

Interrogazione a risposta scritta

ARICIONI - RIPAMONTI - CAMPARI - PLANASSO - AUGLISSORI - ZULLIANI - TESTOR - BAGNAI - RICCARDI - URRARO - FAGGI - BORGONZONI - PERGRUFFI - SBRANA - MARIN - BERGESIO - CORTI - VALLARDI - STEFANI - *al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministro dell'economia e delle finanze*

**premesse che:**

il 27 agosto 2020 si è conclusa la consultazione on line sulle proposte normative per la rimodulazione dei sussidi ambientali dannosi (SAD), avviata dal Ministero dell'Ambiente il 31 luglio 2020;

la proposta normativa n.1 recante "Disposizioni in materia di accisa", che dovrebbe confluire nella prossima Legge di Bilancio, propone di eliminare – nel periodo 2021-2030 – il sussidio En.Si.24 di cui al Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e favorevoli, relativo al trattamento differenziale ai fini dell'accisa tra il gasolio per autotrazione (0,617 €/litro) e la benzina (0,728 €/litro);

l'accisa italiana sul gasolio è già oggi la seconda più alta dell'intera Unione Europea, dopo il Regno Unito e numerosi studi, (dal rapporto "Chi inquina, paga?" dell'Ufficio studi del Senato, all'analisi costi benefici sulla TAV, sino al recente studio della Commissione europea), mostrano come le esternalità negative associabili al gasolio siano già coperte dagli attuali livelli di imposizione;

i biocarburanti, nonostante siano prodotti da fonti rinnovabili, sono tassati esattamente come i combustibili fossili e la loro crescente miscelazione nei carburanti "tradizionali" – che oggi incide per il 7% e dovrebbe arrivare al 14% nel 2030 – dovrebbe a rigor di logica comportare una proporzionale riduzione delle accise e non un aumento;

i dati forniti dal Ministero dell'Ambiente sembrano prefigurare una previsione dei consumi non dissimile rispetto al calo già in atto e già preventivato nell'arco dei prossimi anni, per effetto della maggiore efficienza dei motori diesel e della maggiore attrattività delle alternative, e pari all'incirca a un declino dei consumi del prossimo decennio, con un'incidenza tra l'1 e il 2 per cento annuo;

desta quindi alcune perplessità la metodologia impiegata dal Ministero dell'Ambiente per la realizzazione delle previsioni relative ai maggiori introiti derivanti dal prospettato aumento delle accise sul gasolio, che non sembrano tenere conto degli effetti dell'implementazione della misura stessa;

con la congiuntura economica che stiamo attraversando, l'extragettito relativo ad un incremento delle accise sarebbe verosimilmente nullo: basti considerare che, nel periodo gennaio ÷ agosto 2020, la domanda di benzina e gasolio è calata, rispettivamente, del 24,0 e del 20,4 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019. L'effetto del lockdown, ma, soprattutto della perdita di reddito reale o atteso il calo del reddito disponibile si sta traducendo e per lungo tempo si tradurrà, verosimilmente, anche in un rallentamento nel tasso di ricambio degli autoveicoli, di cui abbiamo già visto gli effetti nei primi mesi dell'anno (pur tenendo conto del lockdown): le nuove immatricolazioni nel periodo gennaio ÷ agosto 2020 si sono ridotte del 38,9 per cento rispetto allo stesso periodo del 2019. Ancora una volta, il rallentamento colpirà soprattutto chi già si trova in condizioni di disagio economico: non importa quanto generosi saranno gli incentivi al ricambio del proprio mezzo. Chi ha perso (o teme di perdere) il lavoro non può certo permettersi di cambiare auto, tanto meno di comprare una più costosa vettura elettrica;

nelle attuali condizioni di generalizzato impoverimento (si attende nel 2020 un calo del PIL del 12÷13%), inasprire un'imposta che ha per sua natura un effetto regressivo – cioè grava proporzionalmente di più sui poveri, che hanno mezzi meno efficienti e che destinano all'energia una quota maggiore della propria spesa per consumi – appare non solo politicamente ingiustificato, ma anche socialmente iniquo ed economicamente dannoso –

**per sapere:**

se i Ministri interrogati, al fine di tutelare gli investimenti degli operatori del settore, alla luce di quanto esposto in premessa, non ritengano opportuno riconsiderare la proposta di aumento delle accise sul gasolio autotrazione ipotizzato a partire dal 1° gennaio 2021.