

**«Commissione per lo studio e l'elaborazione di proposte
per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi»**

Valutazioni su EN.SI.24, EN.SI.15, EN.SI.03

Contributo Unione Petrolifera

Audizione 26 maggio 2020

Premessa

Il “Green Deal” della Commissione europea ha l’obiettivo di guidare la sfida globale al cambiamento climatico, raggiungendo in Europa un sistema energetico ed economico carbon-neutral nel 2050. Quello della “carbon neutrality” rappresenta un traguardo di estrema ambizione che richiederà un impegno proattivo e determinato di tutti i settori dell’economia, nonché un dialogo efficace tra l’industria e le istituzioni nazionali e comunitarie.

L’industria petrolifera italiana condivide gli obiettivi del “Green Deal” e intende fornire il proprio contributo per il loro raggiungimento, continuando ad assicurare l’approvvigionamento energetico del Paese nel rispetto dei target ambientali che l’Europa si è prefissata in virtù degli Accordi di Parigi, affiancando lo sviluppo dei biocarburanti, già oggi prodotti in Italia, con la ricerca sui carburanti sintetici, i c.d. e-fuel, ovvero carburanti liquidi low o free carbon.

Al riguardo, riteniamo imprescindibile ridefinire un quadro normativo, coerente a livello europeo, sulla fiscalità energetica che valorizzi lo sviluppo di politiche sostenibili e che dia i giusti segnali a favore di investimenti verso forme di consumo e produzione a basse emissioni di carbonio, di cui la società ha assoluto bisogno. In questo ambito, ringraziamo per l’invito a partecipare ai lavori della “Commissione SAD” recentemente istituita allo scopo di rivedere e gradualmente ridurre i sussidi ambientalmente dannosi.

Definizione di Sussidio

Riteniamo necessario ricordare che i “Sussidi”, come riconosce lo stesso PNIEC, giocano un “ruolo rilevante a difesa di gruppi sociali in difficoltà o di settori economici vulnerabili o esposti alla competitività internazionale” e vanno quindi considerati con un approccio che contemperi il profilo ambientale con quelli di sostenibilità economica e sociale.

Nella loro valutazione, inoltre, va considerato che la definizione di sussidio “ambientalmente dannoso” appare generica e spesso svincolata dal target ambientale che si vuol conseguire. È necessario, infatti, effettuare per ciascun potenziale sussidio un’attenta analisi sui diversi possibili impatti sull’ambiente.

La fiscalità energetica

Nell’ottica di conseguire gli obiettivi comunitari del “Green Deal” e non di penalizzazione della competitività del sistema nazionale, si ritiene che qualsiasi revisione della fiscalità energetica non possa prescindere dalla conclusione del processo comunitario di revisione della Direttiva sulla tassazione energetica, attesa nel 2021, in modo coerente con gli obiettivi di politica ambientale di decarbonizzazione del sistema economico UE del 50% nel 2030 (rispetto al 1990) e di “carbon neutrality” nel 2050.

Questi nuovi obiettivi modificano profondamente l'impostazione originaria della Direttiva 96/2003, che si limitava ad individuare i livelli minimi della fiscalità energetica al fine di non alterare/distorcere la dimensione competitiva del mercato comunitario. Gli orientamenti attuali intendono, invece, rivedere i criteri impositivi della fiscalità energetica basandoli sul contenuto energetico e sul "carbon footprint" dei diversi prodotti/vettori energetici. Questa nuova impostazione, che non potrà non risentire anche dei nuovi scenari di consumo dei singoli prodotti a seguito dell'emergenza Covid19, attribuisce alla fiscalità energetica un nuovo ruolo quale strumento di incentivo di tipo economico (carbon tax) per il raggiungimento degli obiettivi ambientali di decarbonizzazione.

Nella revisione della fiscalità dei prodotti petroliferi non si può prescindere peraltro dalle seguenti evidenze peculiari della realtà italiana:

- 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;
- l'accisa sul combustibile diesel è la più alta d'Europa, mentre sulla benzina l'Italia è seconda solo all'Olanda (*v. all. 1*).

Sui prodotti petroliferi emerge quindi un carico fiscale decisamente sproporzionato rispetto alle altre fonti di energia usate sia per scopi termici che per autotrazione. Proprio l'alto livello di tassazione ha richiesto nel tempo l'introduzione di specifici «sussidi» per determinate categorie di operatori, volti a preservarne la competitività sui mercati europei e internazionali.

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

Il «Catalogo 2018» definisce sussidio ambientalmente dannoso la presenza di un'accisa sul gasolio inferiore a quella della benzina, ritenendo 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. Le suddette considerazioni sono ampiamente superate dallo sviluppo tecnologico dei motori diesel degli ultimi anni.

Per quanto attiene agli inquinanti locali – particolato, NO_x e altri inquinanti - va rimarcato che è particolarmente difficile parametrare la componente fiscale di un determinato fuel a tali inquinanti. Le emissioni, infatti, dipendono molto marginalmente dalla tipologia di combustibile e sono invece principalmente funzione delle modalità di combustione e dei sistemi di abbattimento allo scarico adottati, ovvero del veicolo che li utilizza (*v. all. 2*).

Recenti studi e prove su strada dimostrano, tra l'altro, che le nuove motorizzazioni «euro 6», ed in particolare «euro 6d», presentano emissioni inquinanti allo scarico prossime alla zero in condizioni reali di guida, anche per gli NO_x nelle motorizzazioni diesel (*v. all. 3*). Eventuali misure per il contrasto alle emissioni di inquinanti locali dovrebbero quindi favorire il

ricambio del parco auto piuttosto che penalizzare il consumatore per il tipo di carburante utilizzato.

Sotto il profilo dei gas climalteranti occorre ricordare che, sulla base dell'attuale livello di accisa, la tassazione sul combustibile diesel in Italia è già ben al di sopra di qualsiasi costo ambientale.

Attualmente, infatti, sotto il profilo dell'intensità carbonica, valutata sul contenuto stechiometrico di carbonio, il diesel è tassato nella misura di circa 190 €/tonnellata di CO₂ contro un valore di mercato medio nel 2019 di 25 €/tonnellata e nel 2020 di 20 €/tonnellata.

È inoltre necessario sottolineare che viene completamente trascurata la componente rinnovabile presente nel diesel, sotto forma di biocarburanti, destinata a crescere notevolmente. Essendo attualmente questa quota sottoposta alla medesima tassazione della componente fossile, il costo della CO₂ associato alla componente rinnovabile nel diesel ammonta a circa 600 €/tonnellata per i biocarburanti tradizionali e fino a 2.000 €/tonnellata per i biocarburanti avanzati.

La ridotta fiscalità del diesel rispetto alla benzina, ma pur sempre la più alta in Europa, trova inoltre giustificazione nel preservare la competitività del Paese poiché tale alimentazione, per la sua efficienza, viene utilizzata in larga misura per il trasporto merci (anche da mezzi inferiori alle 7,5 t) e per le auto utilizzate su lunghe percorrenze per ragioni lavorative.

Se proprio si volesse intervenire sui livelli di accisa, qualsiasi revisione della fiscalità tra benzina e gasolio dovrebbe garantire un gettito complessivo "a somma zero", ciò significa che il gettito che deriva dalla somma dei due carburanti (benzina e gasolio) dovrebbe rimanere invariato. Infine, anche per coerenza con le indicazioni del PNIEC, occorrerebbe intervenire da subito per ridurre o eliminare l'accisa dalla componente rinnovabile dei carburanti.

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

Attualmente è prevista un'agevolazione, in termini di riduzione di accisa del GPL, laddove per la specifica realtà industriale manchi la possibilità di collegarsi alla rete di distribuzione del gas. Alternative al GPL 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.

Nel caso del biogas, poi, c'è da considerare che i quasi 2 miliardi/mc all'anno prodotti oggi nei circa 1.400 impianti operanti in Italia, sono destinati quasi esclusivamente alla produzione di energia elettrica in quanto il diffuso sistema di incentivi favorisce tale destinazione. L'eliminazione dell'agevolazione sul GPL, in assenza di alternative economicamente e tecnicamente percorribili, rischierebbe pertanto di mettere fuori mercato diverse realtà industriali.

Sussidio EN.SI.03: esenzione dall'imposta di consumo per gli oli lubrificanti impiegati nella produzione e nella lavorazione della gomma naturale e sintetica

Si tratta di un tipico caso in cui l'eliminazione dell'esenzione, e quindi l'assoggettamento dei lubrificanti utilizzati per la produzione delle gomme all'imposta di consumo, pregiudicherebbe la competitività delle imprese nazionali di gomme a vantaggio non solo delle aziende extra-UE, ma anche di quelle europee, con nessuna evidenza di un reale beneficio per l'ambiente. L'imposta di consumo sui lubrificanti non è infatti presente nei principali Paesi europei e extra-UE e rappresenta quindi un aggravio di costi per il nostro settore produttivo.

In conclusione, a questi spunti si associa una grande perplessità in merito all'opportunità di discutere di aggravii fiscali in un momento così delicato e critico per la competitività del nostro sistema Paese a seguito dell'emergenza Covid-19.

Allegati

Allegato 1: "Livelli accise benzina e gasolio in Europa"

Allegato 2: "L'evoluzione delle emissioni auto per classe euro"

Allegato 3: "Risultati prove su strada euro 6"