

Audizione

**«COMMISSIONE PER LO STUDIO E
L'ELABORAZIONE DI PROPOSTE PER LA RIDUZIONE
DEI SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI»
VALUTAZIONI SU EN.SI.24 E EN.SI.15**

Unione Petrolifera

Roma, 26 maggio 2020



Premessa

- **I sussidi, come si legge anche nel Pniec, giocano un «ruolo rilevante a difesa di gruppi sociali in difficoltà o di settori economici vulnerabili o esposti alla competitività internazionale»**
- **La definizione di sussidio «ambientalmente dannoso» appare generica, occorre sempre rapportare il giudizio allo specifico target ambientale che si vuole conseguire**
- **Bisogna essere consapevoli che qualsiasi ipotesi di revisione deve essere tale da non pregiudicare la competitività del Paese o determinare ulteriori penalizzazioni per il consumatore contribuente già sottoposto ad una tassazione tra le più alte a livello europeo**



La revisione della fiscalità energetica in chiave ambientale

- **La fiscalità nazionale è conforme alla Direttiva comunitaria (2003/96/CE), recepita in Italia dal D.Lgs n. 26/2011, che fissa solo i livelli minimi di accisa sotto i quali i singoli Stati membri non possono scendere**
- **È in corso una revisione di tale Direttiva, con la quale si intende proporre una nuova fiscalità coerente con gli obiettivi di politica ambientale di de-carbonizzazione**
- **Qualsiasi intervento sulla tassazione energetica non dovrebbe pertanto prescindere dalla conclusione dei lavori in corso a livello comunitario, prevista non prima della seconda metà del 2021, che risentirà anche dei nuovi scenari di consumo dei singoli prodotti a seguito dell'emergenza «Covid19», che sta cambiando le abitudini di mobilità**



Gli obiettivi della nuova fiscalità europea

- **I criteri impositivi della nuova fiscalità energetica dovrebbero essere basati sul contenuto energetico e sul «carbon footprint» dei diversi prodotti/vettori energetici**
- **Questa nuova impostazione attribuisce alla fiscalità energetica un nuovo ruolo quale strumento di incentivo di tipo economico (carbon tax) per il raggiungimento degli obiettivi ambientali di de-carbonizzazione**
- **In linea con le conclusioni del Consiglio europeo del dicembre scorso, occorrerà condurre un'accurata valutazione dell'impatto economico delle misure e degli effetti sotto il profilo sociale ed ambientale**

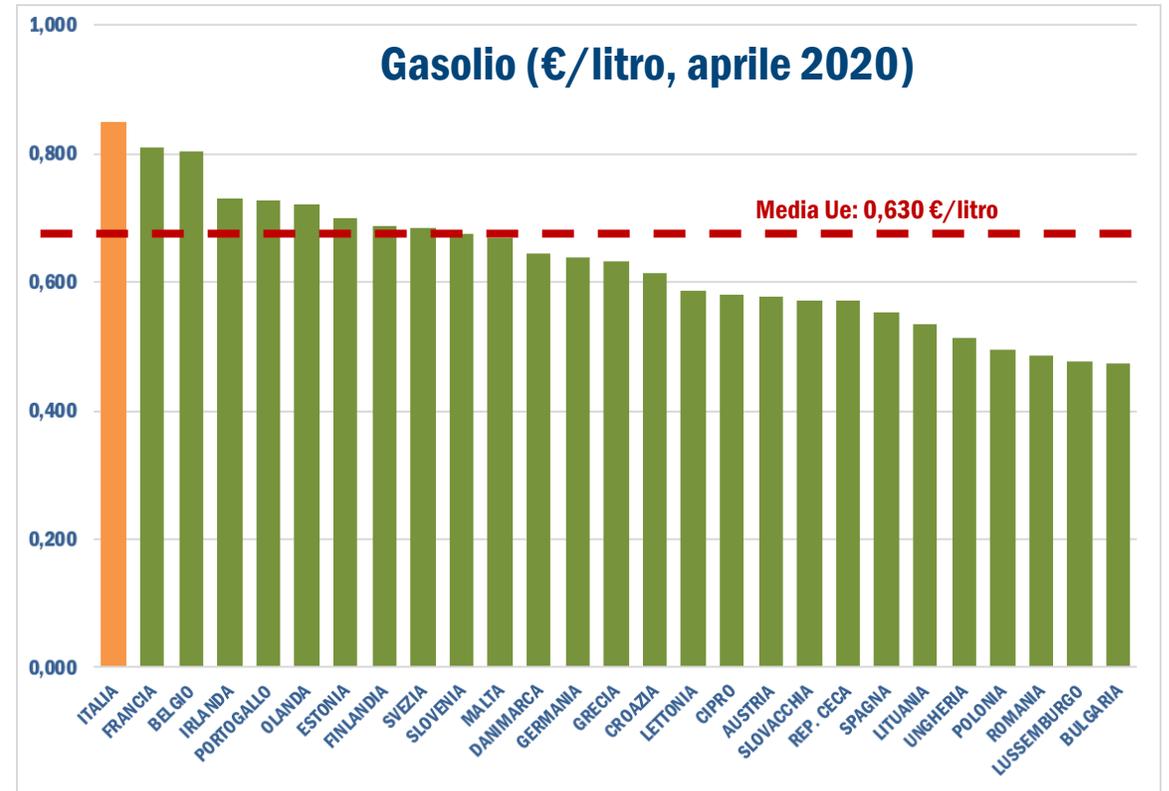
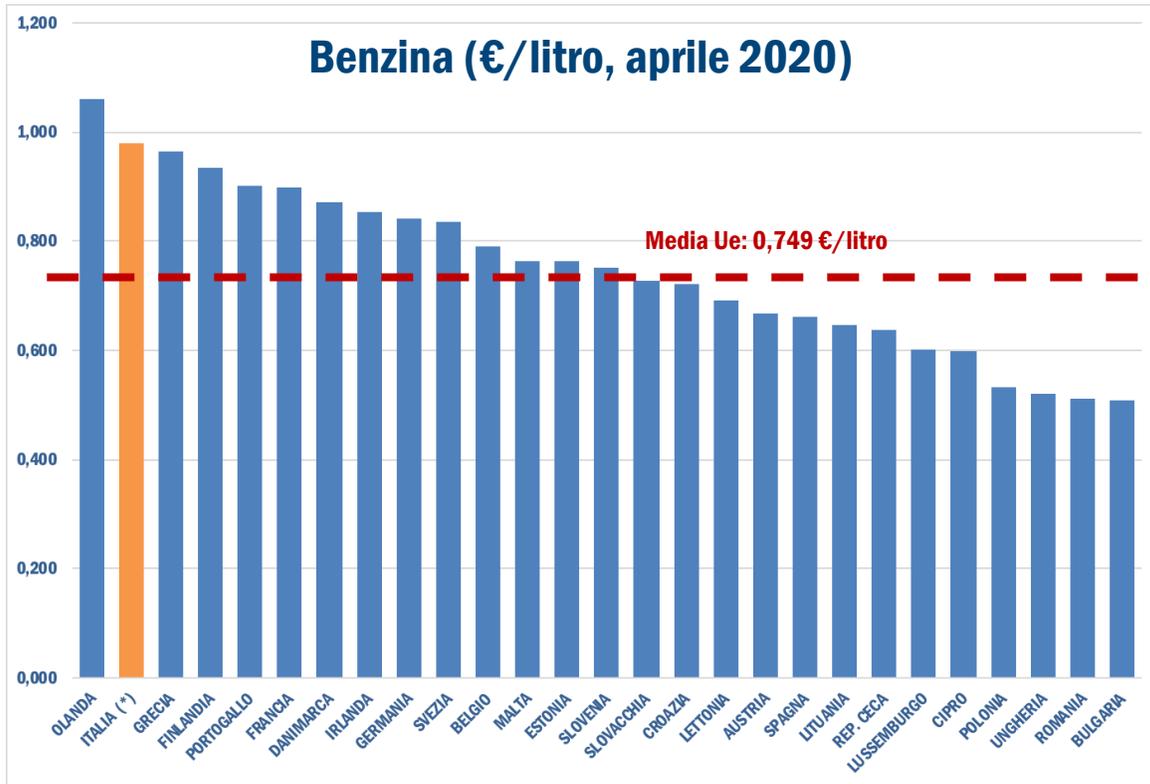


Fonti energetiche e fiscalità in Italia

- **Nel 2019 la fonte petrolifera, pur coprendo il 34% della domanda di energia totale, ha generato un gettito fiscale pari all'81% dell'intera fiscalità energetica (26 miliardi di euro da accise), cui si aggiungono 12 miliardi da Iva**
- **I soli prodotti autotrazione (benzina, gasolio e gpl) hanno contribuito per 25 miliardi di euro da accise e circa 11 miliardi da IVA**
- **Sui prodotti petroliferi emerge un carico fiscale decisamente sproporzionato rispetto alle altre fonti di energia usate sia per scopi termici che per autotrazione**
- **L'alto livello di tassazione ha richiesto nel tempo l'introduzione di specifici «sussidi» per determinate categorie di consumatori professionali come l'autotrasporto, l'agricoltura e la pesca, che altrimenti sarebbero spiazzati sui mercati europei e internazionali**



Fiscalità benzina e gasolio in Italia e in Europa



Fonte: elaborazioni su dati Commissione Ue

(*) al netto delle addizionali di accisa introdotte da diverse Regioni italiane



ALIQUOTE MINIME DIRETTIVA UE

Benzina (€/1.000 lt.)	359,00
Gasolio (€/1.000 lt.)	330,00

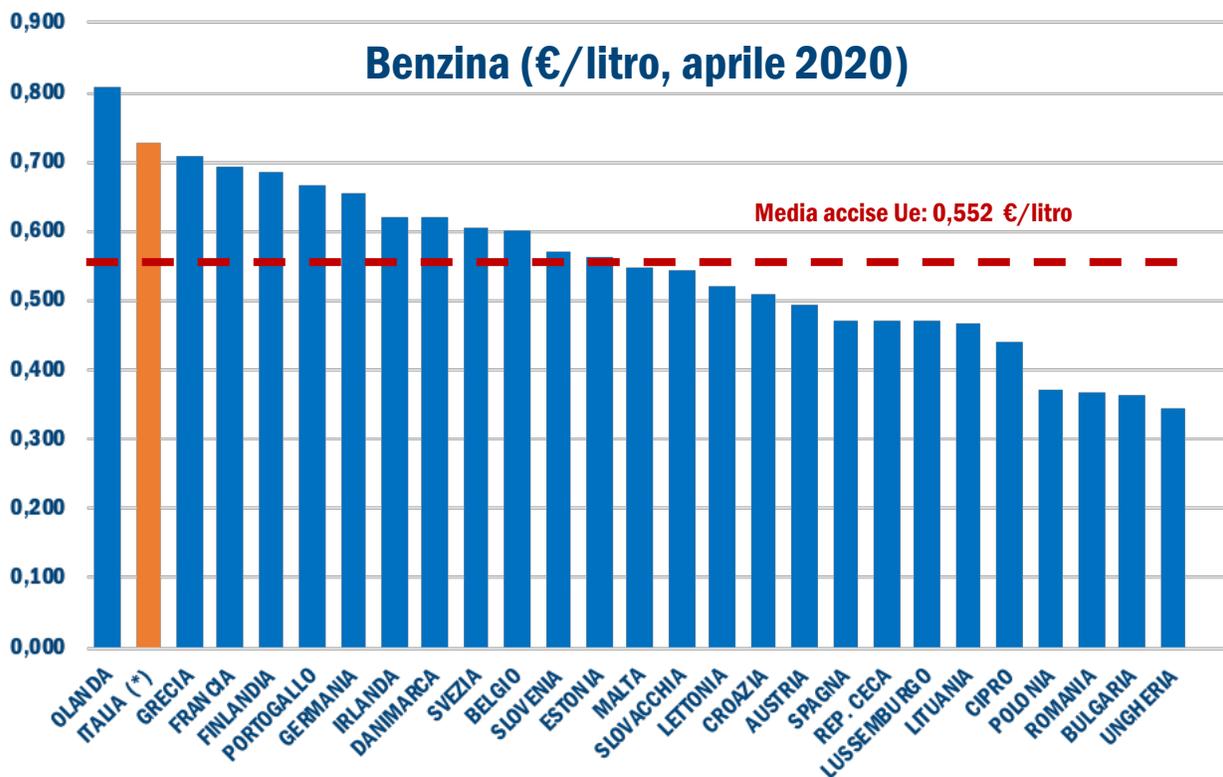
ALIQUOTE VIGENTI IN ITALIA

Benzina (€/1.000 lt.)	728,40
Gasolio (€/1.000 lt.)	617,40

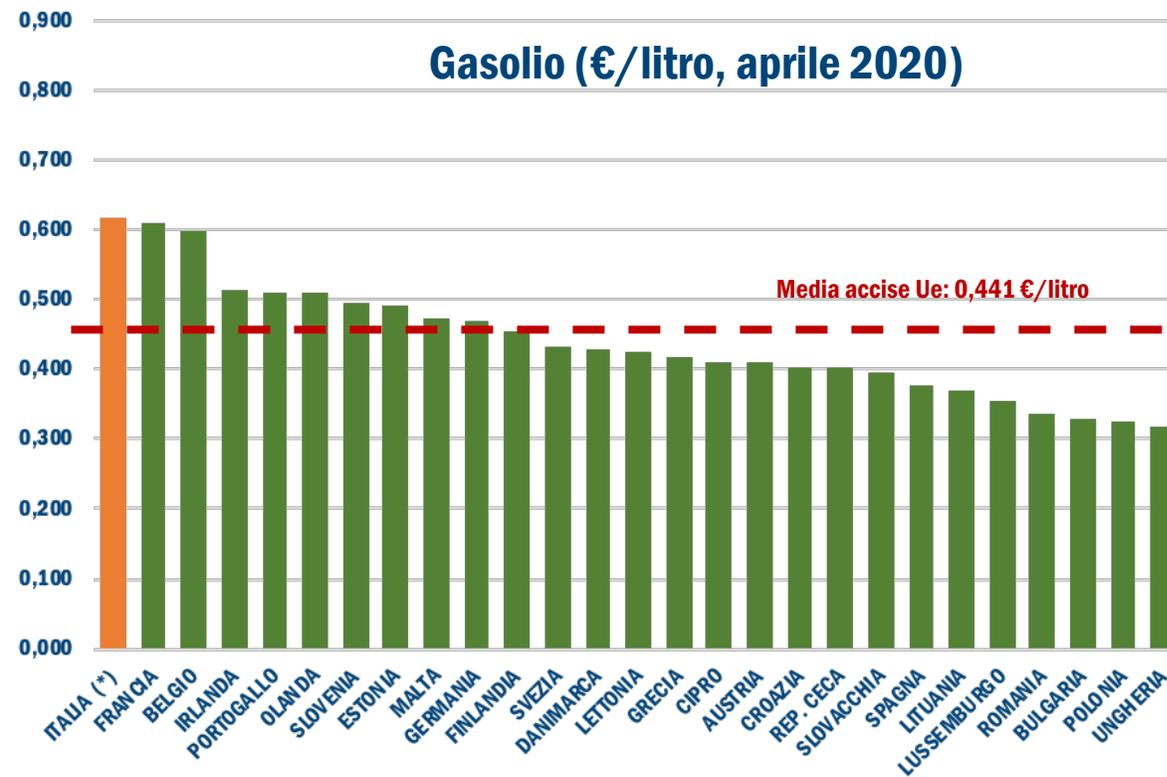


Accisa benzina e gasolio in Italia e in Europa

Benzina (€/litro, aprile 2020)



Gasolio (€/litro, aprile 2020)



Fonte: elaborazioni su dati Commissione Ue

(*) al netto delle addizionali di accisa

ALIQUOTE MINIME DIRETTIVA UE

Benzina (€/1.000 lt.)	359,00
Gasolio (€/1.000 lt.)	330,00

ALIQUOTE VIGENTI IN ITALIA

Benzina (€/1.000 lt.)	728,40
Gasolio (€/1.000 lt.)	617,40



Sussidio EN.SI.24: differente trattamento fiscale tra benzina e gasolio

La proposta del «Catalogo» :

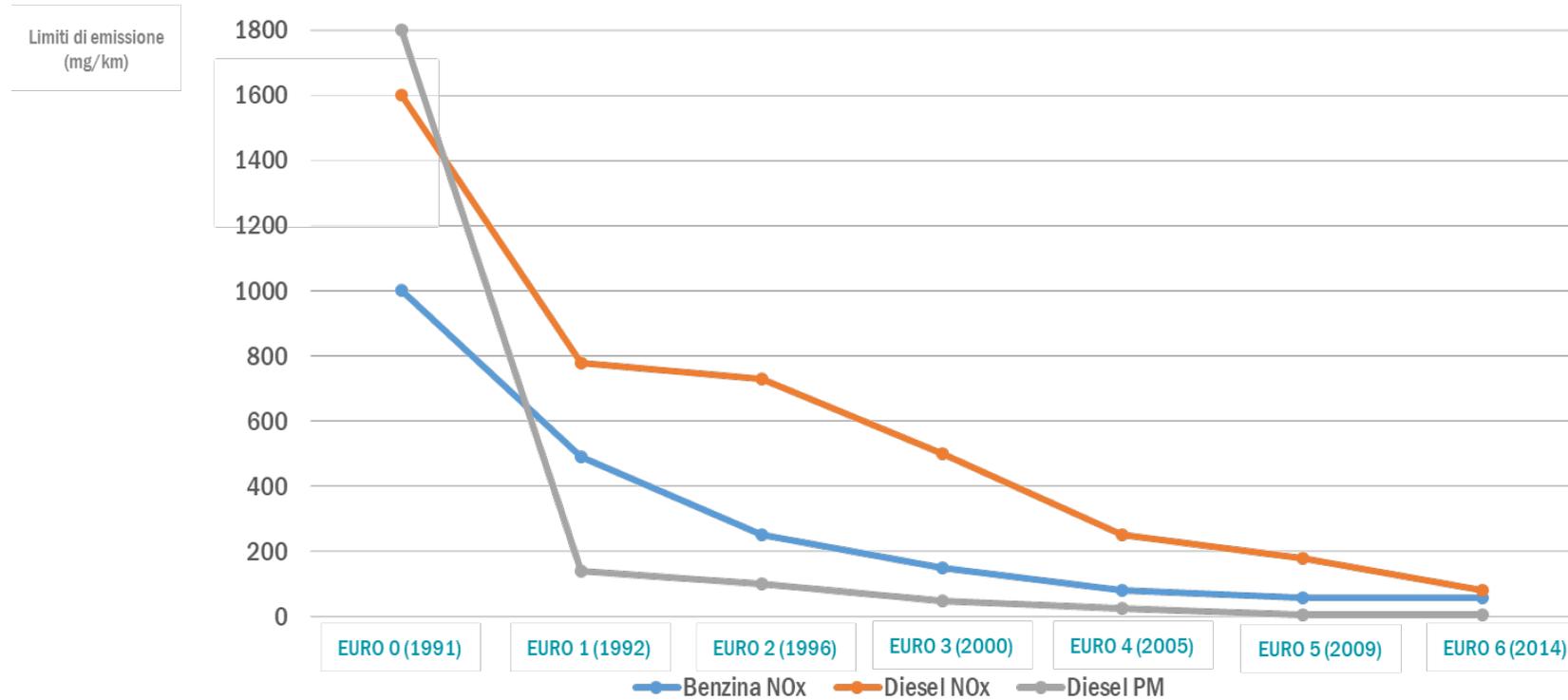
- **Si ritiene costituisca un sussidio la presenza di un'accisa sul gasolio inferiore a quella della benzina**
- **Si ritiene inoltre che i «costi esterni associati alle emissioni sia di gas serra che di inquinanti locali – particolato, NO_x e altri inquinanti – del parco circolante auto diesel» siano maggiori rispetto a quelli a benzina**



Con i motori «euro 6» quasi azzerate emissioni inquinanti

- Appare particolarmente difficile parametrare una componente fiscale sugli inquinanti locali – particolato, NO_x e altri inquinanti – le cui emissioni non dipendono dal combustibile, ma sono principalmente funzione delle modalità di combustione e dei sistemi di abbattimento allo scarico
- Studi e prove su strada recenti dimostrano che le nuove motorizzazioni «euro 6» presentano emissioni inquinanti prossime alla zero
- Le considerazioni del «Catalogo» sono ampiamente superate dallo sviluppo tecnologico dei motori degli ultimi anni

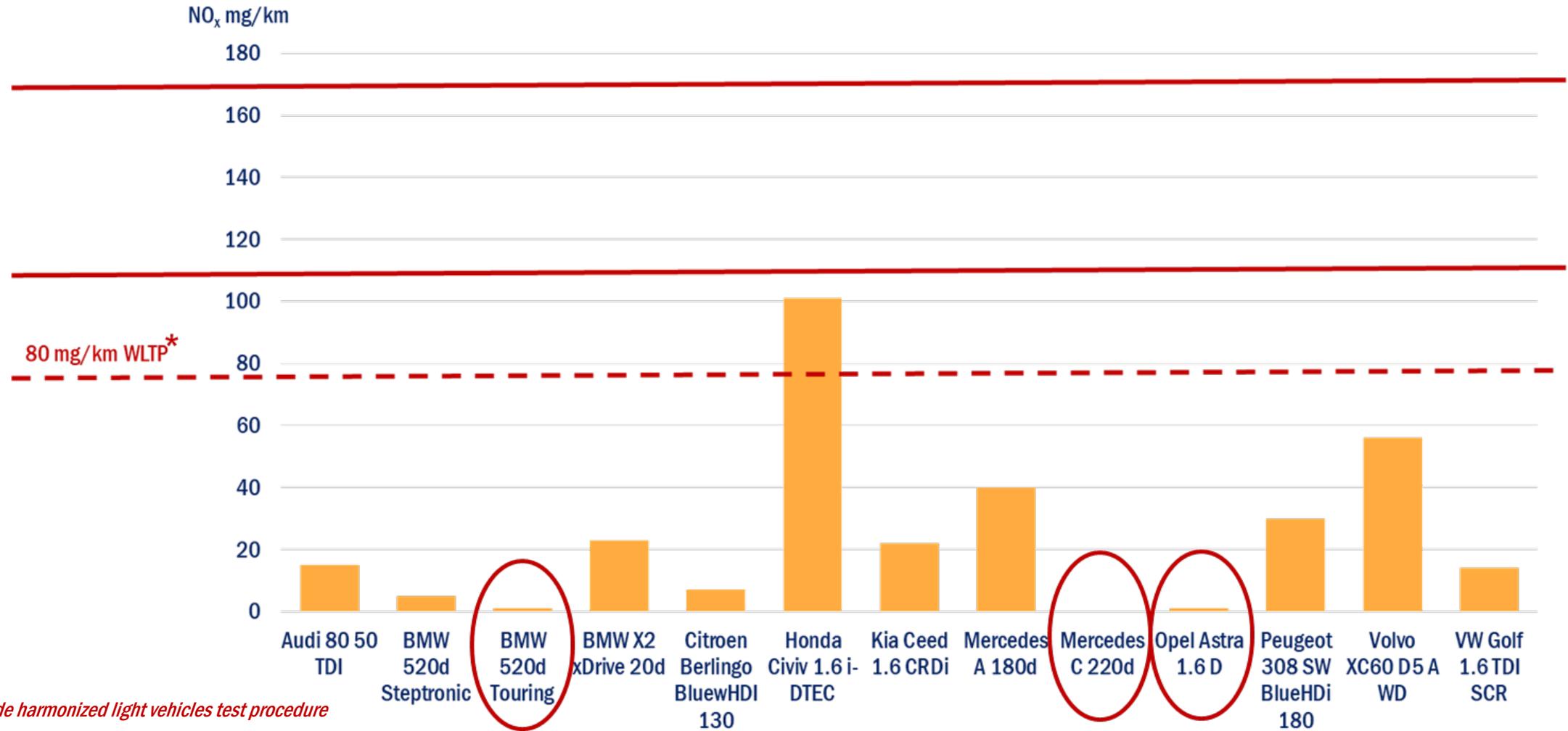
Evoluzione limiti di emissione inquinanti



Fonte: dati Commissione Ue



«Euro 6»: i risultati delle prove su strada



* Worldwide harmonized light vehicles test procedure



Emissioni di gas serra dei veicoli diesel

- **Attualmente sotto il profilo dell'intensità carbonica valutata sul contenuto stechiometrico di carbonio:**
 - **il diesel è tassato per circa 190 €/tonnellata di CO₂, verso un valore di mercato medio nel 2019 di 25 €/tonnellata e nel 2020 di 20 €/tonnellata**
- **E' inoltre completamente trascurata la componente bio presente nel diesel che è sottoposta alla medesima tassazione della componente fossile ed è destinata a crescere notevolmente:**
 - **i bio-carburanti tradizionali (pari nel 2020 al 7,8% in potere energetico dell'immesso in consumo) sono tassati per circa 600 €/tonnellata di CO₂**
 - **i bio-avanzati (pari nel 2020 all' 1,2% in potere energetico dell'immesso in consumo) anche fino a 2.000 €/tonnellata di CO₂**



EN.SI.24: sintesi considerazioni

- **I dati a supporto della proposta sono superati: sia benzina che gasolio se utilizzati nei nuovi veicoli «euro 6» hanno un impatto irrilevante sulle emissioni inquinanti; eventuali misure dovrebbero quindi favorire il ricambio del parco auto e non penalizzare il carburante utilizzato**
- **Qualsiasi revisione della fiscalità tra benzina e gasolio dovrebbe garantire un'invarianza di gettito complessivo («a somma zero»): eventuali interventi, da armonizzare a livello comunitario, di avvicinamento tra le due accise dovrebbero prevedere, a fronte di un aumento dell'accisa sul gasolio, una proporzionale riduzione di quella sulla benzina**
- **Occorre intervenire da subito per non gravare dell'accisa la componente bio dei carburanti**
- **Una revisione della fiscalità del diesel inciderebbe sulla competitività del Paese: tale alimentazione per la sua efficienza viene utilizzata per il trasporto merci (anche da mezzi inferiori alle 7,5 t) e dai soggetti che utilizzano l'auto per ragioni lavorative**



Sussidio EN.SI.15: riduzione accisa GPL per usi industriali

- **Attualmente è prevista un'agevolazione, in termini di riduzione di accisa, laddove manchi la possibilità di collegarsi alla rete di distribuzione del gas**
- **Alternative come biogas o Gnl in molti casi non sono percorribili, come riconosce lo stesso «Catalogo 2018», in assenza delle infrastrutture necessarie a garantirne la fornitura: lo sviluppo di tali infrastrutture si scontra con problemi autorizzativi e di accettabilità sul territorio**
- **Nel caso del biogas, oggi in Italia esistono circa 1.400 impianti che producono circa 2 miliardi/mc all'anno destinati quasi esclusivamente alla produzione di energia elettrica in quanto il diffuso sistema di incentivi favorisce tale destinazione**
- **L'eliminazione dell'agevolazione, in assenza di alternative economicamente e tecnicamente percorribili, rischierebbe di mettere fuori mercato diverse realtà industriali**



Conclusioni

- **Il sistema attuale di sussidi indiretti è composto da una serie di agevolazioni ed esenzioni che non vanno al produttore, ma rappresentano strumenti per rendere la tassazione omogenea rispetto a quella dei concorrenti esteri, a sostegno degli utilizzatori per gli effetti positivi che garantiscono all'economia ed al territorio**
- **Una loro eliminazione, senza compensazioni, determinerebbe una ulteriore distorsione competitiva nei diversi settori economici interessati, dato l'elevato costo dell'energia in Italia**
- **L'attuale fiscalità energetica nazionale deriva solo marginalmente da criteri ambientali, essendosi concretizzata attraverso lo stratificarsi negli anni di interventi legati ad esigenze di bilancio dello Stato**



Conclusioni

- **La tassazione sui prodotti petroliferi per autotrazione (ben al di sopra di qualsiasi costo ambientale) in Italia è già tra le più alte in Europa, con un delta fiscale verso la media europea su benzina e gasolio, rispettivamente, di 11,2 e 14,9 centesimi €/litro**
- **Gli obiettivi fissati nell'ambito dell'Energy Union richiederebbero una rivalutazione della fiscalità energetica sotto il profilo ambientale senza pregiudicare però la sicurezza e l'economicità degli approvvigionamenti**
- **L'intervento fiscale andrebbe programmato al fine stimolare lo sviluppo dell'efficienza energetica e di tecnologie low-carbon in tutta la filiera, ovvero non solo nell'utilizzo ma anche nella produzione**
- **Appare necessaria una pianificazione di medio-lungo periodo che consenta di garantire l'invarianza del gettito fiscale, in stretta armonia con gli indirizzi europei**





Piazzale Luigi Sturzo 31

00144 - Roma

06.5423651



www.unionepetrolifera.it



[@UPetrolifera](https://twitter.com/UPetrolifera)

unionepetrolifera.it

