



LEGAMBIENTE



FORUM
DISUGUAGLIANZE
DIVERSITÀ

In collaborazione con

Ridurre le disuguaglianze, valorizzare le diversità

È ORA IL TEMPO DEL GREEN NEW DEAL

Lavoro, innovazione, città, lotta alle disuguaglianze: le sfide per accelerare la transizione climatica.

Le proposte per la
Legge di bilancio 2020.



La crisi climatica ha raggiunto una dimensione tale che occorre non solo aumentare gli impegni per la decarbonizzazione ma farlo subito. I prossimi dieci anni saranno infatti decisivi per scongiurare un aumento delle temperature che produrrebbe effetti sociali e economici devastanti sul Pianeta. La novità è che mai come in questi mesi il clima e le scelte "green" sono stati al centro dell'attenzione pubblica grazie a una mobilitazione internazionale senza precedenti, innescata da Greta Thunberg e dai ragazzi dei Fridays for Future, che chiede di mettere finalmente in campo azioni concrete e ambiziose per fermare i cambiamenti climatici. Anche in Italia dobbiamo uscire dal campo degli slogan e delle promesse generiche sul clima per accelerare e aumentare le ambizioni per un cambiamento che sia in grado di incidere su ritardi e problemi, di individuare le risorse indispensabili, di convincere le fasce più vulnerabili della popolazione che la transizione verso un modello energetico a emissioni zero sarà pensata e realizzata avendo attenzione alle loro condizioni di vita, per essere socialmente sostenibile.

La prossima Legge di Bilancio sarà il primo banco di prova per capire se il nostro Paese ha davvero deciso di intraprendere questa strada e se sono veri gli impegni presi dal nuovo Governo in direzione di una svolta green, come ribadito dal premier Conte alle Nazioni Unite pochi giorni fa. Di sicuro non stiamo facendo abbastanza. Addirittura secondo i dati Ispira nel 2019 la CO₂ in Italia sta crescendo più del Pil e non sono state approvate politiche in campo energetico o nei trasporti, nell'industria o in edilizia capaci di invertire questa situazione che ha conseguenze rilevanti anche in termini di inquinamento dell'aria che respiriamo. Questo scenario impone un cambio radicale delle politiche e delle priorità di investimento, e dunque di aprire un confronto su scelte decisive per definire il futuro di un Paese ancora non uscito da una crisi economica e industriale che ha cambiato profondamente la società italiana. La chiave ambientale oggi appare quanto mai strategica rispetto a questi obiettivi perché permette di guardare al futuro e di ragionare delle scelte da mettere in campo per arrestare la crisi climatica ma anche di creare opportunità, di offrire una speranza concreta di cambiamento per i territori e le comunità che li abitano.

In queste settimane i segnali da parte del Governo sono stati quanto mai contraddittori, con annunci e polemiche, che poi hanno spinto a una rapida marcia indietro alla prima protesta delle categorie coinvolte. Nel DEF (il Documento di economia e finanza) presentato nelle scorse settimane dal Governo si prevede un primo intervento sui sussidi ambientali e la creazione di un fondo per gli investimenti green. L'errore che non si deve compiere è di concentrare l'attenzione su entrate e tasse ambientali, quando è il momento di spiegare la visione di cambiamento che si vuole portare avanti e le prospettive che potrebbero generare, aprendo una necessaria ampia consultazione per arricchire i provvedimenti dal sapere diffuso dei cittadini, ascoltare e tenere in conto i dubbi e le preoccupazioni per superarli. È importante che non prevalga, anche in questa Legge di Bilancio, l'idea che le priorità sono le clausole Iva e i vincoli di bilancio, mentre le scelte indispensabili a fermare i cambiamenti climatici possono aspettare. Perché oggi più che mai abbiamo bisogno di mettere in moto un cambiamento condiviso che a partire dalla chiave ambientale punti a rilanciare il Paese e ad aggredire le disuguaglianze sociali e tra le diverse parti del Paese.

Quello che sembra mancare nel dibattito politico è la comprensione che la transizione energetica è una grande opportunità di rilancio industriale e economico del Paese. Tutti gli studi e i dati confermano che investire in questa direzione conviene. Lo dimostra la crescita di nuove imprese e dell'occupazione nei settori che più stanno andando in una direzione¹ dove si tiene assieme qualità e innovazione: dal turismo all'agricoltura biologica, dal mondo del riciclo a quello dell'efficienza energetica. Le scelte di investimento in

¹ I dati contenuti nel Rapporto GreenItaly di Fondazione Symbola e Unioncamere raccontano di 345mila imprese italiane dell'industria e dei servizi che hanno investito nel periodo 2014-2017, o prevedono di farlo entro la fine del 2018 (nell'arco, dunque, di un quinquennio) in prodotti e tecnologie green per ridurre l'impatto ambientale, risparmiare energia e contenere le emissioni di CO₂. In Italia ci sono già 2 milioni 998 mila Green Jobs, ossia occupati che applicano competenze 'verdi'. Il 13% dell'occupazione complessiva nazionale. Un valore destinato a salire ancora entro l'anno: sulla base delle indagini Unioncamere si prevede una domanda di green jobs pari a quasi 474mila contratti attivati, il 10,4% del totale delle richieste per l'anno in corso, che si tratti di ingegneri energetici o agricoltori biologici, esperti di acquisti verdi, tecnici meccatronici o installatori di impianti termici a basso impatto; e nel manifatturiero si sfiora il 15%.

campo ambientale oggi hanno molto a che fare con il rilancio dell'economia, la disoccupazione, l'attrattività del nostro Paese per chi vuole investire o scegliere di venire a vivere in Italia o rimanerci (magari al Sud, da dove ogni anno emigrano oltre 100mila persone, in larga parte giovani). Oggi ha ancora più senso guardare in questa direzione per due novità di grande rilievo. La prima è che la nuova Commissione Europea guidata da Ursula Von der Leyen si è impegnata a fare del Green Deal una priorità strategica, per la quale prevedere fino a un miliardo di Euro di investimenti in dieci anni e una più forte ambizione rispetto agli obiettivi. E ha preso un impegno che rappresenta una svolta a U rispetto al passato: orientare agli obiettivi dello sviluppo sostenibile il coordinamento europeo delle politiche di bilancio nazionali, il cosiddetto "Semestre Europeo". La seconda è che sempre di più si dimostra che da questa prospettiva possa arrivare la risposta ai problemi del Paese: dal rilancio della sua economia e mercato interno, al rafforzamento della competitività internazionale delle imprese fino alla vivibilità e qualità urbana. Perché come dimostrano tante città italiane ed europee, laddove si è scelto di puntare con convinzione su innovazione e rigenerazione ambientale, rivolte in primo luogo alle aree periferiche, gli effetti benefici per l'economia e le persone sono rilevanti. Perché si tratta di ricette che permettono di dare risposta ai problemi delle persone nei luoghi dove vivono, perché intervengono negli spazi pubblici e nelle case, offrendo la possibilità di ridurre la spesa energetica e garantendo un'alternativa più sostenibile e economica per gli spostamenti, perché permettono ai cittadini più vulnerabili di tornare ad avere luoghi dignitosi di socializzazione, di non vedere deprezzate le proprie abitazioni, di vivere in luoghi più vivibili e sicuri. E perché in questo modo si rendono più attrattive le nostre città sia per i turisti sia per chi vuole tornare a abitarci. Non solo, sono ricette che possono dare finalmente risposte concrete ai problemi che il nostro Paese ancora incontra nella gestione dei rifiuti, nella importazione di fonti fossili, nell'approvvigionamento di beni e materiali, attraverso ricette che già oggi sono di successo in alcune parti del Paese – come le filiere di raccolta differenziata e riciclo dei materiali – ed altre che possono diventare una straordinaria opportunità per le imprese e i cittadini, come quella dell'autoproduzione da fonti rinnovabili.

Questo scenario di cambiamento ambientale ha di fronte una questione sociale che come ambientalisti vogliamo affrontare. La transizione energetica può infatti creare opportunità economiche e occupazionali positive², migliorando la qualità della vita delle persone- con soluzioni innovative per la mobilità nelle città e nel modo di autoprodurci e scambiare energia pulita, nella qualità e salubrità del cibo che mangiamo, nella produzione di beni e in una loro gestione più intelligente - ma questo scenario non riguarda automaticamente tutti. In particolare senza politiche capaci di guidare la transizione nei diversi settori produttivi e nei territori, la conseguenza potrà portare ad acuire distanze, problemi e ritardi. Perché la transizione energetica porterà nel giro di pochi anni alla chiusura di centrali a carbone e olio combustibile in alcuni territori – da Porto Torres a Brindisi, da La Spezia a Civitavecchia -, obbligherà molte imprese a ripensare e in alcuni casi a chiudere le proprie produzioni, con conseguenze sul lavoro e le comunità di alcune aree del Paese. Ma anche le innovazioni importantissime a cui stiamo assistendo nella mobilità elettrica, nella produzione da solare, nell'efficienza energetica in edilizia, che consentono di azzerare emissioni e consumi di fonti fossili nelle abitazioni, rischiano di non essere alla portata di tutti, perché costose. Già oggi sono i più poveri, anche in Italia, a subire i maggiori impatti dei cambiamenti climatici in particolare durante le ondate di calore³ – che incidono statisticamente sulla parte di popolazione più anziana e povera, senza aria condizionata – e in caso di alluvioni, perché abitano in periferie e territori in cui mancano le fogne o la manutenzione. Per questo servono nuove politiche di investimento. Si tratta di evitare che l'intervento ambientale produca ulteriori divaricazioni: tra chi si potrà permettere di cambiare – con una casa certificata NZEB⁴, il solare, l'auto elettrica, prodotti biologici e di qualità, materiali riciclati ecc. – e chi rischia di pagare di più per i servizi, la casa in cui vive e per muoversi, senza vedere alcun

² Si veda lo studio *Just E-volution 2030*, realizzato da The European House - Ambrosetti in collaborazione con Enel, che ha stimato gli effetti sull'economia della transizione prevista dagli obiettivi europei per l'energia e il clima. Il saldo economico positivo ha un valore fino a 145 miliardi di euro al 2030, mentre per l'occupazione si prevede un incremento fino a 1,4 milioni di nuovi posti di lavoro nell'Unione Europea al 2030.

³ Si veda le analisi nel sito cittaclima.it e i rapporti sull'impatto dei cambiamenti climatici nel territorio italiano.

⁴ Il termine NZEB, acronimo di *Nearly Zero Energy Building*, viene utilizzato per definire un edificio il cui consumo energetico è quasi pari a zero e che soddisfa i suoi fabbisogni tramite fonti rinnovabili. Le Direttive europee prevedono che dal 2021 tutti i nuovi edifici pubblici e privati debbano rispettare lo standard minimo NZEB.

miglioramento e con anche il rischio di perdere il lavoro. Di più: si tratta di disegnare interventi che, ove possibili, favoriscano in primo luogo le fasce sociali più deboli.

Con questo documento di proposte vogliamo aprire un confronto sulle scelte che l'Italia dovrà intraprendere per accelerare in una transizione ecologica guidata da obiettivi di giustizia sociale. Una discussione che da un lato deve consentire di avviare da subito il cambiamento – e quindi di intervenire già nella prossima Legge di Bilancio -, dall'altro deve portare a definire le scelte e le politiche da costruire da oggi al 2030. Perché è importante la visione di lungo termine come bussola, per capire in quale direzione andare e per comprendere l'impatto che potranno avere le misure nei diversi settori e territori, mentre in parallelo procedono da subito gli investimenti e gli interventi necessari a sbloccare la situazione del Paese. Le risorse per un'ambiziosa politica ambientale esistono già nel bilancio dello Stato e dobbiamo solo decidere di mettere in campo politiche e investimenti capaci di innescare il cambiamento di cui abbiamo bisogno. E' lo stesso Ministero dell'Ambiente a quantificare in oltre 19,3 miliardi di Euro i sussidi dannosi per l'ambiente in Italia⁵ ed è da qui che dobbiamo partire nei ragionamenti. Legambiente ha presentato il primo Rapporto sui sussidi alle fonti fossili nel 2011, dalle critiche e dal negazionismo con cui ci fu risposto allora molta strada è stata fatta e finalmente oggi il tema è al centro della discussione politica. Se il taglio dei sussidi è sicuramente la soluzione oggi più condivisa per muovere la transizione - perché permette di rendere competitivi gli investimenti nelle fonti rinnovabili e nella mobilità elettrica – dobbiamo sapere che in quell'elenco di 75 categorie di agevolazioni ambientalmente dannose troviamo situazioni molto diverse. Ognuno di quei sussidi ha una storia e una motivazione specifica, legata a un settore produttivo o gruppo di interessi che si voleva aiutare. E ha creato dipendenze, che sostengono la vita di molte persone. Per portare avanti questo lavoro di "pulizia" occorre da subito cancellare i sussidi più assurdi ancora in vigore (ad esempio quelli che premiano rendite a danno dell'ambiente, come gli sconti per chi estrae petrolio e gas o materiali dal sottosuolo) ma dall'altro occorre proporre una transizione nei diversi settori che permetta di trasformare contributi e esoneri dalle accise in investimenti in innovazione e efficienza. In modo che nel trasporto merci come in agricoltura, per le famiglie come per le imprese si costruisca un percorso chiaro e progressivo di cambiamento che permetta di poter scegliere un'alternativa sempre più competitiva. In questo documento abbiamo provato a definire le coordinate di questa transizione, sia attraverso interventi sulla fiscalità sia con nuove politiche da mettere in campo per accelerarla. Idee e proposte su cui vogliamo aprire un confronto trasparente con tutti gli attori sociali e politici per promuovere e diffondere una nuova economia, circolare e civile, capace di generare benefici per la qualità della vita delle persone concreti e misurabili.

Il primo obiettivo è ripensare la fiscalità per costruire una transizione ecologica che produca innovazione e benefici diffusi, individuando le risorse necessarie ad avviare gli investimenti indispensabili. Se si guarda con attenzione nel bilancio dello Stato ci si rende conto che sono tante le distorsioni e le rendite su cui intervenire per spostare risorse e rilanciare l'economia. E' arrivato il momento di intraprendere la direzione che l'Europa ci sta indicando da tempo: spostare il peso della tassazione dal lavoro al consumo di risorse ambientali (riducendo così delle iniquità e liberando risorse per la parte di popolazione più fragile), differenziarla in funzione di quanto si inquina o si è capaci di scommettere su innovazioni con cui ridurre emissioni di gas serra, di promuovere l'economia circolare e le fonti rinnovabili. Per sbloccare questa situazione la proposta di Legambiente è di intervenire in tre ambiti fondamentali, dove è possibile recuperare risorse rilevanti e avviare investimenti diretti e indiretti.

1. La fiscalità sulle fonti fossili per spingere la transizione energetica. Intervenendo per cancellare subito una serie di agevolazioni che premiano le fonti fossili, ridisegnando la fiscalità nei settori sulla base di trasparenti criteri legati alle emissioni di gas serra, eliminando le barriere che oggi limitano le fonti rinnovabili e la mobilità sostenibile ed elettrica.

⁵ Si veda <http://www.minambiente.it/pagina/catalogo-dei-sussidi-ambientalmente-dannosi-e-dei-sussidi-ambientalmente-favorevoli>

2. **Le concessioni di beni comuni e ambientali.** Ristabilendo nella gestione di cave e acque minerali, stabilimenti balneari e autostrade ristabilire regole che garantiscano una corretta gestione di beni ambientali pubblici come, purtroppo, oggi non avviene.
3. **La fiscalità sull'economia circolare e l'efficienza energetica.** Dove ridisegnare accise, aliquote Iva e tassazione sulla base dell'impatto ambientale e sociale in modo da premiare innovazione ambientale e efficienza, le filiere territoriali di qualità.

Si toccano interessi con queste proposte? Certamente. Ma si tratta spesso dell'interesse di soggetti che hanno acquisito posizioni di privilegio e di rendita e che nello stesso momento si avvalgono di un lavoro mal pagato o che bloccano l'entrata nel mercato di nuove piccole imprese innovative, di forze giovani. Davvero risulta difficile spiegare perché, ad esempio, chi estrae materiali di pregio paghi dei canoni irrisori a fronte di guadagni enormi e lasciando devastanti impatti nei territori. O che quanto si paga di canone al litro (0,1 centesimi di media!) sia una quota irrisoria del prezzo finale di un'acqua di sorgente che, una volta imbottigliata, viene magari esportata a migliaia di chilometri di distanza con guadagni privati enormi e territori in siccità. Qualcuno può sostenere che le aziende andrebbero in crisi e sarebbero costrette a delocalizzare o ad aumentare il prezzo dell'acqua imbottigliata di fronte a un incremento equilibrato di questi canoni? E chi può difendere il fatto che non si paghino le royalties per larga parte delle estrazioni di petrolio e gas o che quanto pagano le compagnie alle Regioni lo possano dedurre dalle tasse? Oppure che le autostrade (realizzate con soldi pubblici molte decine di anni fa) generino diversi miliardi di Euro all'anno, che rimangono nelle casse dei concessionari, e però manchino le risorse per recuperare i ritardi che le nostre città scontano nelle dotazioni di metropolitane e tram? O che si continui ad avere una tassazione dei carburanti o dell'energia slegata da quanto inquinano quando poi quelle emissioni costringono a chiudere le città e fanno ammalare le persone?

Il secondo obiettivo riguarda la necessità di mettere in campo politiche innovative per spingere questi processi. Finalmente il tema degli investimenti green, delle scelte per il rilancio degli interventi nelle rinnovabili e nell'efficienza energetica, nelle scuole e nella mobilità sostenibile è al centro del dibattito politico. Il problema è che la situazione in Italia oggi è tale che neanche se si stanziassero rilevanti risorse per gli investimenti sarebbe possibile realizzare una svolta. Senza una radicale modifica nel modo in cui sono gestite e monitorate le politiche nulla cambierebbe. Del resto se si guarda il numero di cantieri aperti nelle scuole italiane, i chilometri di linee di tram e di metro in costruzione (nel 2018 meno di 1 km di linee metro costruite), i MW di impianti da rinnovabili che si stanno installando (un decimo di quanti ne avremmo bisogno), oppure i condomini su cui si è intervenuti attraverso una riqualificazione energetica e antisismica (8 edifici in due anni), la situazione è drammatica. Dopo anni di investimenti ridotti per i tagli legati alla crisi oggi sono fermi persino interventi che disporrebbero di finanziamenti (come le scuole). Allo stesso modo non si aprono i cantieri di interventi di efficienza energetica che potrebbero beneficiare di incentivi e che si ripagano con la riduzione dei consumi energetici. Le ragioni sono note da tempo: amministrazioni pubbliche che non dispongono di progetti o di personale per presentarli, che non conoscono i canali di finanziamento; famiglie e imprese che non dispongono di informazioni o di risorse per gli interventi. Per queste ragioni nel documento siamo entrati nel merito dei problemi che oggi impediscono questa svolta individuando le politiche necessarie a superare le barriere che esistono nella pubblica amministrazione, nell'accesso al credito, nell'informazione dei cittadini. Fa bene il Governo italiano a battersi per una riforma **delle regole europee che permetta di scontare gli investimenti green dal deficit dei Paesi. La transizione ecologica e sociale sarà possibile solo se si individueranno politiche innovative per intervenire nelle periferie e negli edifici**, capaci di portare supporto alle imprese e ai territori in difficoltà, nella riconversione industriale e nella rigenerazione urbana, che permettano di affrontare attraverso chiavi nuove i ritardi infrastrutturali del Sud e l'inquinamento della pianura padana.

LE SCELTE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA E SOCIALE

Il nostro Paese dispone delle risorse e delle competenze per realizzare una transizione ecologica e sociale capace di rilanciare l'economia e i territori. In questo documento abbiamo messo in fila le scelte che si possono mettere in campo per spostare la fiscalità e gli investimenti verso l'innovazione ambientale, gli investimenti nella riconversione industriale, la riqualificazione dei territori in un orizzonte di dieci anni.

Il primo obiettivo è di recuperare già nel 2020 oltre un miliardo di Euro da rendite ai danni dell'ambiente e sussidi alle fonti fossili⁶, che possono essere investiti in interventi di cui abbiamo urgente bisogno.

Intervenendo con gradualità queste entrate si può stimare possano arrivare nel 2025 a 2,5 miliardi di Euro semplicemente applicando i canoni in vigore negli altri Paesi europei. L'insieme di queste misure, può davvero creare le condizioni per realizzare un cambiamento rilevante anche perché le entrate previste sarebbero strutturali e ogni anno si potrebbero programmare nuovi interventi e investimenti green.

Il secondo obiettivo è di avviare nel 2020 una riforma della fiscalità che faccia pagare chi inquina e che intervenga sui sussidi ambientalmente dannosi, presenti nei diversi settori, per trasformarli in incentivi all'innovazione e investimenti industriali. Si tratta dei 19 miliardi di Euro di sussidi che oggi esistono in settori strategici come i trasporti, l'industria, l'agricoltura, gli usi civili che devono trasformarsi in investimenti in innovazione ambientale a vantaggio delle imprese e delle famiglie. Inoltre la revisione della fiscalità sulla base dell'inquinamento prodotto e l'introduzione di una carbon tax potrebbe permettere di recuperare ulteriori risorse, crescenti al 2030, da destinare per metà agli investimenti green e per metà alla riduzione della fiscalità sul lavoro in particolare per chi guadagna di meno.

Il terzo obiettivo è di spostare gli investimenti infrastrutturali e energetici verso la mobilità sostenibile e le fonti energetiche rinnovabili. La creazione di un fondo verde per gli investimenti in cui incanalare le risorse europee, che la nuova Commissione ha annunciato di voler stanziare, e di quelle nazionali (che ci si augura potranno essere escluse dal conteggio del deficit), deve diventare l'occasione per cambiare davvero strada nel nostro Paese. Perché oggi è possibile incanalare le risorse che provengono dall'ETS e dalla nuova programmazione europea 2021-2027 e che necessitano di un cofinanziamento nazionale al 50%. Per rilanciare gli investimenti servono scelte chiare di discontinuità, come la revisione delle concessioni autostradali i cui introiti miliardari⁷ devono essere indirizzati proprio in questa direzione. Perché oggi mancano le risorse per realizzare nuove linee di metropolitane e tram e per acquistare i treni per i pendolari di cui abbiamo bisogno oggi e al 2030 per dare un'alternativa alle persone⁸. **Complessivamente al 2030 si può arrivare a mobilitare risorse per oltre 50 miliardi di Euro all'anno per muovere davvero la transizione energetica.**

Attenzione però a guardare unicamente alle risorse economiche da mobilitare, la transizione ecologica sarà infatti impossibile senza una profonda modifica del modo in cui le politiche sono portate avanti nel nostro Paese. Perché si deve superare una situazione di separazione e frammentazione degli interventi, e mettere in campo una nuova visione d'insieme delle politiche. **In altri paesi è stato istituito un Ministero per la transizione ecologica. Il nostro Paese o sceglie questa strada o altrimenti dovrà prevedere un forte ruolo di coordinamento e indirizzo da parte della Presidenza del Consiglio⁹,** aprendo ad un confronto trasparente con tutte le parti sociali, altrimenti sarà impossibile una svolta. Anche rispetto alla volontà

⁶ Come spiegato in dettaglio nelle proposte le risorse verrebbero dalla rimodulazione dei canoni per le attività estrattive (130 milioni), per le acque minerali (260), per le concessioni balneari (103), dall'adeguamento delle royalties per l'estrazione di petrolio e gas (320), dall'adeguamento delle tasse di conferimento a discarica (255).

⁷ 8 miliardi di Euro di entrate dai pedaggi l'anno, di cui circa il 20% entra nelle casse dello Stato.

⁸ Si veda lo Studio di Legambiente in collaborazione con Hitachi presentato a Ottobre 2019 https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/una-cura-del-ferro-per-le-citt%C3%A0-italiane-studio_legambiente_2019.pdf

⁹ Si veda in questo senso la proposta dell'Asvis di una legge sullo sviluppo sostenibile per coordinare gli interventi sui 17 Sustainable Development Goals

annunciata dalla nuova Commissione Europea di puntare sugli investimenti green, attraverso nuove risorse e una possibile esclusione di questi interventi dai vincoli di investimento, il nostro Paese rischia di arrivare del tutto impreparato a questa sfida e incapace di uscire da tre autentici paradossi che oggi lo caratterizzano in negativo. Siamo infatti tra i Paesi che hanno le accise più alte sui combustibili ma con sconti per alcune categorie e pochissimo i quanto entra nelle casse dello Stato viene poi investito nella tutela dell'ambiente o in innovazioni capaci di spingere un'alternativa virtuosa. Al contempo si fa un gran parlare di mobilità sostenibile e investimenti nella cura del ferro, ma le priorità non sono cambiate e dal 2000 ad oggi le risorse pubbliche hanno continuato a puntare su strade e autostrade piuttosto che su metropolitane o linee ferroviarie¹⁰. Ancora più grave è che non partano i cantieri della riqualificazione del patrimonio edilizio e delle scuole, malgrado vi siano finanziamenti italiani ed europei per l'assenza di progetti e per problemi burocratici che si continuano a non affrontare. Una riflessione va aperta anche rispetto al ruolo che le imprese controllate dallo Stato debbano avere nella transizione, come possano contribuire con investimenti e interventi. Oggi non sembra esserci una strategia, in particolare se si guarda ad Eni, ma molto c'è da fare anche rispetto al ruolo di Cassa depositi e prestiti e di Leonardo. In questa direzione si deve guardare alla proposta del Forum delle Disuguaglianze e diversità di assegnare missioni di medio-lungo termine per le imprese pubbliche italiane¹¹, per assegnare obiettivi strategici di medio lungo periodo che ne orientino le scelte, in particolare tecnologiche, verso obiettivi di competitività, giustizia ambientale e giustizia sociale. Un cambiamento nel modo di programmare gli investimenti è indispensabile se si vogliono mettere in campo politiche efficaci.

La creazione di un Fondo verde con risorse crescenti nel tempo, come annunciato dal Governo, in cui convogliare le entrate della riforma fiscale e quelle europee, sarà fondamentale per realizzare il salto di scala necessario per gli investimenti. E' giusto che sia diviso tra risorse per gli investimenti dello Stato e quelli degli Enti Locali, come prevede il Documento di Economia e finanza presentato dal Governo, ma occorrerà grande chiarezza rispetto agli investimenti che saranno finanziati e sistemi di controllo e verifica per rendere davvero efficace il processo e fare in modo che i vantaggi siano equamente distribuiti. **Il primo obiettivo è chiarire quali investimenti saranno finanziati e quali dovranno avere un accesso prioritario al credito.** Dobbiamo evitare che come in passato su questo vi sia un'ambiguità perché abbiamo bisogno di accelerare sugli investimenti in particolare: nelle rinnovabili, nell'efficienza, nell'economia circolare, nella mobilità sostenibile, nell'adattamento agli impatti dei cambiamenti climatici. Questi sono i cinque campi su cui concentrare attenzioni e risorse.

Un ruolo fondamentale nel rilancio degli investimenti green lo svolgerà l'accesso al credito e il coinvolgimento di attori privati, per dare attuazione ai canali di finanziamento che saranno messi in campo da BEI, Cdp, sistema bancario. Oggi molti interventi di efficienza energetica negli edifici (ad esempio le scuole) si ripagano con la riduzione dei consumi ma incontrano barriere normative e burocratiche. Dobbiamo sbloccare questi cantieri e aprire ad innovazioni nelle fonti rinnovabili e nell'economia circolare che oggi sono a costo zero, perché si ripagano grazie ai vantaggi diretti che portano ai cittadini e alle imprese nei territori. **Ad esempio è vietato per legge scambiare energia elettrica prodotta da impianti solari all'interno di un condominio o di un distretto produttivo,** quando una Direttiva europea oggi consente di aprire a queste innovazioni che permettono di investire su autoproduzione e distribuzione di energia pulita, efficienza energetica e integrazione con sistemi di accumulo e mobilità elettrica. Nei prossimi anni il nostro Paese dovrà svolgere un ruolo molto più incisivo in Europa per spingere provvedimenti nella direzione di una economia sempre più decarbonizzata e circolare, attraverso le risorse generate da una fiscalità che incida su inquinamento, emissioni di CO2 e plastiche. Ogni Paese deve avere il coraggio di intraprendere questa strada, ma una cornice normativa europea permette di superare i problemi di concorrenza internazionale. Per questo serve che l'Italia si batta con forza per una riforma della

¹⁰ Secondo i dati del Ministero dell'Infrastrutture dal 2002 al 2017 i finanziamenti statali hanno premiato per il 60% gli investimenti in strade e autostrade. La conseguenza la si trova nei dati degli interventi realizzati durante la scorsa legislatura: 217 km di autostrade (tra cui ricordiamo la Bre.Be.Mi., il Quadrilatero nelle Marche ed Umbria, parte della Asti-Cuneo), a cui si aggiungono altri 1.825 km di strade nazionali e 2.080 km di rete stradale provinciale e regionale, a fronte di 58,6 chilometri di metropolitane (12,9 km a Milano, 13,7 a Brescia, 1,6 a Genova, 23,4 a Roma, 7 a Catania, con una media di 11,8 l'anno) e 34,5 km di tram (17 km a Palermo, 12,5 a Venezia, 6 a Cagliari).

¹¹ Si veda la proposta 3 del Forum <https://www.forumdisuguaglianzediversita.org/wp-content/uploads/2019/04/Sintesi-web-full.pdf>

fiscalità ambientale europea e per recuperare le tasse che non pagano le grandi multinazionali per i guadagni generati in Europa. Dobbiamo sconfiggere l'idea che non esistano le risorse per realizzare questo cambiamento, quando è solo una questione di scelte a livello europeo e italiano. Di sicuro il nostro Paese potrà risultare davvero forte e credibile nel chiedere flessibilità rispetto agli investimenti green nel bilancio, se sarà in grado di assumere scelte chiare per quanto riguarda l'eliminazione dei sussidi alle fonti fossili e le rendite contro l'ambiente entro il 2025 e di introdurre una carbon tax per costruire una transizione efficace al 2030. Al contempo potrà contare su una collaborazione forte da parte di Bruxelles se affronterà sul serio l'enorme evasione fiscale (oltre 100 miliardi di Euro), gli sprechi della pubblica amministrazione, se sarà capace di spostare gli investimenti in autostrade che arricchiscono solo i concessionari verso la mobilità sostenibile. Quando si guarda all'insieme delle scelte che il nostro Paese ha di fronte in campo ambientale e economico, nonché di controlli e ripristino della legalità, si comprende come **non esistano scuse per rinviare ancora gli investimenti per la lotta ai cambiamenti climatici, per la scuola e l'università, per l'accesso alla casa e le periferie.**

Una delle sfide più delicate della transizione ecologica chiama direttamente in causa la politica. Perché per dare forza a questo percorso di cambiamento i provvedimenti e le risorse vengono dopo. Prima si deve raccontare la visione di cambiamento e parlare con i cittadini e le imprese, i territori delle opportunità straordinarie di cambiamento che si potranno aprire. Si dovrà infatti intervenire con provvedimenti che facciano diventare semplice e alla portata di tutti, anche da un punto di vista economico, scegliere di modificare le proprie scelte quotidiane, di vita e di spesa, di investimento sul futuro. Si dovrà parlare di città e di elettrificazione dei consumi, perché oggi consente di produrre rilevanti risultati in termini di lotta all'inquinamento e di creazione di opportunità per le imprese e le persone di muoversi e ridurre i consumi energetici. Si dovranno affrontare i problemi dei luoghi strategici della transizione, per anticipare le preoccupazioni di comunità che vedono sparire posti di lavoro, delle alternative sostenibili che si vogliono promuovere per aiutare le persone e le imprese a cambiare, ma anche di riduzione delle tasse sul lavoro per aiutare in particolare chi guadagna di meno. Il lavoro che andrà fatto sui sussidi sta proprio qui, aprire un confronto nei diversi settori per capire come rendere conveniente spostare attenzioni e investimenti verso la riconversione ambientale.

Un campo di confronto ineludibile riguarderà come **cambiare il modo di spostarsi delle persone aiutandole a scegliere la mobilità sostenibile.** Non parlando più di infrastrutture ma delle scelte su cui si vuole aprire un confronto per ampliare le opportunità per studenti, lavoratori pendolari, turisti di muoversi a emissioni zero attraverso azioni coordinate che colgano anche le innovazioni tecnologiche venute avanti in questi anni. Serviranno risorse per far girare più treni e autobus (nuovi) nelle città, ma sarà fondamentale anche semplificare la diffusione di soluzioni a costo zero per le casse pubbliche, oggi sempre più diffuse e competitive nella Sharing mobility (di auto, motorini, biciclette, monopattino elettrici) e nella micro mobilità elettrica (ancora vietata in larga parte d'Italia). Due cambi di attenzione saranno inevitabili, nel mettere le città al centro delle politiche nazionali e poi nel rendere possibile questa transizione per tutti. Per cui occorrerà introdurre incentivi per la rottamazione dei veicoli in forme innovative per ridurre il parco circolante (bonus per abbonamenti al TPL e ai servizi di Sharing, ecc) e l'acquisto di auto elettriche, detrazioni sugli abbonamenti e politiche di accesso al credito pensate per chi ha meno e rischia di continuare a vedere auto elettriche o ibride solo nelle pubblicità.

E' arrivato anche il momento di investire nel **rendere conveniente il trasporto merci a basse emissioni.** Alle paure e proteste degli autotrasportatori si deve rispondere mettendo in campo politiche capaci di rendere convenienti soluzioni integrate e sostenibili per i trasporti oltre i 200 chilometri di distanza e per la logistica nelle aree urbane. In questi ambiti gli attuali sussidi possono essere trasformati in incentivi all'intermodalità, alla logistica e alla rottamazione con mezzi a basse emissioni o elettrici. Questa prospettiva oggi deve essere portata avanti con forza, perché ci sono soluzioni che non esistevano dieci anni fa, ma si potrà essere credibili se verrà messo in campo anche un lavoro di controllo nei confronti dello sfruttamento del lavoro da parte di aziende straniere.

Una delle sfide fondamentali della transizione sarà nella capacità di coinvolgere le famiglie e creare opportunità di cambiamento che siano davvero per tutti. Oggi e' possibile ridurre fino ad azzerare i consumi di fonti fossili nelle abitazioni, affrontando così il tema della povertà energetica che riguarda tante

famiglie in Italia. Occorre aggredire la riqualificazione di condomini in cui vivono venti milioni di cittadini, a cui dare una speranza attraverso interventi di retrofit energetico e messa in sicurezza antisismica, con prestazioni verificate, e dove oggi si possono portare le innovazioni e i vantaggi dell'autoproduzione e dello scambio di energia prodotta da rinnovabili. Un percorso di questo tipo, che punta a rendere sempre più trasparente il processo di intervento in edilizia e che offre alle famiglie informazioni chiare sui consumi, e' una grande scommessa anche per creare competenze nel settore e far nascere nuove imprese. Il settore delle costruzioni ha vissuto una crisi drammatica in questi anni, ma il suo rilancio potrà avvenire solo se si chiuderà per sempre la stagione del lavoro nero e dell'abusivismo, per puntare sulla riqualificazione del patrimonio edilizio, sulla crescita delle competenze e della qualità degli interventi in cantieri diffusi. Sarà fondamentale dare continuità nei prossimi anni agli incentivi introdotti con gli Ecobonus e Sismabonus per i condomini – a cui finalmente oggi possono accedere anche gli incapienti grazie alla cessione del credito – ma occorre puntare a ridurre i consumi energetici di almeno il 50% e garantire informazioni trasparenti alle famiglie e controlli (anche sulla sicurezza delle abitazioni!) se vogliamo aiutare davvero una transizione diffusa che crei vantaggi per le famiglie.

Per convincere il sistema delle imprese occorre accelerare nelle scelte capaci di creare opportunità di investimento in un'economia sempre più decarbonizzata e circolare. In questo nuovo scenario diventa davvero possibile ridurre la spesa energetica attraverso efficienza e autoproduzione da rinnovabili, e arrivare a ridurre i problemi di acquisto di materie prime e smaltimento dei rifiuti attraverso l'economia circolare. Sono ricette che parlano alla manifattura italiana come al settore delle costruzioni, ma che **riguardano anche il settore agricolo e forestale** perché l'innovazione nei processi produttivi riguarda tutti e ogni parte d'Italia, dalle aree interne - dove si possono realizzare enormi vantaggi economici attraverso un modello che punti su solare, biomasse, recupero della frazione organica da trasformare in metano e fertilizzanti - a quelle industriali in crisi da rilanciare con impianti da rinnovabili abbinati a storage o attività legate al riciclo di materia. Un'innovazione che può essere favorita anche dalla diffusione, nelle aree interne e non solo, da nuove modalità di fare impresa, come le cooperative di comunità, sempre più diffuse in diverse regioni italiane. Per accompagnare il sistema imprenditoriale italiano verso questa prospettiva occorre facilitare l'accesso al credito per gli investimenti e allargare gli incentivi di Industria 4.0 aprire verso la decarbonizzazione e l'economia circolare. In questo scenario occorre utilizzare, in pieno, l'opportunità, data da uno strumento come il Green Public Procurement, che in Italia, unico paese in Europa, è diventato obbligatorio con l'articolo 34 del Codice dei Contratti Pubblici, ma è ancora poco utilizzato¹². **L'obiettivo è di riorientare secondo principi e criteri di sostenibilità ambientale e sociale la spesa pubblica nel suo complesso.** Annualmente si tratta di circa 170 miliardi di euro, che possono e devono essere riconvertiti, attraverso i Criteri Ambientali Minimi, in senso ecologico e sociale, per tutelare l'ambiente e diritti umani e sociali nelle catene di fornitura. La pubblica amministrazione deve qualificare la domanda pubblica adottando criteri che portino a ridurre i consumi energetici, i consumi di materie prime, la produzione di rifiuti, i consumi idrici, le emissioni di CO2 e di altri inquinanti, ad aumentare l'utilizzo di prodotti da riciclo e promuovere l'economia circolare, a utilizzare le risorse in modo efficiente e anche a tutelare i diritti umani e sociali e il lavoro dignitoso, l'opportunità di occupazione, l'inclusione sociale, la pari opportunità, l'accessibilità, la progettazione per tutti, la considerazione di aspetti legati al commercio etico e una più ampia conformità con la responsabilità sociale di impresa.

Ma si dovrà lavorare in modo diverso dal passato perché in alcune aree del Paese e su alcuni settori industriali la transizione potrà avere impatti negativi che devono essere scongiurati. Per cogliere le opportunità che si stanno aprendo occorre accompagnare una innovazione diffusa del tessuto imprenditoriale italiano attraverso ricette che oggi non sono più un patrimonio degli ambientalisti ma gli obiettivi al centro delle politiche europee al 2030. E' importante sottolineare che queste proposte permetterebbero di rilanciare la domanda interna, ossia quella che più ha sofferto in questi anni di crisi, ed aiuta gli investimenti in innovazione e ricerca che sono fondamentali per rafforzare la propensione all'export delle imprese (che già vede protagoniste le imprese italiane che hanno puntato sulla innovazione e la sostenibilità ambientale, in particolare nel settore manifatturiero e nell'agroalimentare di qualità). Un Paese come l'Italia avrebbe tutto l'interesse a scegliere questa direzione di cambiamento perché potrebbe

¹² Si vedano i dati raccolti dal Primo Rapporto dell'Osservatorio sugli Appalti Verdi promosso da Legambiente e Fondazione Ecosistemi.

rafforzare la propria competitività intorno ad un'idea di futuro che ha al centro qualità, sostenibilità, coesione sociale e territoriale.

I CAMPI DI INTERVENTO

1) Spostare la fiscalità sulle fonti fossili per spingere la transizione energetica

1.1) Adeguare le royalties per le estrazioni di petrolio e gas.

In Italia l'estrazione di petrolio e gas a terra e in mare beneficia di canoni estremamente bassi, a confronto con altri Paesi europei, formati da royalties e canoni di concessione, anche per via di esenzioni dai pagamenti entro certe quantità di estrazioni e per la possibilità data alle aziende di dedurre dall'imponibile quanto versato come royalties. E' da sottolineare che l'aumento dei canoni di coltivazione approvato dal primo Governo Conte, per quanto assai limitato come applicazione, non è mai entrato in vigore.

La proposta: a partire dal 1° gennaio 2020 le royalties per le estrazioni di petrolio e gas sono pari al 20%, sia a terra che in mare, e sono abrogate le esenzioni sotto soglia. A partire dalla stessa data è cancellata per le imprese la deducibilità delle royalties versate alle Regioni¹³.

Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero delle infrastrutture un Decreto Legislativo per ridisegnare, semplificare e adeguare la tassazione in materia di estrazione di petrolio e gas.

1.2) Rideterminare la fiscalità sui combustibili fossili sulla base delle emissioni di anidride carbonica prodotte e introdurre una Carbon Tax

Nel 1998 in Italia fu introdotta nella Legge Finanziaria (articolo 8, Legge 448/1998) una revisione delle accise sugli oli minerali, poi sospesa per il forte aumento del prezzo del petrolio intervenuta a fine 1999, che andava in una direzione di trasparenza e di legame con le emissioni prodotte e vincolandone anche la destinazione, almeno in parte, verso interventi di riduzione dei gas serra. In sostanza, anticipava di un decennio la proposta di direttiva avanzata dalla Commissione Europea, basata su una struttura di aliquote differenziate tra i diversi prodotti in funzione non solo del contenuto energetico, ma anche del contenuto di CO2. La necessità di accelerare nella lotta ai cambiamenti climatici impone di trovare soluzioni nuove e trasparenti capaci di spingere investimenti in innovazione, efficienza energetica, nello sviluppo delle rinnovabili. Sono diversi i Paesi in Europa e nel Mondo che hanno introdotto una carbon tax per far pagare le emissioni dei settori e recuperare risorse per la transizione climatica. La Cancelliera tedesca Angela Merkel, nel 2019 ha lanciato un appello per formare una coalizione di Stati che introducano carbon tax nazionali coordinate in settori esclusi dall'ETS come edilizia, trasporti e agricoltura. Rivedere la tassazione sul principio di "chi inquina paga" permette di affrontare anche una contraddizione italiana, come il fatto che la tassazione sulla proprietà dei veicoli dipenda dalla potenza dei motori e non dalle emissioni di gas serra e dall'inquinamento prodotto. La proposta dovrebbe prevedere una graduale entrata in vigore delle nuove aliquote per consentire ai settori produttivi di adattarsi progressivamente ai mutati costi attraverso opportuni investimenti, ma anche di armonizzare il provvedimento dentro il nuovo contesto normativo europeo che si determinerà nei prossimi mesi, secondo quanto previsto dal programma politico della nuova Presidente della Commissione Van Der Leyen. Il gettito dovrà essere destinato per metà alla riduzione della tassazione sul lavoro e per metà agli investimenti in efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili incentivati dallo stesso provvedimento, attraverso la creazione di uno specifico fondo: saranno queste due misure ad assicurare che la rideterminazione delle fiscalità non colpisca i ceti più deboli.

Proposta: al fine di perseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni di anidride carbonica derivanti dall'impiego di combustibili di origine fossile il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con i Ministeri dell'Economia e Finanze e dello Sviluppo

¹³ Le entrate legate all'adeguamento delle royalties al 20% passerebbero da 117 milioni di Euro a 276, quelle legate alla cancellazione delle esenzioni sarebbero pari a circa 58 milioni (l'esenzione riguarda circa il 39% del gas estratto e il 10% del petrolio), mentre le royalties delle Regioni che le aziende deducono dalle tasse valgono più di 100 milioni di Euro all'anno. Si veda https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/Stop-Sussidi-alle-Fonti-Fossili_2019.pdf

Economico un Decreto Legislativo , di rimodulazione delle accise ai sensi delle indicazioni previste all'articolo 8 della Legge 448/1998 in modo da introdurre una Carbon Tax crescente dall'anno 2021 all'anno 2030. Con lo stesso provvedimento viene rimodulata, a parità di gettito, la tassazione sulla proprietà dei veicoli in funzione delle emissioni e dell'inquinamento prodotti e per rivedere, in analoga direzione, la tassazione sull'acquisto di veicoli. Le maggiori entrate derivanti per effetto di queste disposizioni sono destinate per metà a compensare la riduzione degli oneri sociali gravanti sul costo del lavoro e per metà alla creazione di un fondo per gli investimenti verdi.

1.3 Eliminare sussidi e contributi alla generazione elettrica da fonti fossili per spingere la produzione da fonti rinnovabili

Nel settore della produzione di energia elettrica sono ancora in vigore contributi prelevati dalle bollette diretti a impianti da fonti fossili (centrali che usufruiscono del CIP6, extracosti per le centrali a gasolio sulle isole minori), ma anche remunerazioni per impianti che sopperiscono a possibili problemi di sicurezza del sistema (impianti essenziali, servizi di interrompibilità), indennizzi legati a progetti infrastrutturali privati (interconnector), esenzioni per le imprese energivore e gasivore, contributi vari (per il rigassificatore di Livorno, per la gassificazione da fonti fossili e tra pochi mesi entrerà in vigore il nuovo sistema di Capacity payment per le centrali a gas il cui costo è stimato in circa 1,2 miliardi di Euro l'anno).

La proposta: il Ministero dell'Ambiente, di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dello sviluppo economico, entro il 30 Giugno 2020 presenta insieme all'aggiornamento dei SAD una proposta di revisione, cancellazione e riduzione progressiva di contributi ed esenzioni da legare a interventi di sviluppo delle fonti rinnovabili (anche nella forma di autoconsumo e scambio), sistemi di accumulo, efficienza energetica, per le specifiche categorie di sussidi nei settori, progressiva a partire dall'anno 2021 e in modo da ridefinire completamente il sistema entro il 2025.

1.4 Trasformare le esenzioni dall'accisa nei settori dei trasporti, dell'agricoltura e negli usi civili in politiche di investimento in efficienza energetica e fonti rinnovabili

Ogni anno nel settore dei trasporti sono previste esenzioni e sconti rispetto all'accisa sui carburanti che riguardano aerei (1.551 milioni di Euro), navi (457 milioni di Euro), autotrasporto (1.262 milioni di Euro), settore che inoltre beneficia di altri sconti (pari a 240 milioni di Euro) su pedaggi, investimenti, formazione, altre spese non documentate. Inoltre nel catalogo dei SAD il differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio (che beneficia di una accisa ridotta rispetto all'impatto ambientale) è stimato pari a 4.968 milioni di Euro. Nel catalogo troviamo anche le agevolazioni per le auto aziendali ai dipendenti che valgono 1,2 miliardi, a prescindere da quale auto venga acquistata. Diverse sono le voci che riguardano l'energia, con sussidi di vario tipo all'agricoltura (843 milioni), ma anche che interessano le famiglie con Iva e accise ridotte per l'elettricità e il gasolio. Queste agevolazioni nascono come strumento di supporto ai diversi settori, in alcuni casi per ridurre le disuguaglianze territoriali mentre in altri per limitare la concorrenza internazionale sui prezzi. Ma questi sussidi oggi appaiono senza senso, perché esistono alternative sostenibili capaci di rendere più competitivo il sistema delle imprese e al contempo di ridurre le emissioni di gas serra.

La proposta: Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con i Ministeri dell'Economia, delle infrastrutture e dello sviluppo economico un Decreto Legislativo per ridefinire il sistema delle esenzioni a partire dall'anno 2021 in materia di trasporto merci, navale e aereo, di agricoltura e usi civili con l'obiettivo di spingere innovazioni e investimenti industriali che producano una riduzione delle emissioni di gas serra da completare entro il 2030. La sostituzione di sussidi con interventi strutturali di riduzione dei consumi produrrà una riduzione della spesa pubblica e al contempo delle entrate da accise che andrà monitorata con attenzione.

1.5 Istituire una tassa di imbarco aeroportuale legata all'efficienza dei velivoli

Il trasporto aereo è responsabile in Europa di quasi il 4% delle emissioni di gas serra e del 13,4% di quelle del settore trasporti. In un quadro di aumento dei voli (tra il 2014 e il 2017 + 8% con stime al 2040 di aumento del 42%) è evidente la necessità di intervenire per aumentare l'efficienza della flotta e la spinta all'innovazione nei combustibili a basse emissioni per arrivare a una completa decarbonizzazione.

L'intervento sulla fiscalità nel trasporto aereo dovrebbe puntare a differenziarla in funzione dell'efficienza e dunque di emissioni e inquinanti prodotti, in modo da spingere investimenti verso una maggiore sostenibilità ambientale con vantaggi sia locali, nelle aree intorno agli aeroporti (anche in termini di rumore), che globali.

La proposta: introdurre una tassa di imbarco differenziata in funzione delle classi di efficienza degli aerei e delle distanze percorse. Gli introiti delle tasse dovranno essere destinati al fondo per gli investimenti verdi con l'obiettivo di rendere competitive le alternative via ferro e via nave, e di promuovere progetti di ricerca per l'efficienza nel settore. Sono escluse dalla tassazione le tratte che beneficiano di risorse pubbliche per garantire la continuità territoriale.

1.6 Introdurre un indicatore di sostenibilità delle imprese nei diversi settori produttivi per valutare l'accesso alle politiche di supporto alle imprese

Il livello di sostenibilità ambientale, efficienza energetica, capacità di recupero di materia ed energia e riciclo delle imprese deve essere valutato in modo da capire la situazione attuale e la transizione in corso nei diversi settori produttivi così da individuare le più efficaci politiche di supporto.

La proposta: introdurre indicatori compositi di sostenibilità ambientale delle imprese che considerino i consumi di energia, materie prime, gli interventi di riduzione degli impatti e altri indicatori utili.

Sull'esempio degli indicatori sintetici di affidabilità fiscale, introdotti con il DL 50/2017, questo indicatore può diventare uno strumento per valutare la sostenibilità delle imprese su una scala da 1 a 10 nei diversi settori attraverso parametri condivisi con le associazioni di categoria. In questo modo per ogni impresa può valutare dove si colloca come livello di sostenibilità all'interno del suo settore produttivo e su quali parametri deve investire per recuperare i ritardi. Mentre per le amministrazioni pubbliche queste informazioni sono utili a individuare interventi di supporto e orientare politiche e finanziamenti, per fissare parametri per le graduatorie e criteri vincolanti. Una misura di questo tipo favorirebbe, inoltre, sia la diffusione delle cosiddette società benefit, introdotte nel Codice civile con la legge di Bilancio 208/2015, che s'impegnano a generare e certificare benefici ambientali e sociali prodotto attraverso le loro attività, sia una maggiore incisività e verificabilità degli impieghi relativi alla rendicontazione non finanziaria prevista dalla legge 254/2016 per gli enti di interesse pubblico (società emittenti titoli negoziati sui mercati regolamentati, banche, assicurazioni e altri intermediari finanziari) con più di 500 dipendenti.

La proposta: introdurre indicatori compositi di sostenibilità ambientale delle imprese che considerino i consumi di energia, materie prime, interventi di riduzione degli impatti e altri indicatori utili. Sull'esempio degli indicatori sintetici di affidabilità fiscale, introdotti con il DL 50/2017, questo set di indicatori può diventare uno strumento con cui valutare la sostenibilità delle imprese su una scala da 1 a 10 nei diversi settori, attraverso parametri condivisi con le associazioni di categoria. In questo modo ogni impresa può valutare dove si colloca come livello di sostenibilità all'interno del suo settore produttivo e su quali parametri deve investire per recuperare i ritardi. Mentre per le amministrazioni pubbliche queste informazioni sono utili a individuare interventi di supporto e orientare politiche e finanziamenti.

2) Riformare le concessioni sui beni comuni ambientali

2.1) Adeguare i canoni per le attività estrattive.

In Italia sono oltre 4.700 le cave attive e i canoni per l'estrazione non arrivano a 45 milioni di euro l'anno a fronte di ricavi per il settore pari ad almeno 3 miliardi di euro. I canoni in media arrivano al 2,3% dei prezzi di vendita dei materiali estratti con 3 Regioni (Valle d'Aosta, Basilicata e Sardegna) in cui addirittura cavare è gratuito. Inoltre in diverse Regioni non esistono ancora piani cava e le regole per la tutela ambientale e per il recupero delle aree continuano a non garantire il rispetto dell'ambiente e del paesaggio¹⁴. E' da sottolineare che in questo settore sono oggi possibili innovazioni importanti nella prospettiva dell'economia circolare che consentono di aumentare e qualificare l'occupazione e aumentare la sicurezza, come avvenuto in altri Paesi europei.

¹⁴ Si veda https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/rapporto_cave_2017.pdf

La proposta: dal primo gennaio 2020 è fissato un canone minimo per il prelievo di materiali da cava pari a 2 Euro/mc su tutto il territorio nazionale¹⁵. Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell’Ambiente di intesa con il Ministero dello sviluppo economico, un Decreto che introduca a partire dal 1° gennaio 2021 un canone minimo in tutta Italia del 10% dei prezzi di vendita su tutti i materiali estratti da cava. Il valore dovrà andare crescendo per arrivare nel 2025 al 20% dei prezzi di vendita dei materiali cavati come nel Regno Unito per la sabbia e ghiaia, e potrà essere differenziato dalle Regioni per le diverse tipologie di materiali, con l’obiettivo di spingere il recupero e riuso dei materiali ai sensi delle direttive europee.

2.2) Adeguare i canoni per il prelievo di acque minerali.

Per le acque minerali i canoni di concessione sono stabiliti dalle Regioni e rimangono estremamente bassi perfino dopo anni in cui è cresciuto enormemente il consumo (14miliardi di metri cubi all’anno), il numero di concessioni (arrivato a circa 300) ed il prezzo che i cittadini pagano per l’acqua imbottigliata. I canoni pagati dalle aziende alle Regioni sono pari ad appena 18 milioni di Euro l’anno a fronte di un giro di affari di circa 2,8 miliardi all’anno. In media i canoni non arrivano a 0,1 centesimi per litro, perfino in aree dove vi sono difficoltà di approvvigionamento idrico, premiando rendite e vantaggi economici per pochi.

La proposta: dal primo gennaio 2020 è fissato un canone minimo per il prelievo di acque minerali pari a 20 Euro/m³ su tutto il territorio nazionale¹⁶, che potrà essere articolato da parte delle Regioni e differenziato in funzione di obiettivi ambientali¹⁷.

2.3) Adeguare i canoni per le concessioni balneari.

Negli stabilimenti balneari i canoni sono storicamente oggetto di polemiche, perché sono in generale bassi ma con grandi differenze in termini di guadagni, poca trasparenza e una situazione che ha portato in diversi casi a premiare rendite di posizione e generato abusi edilizi e illegalità sia nei confronti del diritto di accesso alle spiagge sia nei confronti del personale impiegato. Attualmente il canone medio è di circa 5 euro a metro quadro, mentre le stime sul rapporto tra entrate per lo Stato e guadagni per i gestori sono di 103 Mln di Euro contro un giro d’affari di 15 Miliardi di euro secondo uno studio di Nomisma. Inoltre, le modalità di rinnovo delle concessioni non sono trasparenti e impediscono l’accesso a questa attività di nuove imprese innovative, come sottolineato più volte da sentenze della Corte Europea nell’ambito dell’attuazione della Direttiva Bolkestein, che possano offrire progetti più rispondenti all’interesse generale sul piano del godimento e della preservazione del paesaggio e dell’ambiente e la garanzia di adeguate condizioni di lavoro.

La proposta: dal primo gennaio 2020 il canone minimo per le concessioni balneari è pari a 10 Euro a mq all’anno su tutto il territorio nazionale che andrà crescendo fino a 25 Euro a mq medi all’anno al 2025 secondo regole dettate dalle Regioni che articoleranno i canoni in funzione della vocazione turistica delle aree, di premialità e penalità legate alle modalità di gestione, alla tutela delle condizioni di lavoro e agli interventi di riqualificazione ambientale messi in atto dal concessionario¹⁸.

¹⁵ In questo modo si arriverebbe dapprima ad entrate pari a 171 milioni di euro (contro meno di 45 milioni attuali), e successivamente a 684 milioni di euro nel 2025. Questo intervento è il primo fondamentale passo per restituire trasparenza e legalità al settore e spingere gestioni virtuose e innovative che permettano di raddoppiare i posti di lavoro. Un intervento che dovrebbe essere accompagnato da un cambiamento delle norme vigenti in modo da garantire il recupero delle cave e spingere il riciclo per ridurre il prelievo.

¹⁶ Attualmente il canone medio è di 1 Euro/m³, che in litri vuol dire 0,1 centesimi per litro, con questa proposta si passerebbe a 2 centesimi, a fronte di guadagni per le imprese comunque enormi visto che il prezzo medio di vendita è di 30 centesimi al litro, ma con prezzi all’utente finale che arrivano anche a 2 euro al litro. Si veda il Dossier di Legambiente e Altreconomia https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier-acque_in_bottiglia_2018.pdf

¹⁷ Con un adeguamento del canone a 2 centesimi/litro e tenendo conto dei litri imbottigliati all’anno (oltre 14 miliardi), si passerebbe da un’entrata totale per le Regioni di 18 milioni di euro ad una di almeno 280 milioni di euro.

¹⁸ Con questo adeguamento si passerebbe dai 103 milioni di Euro di entrate dai canoni a 206 milioni, per raggiungere 515 milioni nel 2025. Questo intervento dovrebbe anticipare l’approvazione di una nuova normativa in materia di concessioni demaniali marittime e lacustri resa obbligatoria dalle sentenze della Corte Europea di giustizia in materia di affidamento tramite gara. La Legge dovrebbe in particolare stabilire regole chiare in materia di trasparenza dell’affidamento tramite gara e di canoni, di quote minime di spiagge da lasciare per la libera fruizione, di premialità per le gestioni attente alla tutela, valorizzazione, riqualificazione ambientale, modalità di impiego del lavoro.

2.4) Abolire le proroghe senza gara delle concessioni autostradali e investire le risorse provenienti dai pedaggi autostradali per interventi di manutenzione stradale e per le nuove infrastrutture di mobilità sostenibile

Le concessioni autostradali sono entrate al centro dell'attenzione in occasione della (pur non correlata) tragica vicenda del crollo del Ponte Morandi sull'Autostrada A10, e finalmente si è compreso come gli introiti delle tariffe autostradali in Italia siano gestiti dai concessionari attraverso convenzioni che vengono continuamente prorogate (in violazione delle Direttive europee), sulla base di progetti di nuove opere e di adeguamenti al di fuori di qualsiasi obiettivo di mobilità o trasparenza delle decisioni, come evidenziato anche dalla Banca D'Italia¹⁹. Secondo i dati dell'Autorità dei Trasporti i ricavi dei concessionari superano gli 8 miliardi di Euro l'anno (con un aumento del 270% dal 1993), di cui solo una minima parte è girata allo Stato attraverso Iva e canone Anas. Eppure si tratta di beni dello Stato le cui spese di costruzione sono state da tempo ammortizzate. Inoltre in questo modo si aggirano le gare, previste dalle Direttive europee, per l'assegnazione delle concessioni che potrebbero determinare vantaggi ulteriori per le casse dello Stato. Proprio dalla gestione delle autostrade, fatti salvi gli interventi di manutenzione e sicurezza, possono venire risorse per la mobilità sostenibile. Inoltre le sentenze della Corte di giustizia europea hanno sancito il divieto di proroga senza gara delle concessioni legate a progetti di nuove tratte autostradali. Attraverso queste proroghe si distorce infatti la concorrenza e si utilizzano risorse, generate attraverso i pedaggi da beni di proprietà dello Stato, non per interventi di interesse generale ma per opere proposte dagli stessi concessionari autostradali.

La proposta: le proroghe delle concessioni autostradali legate a progetti di nuove tratte autostradali sono vietate e le convenzioni di gestione delle autostrade devono essere affidate sempre tramite gara, con contratti di durata legati alla gestione e manutenzione dell'infrastruttura. La revisione delle convenzioni autostradali deve introdurre seri controlli rispetto agli impegni firmati e agli investimenti in manutenzione, e portare a stabilire che le risorse provenienti dai pedaggi autostradali siano destinate per metà agli interventi di manutenzione delle infrastrutture stradali e per metà al fondo nazionale per la realizzazione di linee di metropolitana, tram e infrastrutture urbane di mobilità sostenibile.

3) Cambiare la fiscalità per spingere economia circolare e transizione climatica

La fiscalità, in particolare quella indiretta, può svolgere un ruolo importante nell'orientare l'economia verso una crescita sostenibile. Rendere trasparenti gli obiettivi alla base della struttura delle accise e dell'IVA diventa oggi quanto mai importante per tenere assieme obiettivi ambientali, climatici e sociali e di rilancio degli investimenti in innovazione e attenzione alla qualità dei prodotti, per ridurre impatti e emissioni dei cicli realizzativi. Questa prospettiva appare vantaggiosa non solo nella prospettiva di decarbonizzazione e circolarità dell'economia (coerente con l'Accordo di Parigi sul clima), ma anche rispetto all'obiettivo di valorizzare la produzione nazionale e la domanda interna, come di mantenere e creare lavoro in Italia. Una scelta in questa direzione darebbe un segnale chiaro al sistema produttivo italiano, rendendo vantaggioso puntare su sostenibilità ambientale, qualità dei prodotti e competenze del lavoro per essere competitivi nel

¹⁹ L'indagine conoscitiva in materia di concessioni autostradali realizzata dalla Banca d'Italia nel 2015 evidenzia come fino ad oggi tutte le concessioni sono state rinnovate senza gara pubblica. Nell'Indagine si legge che "(...) per via della mancanza di informazioni adeguate sui piani economico-finanziari, è difficile valutare la congruità dell'evoluzione tariffaria effettiva e la sua coerenza coi principi regolatori e normativi stabiliti". E che "(...) si continua a non distinguere tra investimenti imposti dal regolatore e da remunerarsi in tariffa in quanto non redditizi, e investimenti decisi dalle concessionarie perché ritenuti convenienti. Le nuove costruzioni e gli ampliamenti, ad esempio, dovrebbero generare un incremento di traffico, e quindi di ricavi, sufficiente a giustificarli. Dato che il rischio traffico è attribuito al concessionario, vi sono rischi di doppia remunerazione." Senza considerare che "La valutazione dei piani di investimento espressi dai concessionari è, in ogni caso, limitata dalla scarsità di informazioni disponibili pubblicamente". Sul tema degli investimenti si evidenzia come "L'ipotesi di 'scambiare' maggiori diritti per il concessionario con investimenti ha, in ogni caso, suoi limiti intrinseci. Sia in caso di costruzione ex novo, sia in quello di miglioramento qualitativo, l'infrastruttura dovrebbe comunque successivamente rientrare nella disponibilità pubblica, e il concessionario dovrebbe essere selezionato identificando il soggetto maggiormente in grado, con minori costi e più elevata qualità, di svolgere quei compiti. Il ricorso a tale modello non elimina, pertanto, la necessità che le opere siano selezionate in base a trasparenti analisi dei loro costi e benefici sociali. La dimensione degli investimenti che un potenziale concessionario si offre di realizzare in nessun caso può, perciò, essere ritenuta l'elemento dirimente della scelta da compiere".

mondo. L'obiettivo dovrebbe essere di spingere il mercato e gli investimenti delle imprese verso modi di produzione e consumo sostenibili, ma anche di premiare le riparazioni e il riuso (per il vantaggio ambientale che generano), così come la sharing mobility. Un intervento con questi obiettivi dovrebbe essere di carattere strutturale, nell'ambito di una revisione concordata in ambito europeo, tenendo a mente che le accise incidono sui costi di produzione industriale, quindi sono più adatte a orientare le tecnologie e le scelte produttive adottate dalle imprese, mentre l'IVA, che si trasla sul consumatore finale, ha l'effetto indiretto di orientare, attraverso il prezzo al dettaglio, le scelte dei consumatori.

3.1) Adeguare la tassazione per il conferimento a discarica

L'Italia è tra i Paesi europei che fanno maggiore uso delle discariche per lo smaltimento dei rifiuti e che al contempo hanno le più basse percentuali di riciclo di materiali, in particolare quelli provenienti da demolizione e costruzione. L'obiettivo di un incremento della tassazione è quello di penalizzare lo smaltimento in discarica per spingere la raccolta differenziata, il riciclo²⁰ e riuso dei materiali ai sensi delle direttive europee. In parallelo occorre rafforzare il mercato dei prodotti dal riciclo attraverso l'impegno delle committenze pubbliche nell'utilizzo dello strumento del Green public procurement.

La proposta: a partire dal 1° gennaio 2020 l'ecotassa per il conferimento a discarica dei rifiuti urbani e il tributo di conferimento in discarica dei rifiuti da costruzione e demolizione è pari a 50 Euro a tonnellata²¹. Regioni e Enti Locali possono introdurre articolazioni del contributo, a parità di gettito, in funzione di obiettivi di riciclo realizzati. I proventi dell'Ecotassa possono essere utilizzati senza limiti per le politiche di prevenzione e riuso e di sostegno della filiera degli acquisti verdi (Green public procurement). Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture di intesa con il Ministero dell'Ambiente, entro 60 giorni, sono fissati obblighi crescenti di utilizzo di materiali provenienti dal riciclo nelle costruzioni pari al 15% nel 2020, al 20% nel 2021, al 25% nel 2022. Gli obblighi sono validi in tutti i cantieri di infrastrutture, opere pubbliche ed in concessione, inclusi RFI, ANAS e concessionarie autostradali²².

3.2) Prevedere un'IVA agevolata per beni e servizi che producono benefici ambientali e sociali

Attualmente l'IVA (imposta sul valore aggiunto) per l'acquisto di beni e prodotti, nel nostro Paese è articolata tra il 4 e il 22% a seconda dei prodotti, e con una differenziazione che si è andata articolando nel tempo, all'interno dei vincoli posti dalle direttive europee in materia di armonizzazione delle aliquote. Rendere trasparenti gli obiettivi alla base di questa differenza nelle aliquote diventa oggi quanto mai importante per tenere assieme obiettivi ambientali, climatici e sociali, ma anche per evitare contraddizioni o errori. In particolare rendendo espliciti i criteri alla base delle scelte si può contribuire a spingere investimenti in innovazione e attenzione alla qualità dei prodotti, ma anche nella riparazione e riuso dei prodotti (per il vantaggio ambientale che generano), nella sharing mobility. A livello nazionale si potrebbe intervenire intanto su alcuni aspetti specifici. Ad esempio, non è logico che il pellet di legno sia tassato al 22% e quindi sfavorito rispetto a gas e gpl per il riscaldamento delle case oppure che i lattini vegetali prodotti da riso, soia, farro, miglio o avena che oggi sono fortemente penalizzati quando oramai sono alimenti

²⁰ Prendendo spunto dalla legge sull'economia circolare approvata dalla Regione Emilia Romagna che fissa un quantitativo pro capite annuo di secco residuo a smaltimento oltre il quale i Comuni pagano la penalità in un fondo regionale che viene usato per premiare le amministrazioni più virtuose che sono al di sotto di questa soglia

²¹ Le entrate dell'Ecotassa hanno attualmente un tetto massimo a 25 Euro a tonnellata, ma solo in una parte delle Regioni si applica l'aliquota massima, mentre per i rifiuti speciali si applicano cifre più basse e in non tutte le Regioni. Considerando la produzione attuale (6,9 milioni di tonnellate di rifiuti urbani e 2,4 di speciali in discarica) si può stimare come minimo di raddoppiare gli attuali introiti di 172,5 milioni, mentre per gli speciali si può stimare di passare da introiti di 35 milioni di Euro a 120.

²² Con il Decreto del Ministero dell'Ambiente (24 Dicembre 2015) sono stati introdotti i Criteri Ambientali Minimi, ai sensi della Legge 296/2006, per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici e per la gestione dei cantieri della pubblica amministrazione. I criteri inseriti nel documento si suddividono in criteri ambientali di base e criteri ambientali premiali. Il documento specifica che un appalto può essere definito "verde" dalla PA se include almeno i criteri di base. I problemi ancora presenti sono evidenti, ad esempio i CAM riguardano solo gli appalti pubblici e comunque prevedono percentuali obbligatorie ridottissime di materiale riciclato per i singoli materiali (5% per i calcestruzzi, 5% per il gesso, 10% per i laterizi per murature e solai). Il secondo problema è l'assenza di riferimenti chiari e controlli il rischio è che continui quanto già avvenuto quindici anni fa, quando il DM 203/2003, che prevedeva, per le società a prevalente capitale pubblico, di coprire il 30% del proprio fabbisogno annuo di beni e manufatti con prodotti da materiale riciclato, non portò a nessun cambiamento.

comuni e di cui fanno uso centinaia di migliaia di persone intolleranti al latte o celiache. Inoltre, come da tempo in discussione, è arrivato il momento di ridurre l'Iva su pannolini e assorbenti (oggi al 22%) che sono prodotti di largo consumo.

La proposta: a partire dal 1° gennaio 2020 l'aliquota Iva è ridotta per i seguenti beni e servizi:

4% per latte di origine vegetale; 10% pellet di legno; 10% biometano prodotto come da DM 2 Marzo 2018; 10% servizi di sharing mobility di bici, auto, scooter; 10% attività di riparazione, recupero e vendita di beni usati; 10% pannolini e assorbenti.

3.3) Anticipare il recepimento della direttiva UE 2018/2001 per consentire l'autoconsumo collettivo di energia prodotta da fonti rinnovabili

In Italia gli investimenti nelle fonti rinnovabili e in particolare nel solare fotovoltaico sono stati negli ultimi anni estremamente basse, quando potrebbero essere competitivi anche senza incentivi se si aprisse alla produzione, accumulo e scambio di energia tra cittadini e imprese come previsto dalla nuova Direttiva UE 2018/2001.

La proposta: nelle more del recepimento completo della Direttiva 2018/2001 il Governo è delegato a definire le condizioni per la realizzazione di sistemi di produzione, accumulo e scambio di energia da nuovi impianti da fonti rinnovabili nelle forme dell'autoconsumo collettivo per configurazioni tra utenze collegate alla medesima rete di distribuzione che non beneficino di incentivi diretti.

3.4) Eliminare il pagamento dell'accisa per l'energia prodotta da fonti rinnovabili

L'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili non produce emissioni e inquinamento e dunque dovrebbe essere favorita dalla fiscalità. Per questo occorre distinguere nella tassazione sulla cessione di energia tra quella prodotta da fonti fossili e quella da rinnovabili, in particolare per i nuovi impianti e per le nuove configurazioni che si potranno aprire con il recepimento della nuova Direttiva Europea UE 2018/2021 che apre alla produzione, stoccaggio, scambio e vendita di energia da rinnovabili all'interno di comunità energetiche.

La proposta: è esonerata da accise l'energia elettrica proveniente da impianti da fonti rinnovabili²³ che non beneficino di incentivi diretti.

3.5) Prorogare le detrazioni per gli interventi di riqualificazione energetica e antisismica dei condomini

L'introduzione dell'Ecobonus e del Sismabonus per l'intervento sui condomini finalizzato alla riqualificazione energetica e antisismica ha rappresentato una scelta di enorme importanza per ragioni ambientali, di rilancio e innovazione del settore delle costruzioni, ma anche sociali, riguardando anche gli incapienti dopo l'introduzione della cessione del credito. Lo strumento fatica però a produrre risultati e occorre intervenire per dare certezza agli investimenti, prorogandone i tempi e allargando le possibilità di cessione del credito, e garantendo però anche una reale riduzione dei consumi energetici nelle abitazioni. Nel 2019 scadono gli Ecobonus per gli interventi di efficienza energetica e allo stesso modo è fondamentale prorogare gli incentivi per un arco di tempo di almeno 3 anni e intervenire per legare le detrazioni a obiettivi crescenti di risparmio energetico e riduzione delle emissioni di gas serra. L'obiettivo deve essere infatti sempre di produrre un risparmio nei consumi a beneficio delle famiglie e di riduzione delle emissioni con beneficio ambientale.

La proposta: Ecobonus e Sismabonus per gli interventi di riqualificazione dei condomini sono prorogati al 31 Dicembre 2025. Con Decreto del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero dello sviluppo economico e delle infrastrutture, sono fissati i parametri minimi da rispettare per beneficiare dell'Ecobonus in modo da garantire una riduzione dei fabbisogni energetici delle abitazioni media di almeno il 50%. Con obiettivi analoghi sono prorogati gli Ecobonus per gli interventi di efficienza energetica nelle abitazioni, da

²³ Per quanto riguarda i biocarburanti l'esonero vale esclusivamente per i biocarburanti avanzati, per evitare importazioni di biocombustibili da coltivazioni a rischio ILUC (olio di palma e di soia che minano le foreste di Borneo e Amazzonia).

legare a miglioramenti certificati delle prestazioni energetiche e di riduzione delle emissioni di gas serra. Negli interventi di riqualificazione energetica dei condomini è possibile usufruire della cessione del credito all'impresa che realizza i lavori anche per gli interventi di miglioramento dell'efficienza energetica realizzati all'interno delle singole abitazioni.

3.6) Accelerare nella strategia europea di lotta all'inquinamento da plastiche

Ridurre e, in prospettiva, eliminare l'inquinamento da plastica non gestita correttamente è oggi una priorità, a livello non solo nazionale ma mondiale, per il livello di inquinamento dei mari e degli oceani che ha raggiunto una dimensione drammatica anche per la presenza di inquinanti chimici tossici e rischi per la catena alimentare. Sta crescendo l'adozione di iniziative per ridurre l'usa e getta e l'utilizzo di bioplastiche e altri materiali compostabili per diverse applicazioni ma questa prospettiva deve accelerare. Il governo italiano si deve impegnare con maggiore efficacia nelle politiche di prevenzione, nel recepimento veloce della direttiva europea sulla plastica monouso e nel processo di riconversione del settore. È fondamentale anche prevedere un credito di imposta a favore delle aziende che impiegheranno nei loro prodotti una quota minima e crescente di plastica riciclata per garantire come proposto dal Tavolo per il riciclo di qualità.

4 Le nuove politiche per la transizione ecologica e sociale

Rilanciare gli investimenti capaci di muovere la transizione climatica richiede nuove politiche pubbliche, pensate e mirate al raggiungimento di specifici obiettivi e di superamento delle barriere economiche e burocratiche. Abbiamo individuato 10 obiettivi che rappresentano altrettante *missioni*²⁴ su cui focalizzare i compiti delle strutture pubbliche e creare occasioni per sperimentare innovazioni nella governance e nell'organizzazione del lavoro, che devono prevedere anche l'ingresso di figure professionali con competenze specifiche e percorsi di formazione interna. Il massiccio rinnovamento della Pubblica Amministrazione, in tutti i livelli di governo, legata all'uscita nel quinquennio appena iniziato di circa mezzo milione di persone entrate a fine anni '70, offre l'opportunità di realizzare questo obiettivo, ove si tenga conto degli indirizzi che il forum disuguaglianze e Diversità ha raccolto nella Proposta n.11 del suo Rapporto. Obiettivo di questi dieci *missioni* è di mettere in campo al contempo politiche innovative e dall'altro di restituire risorse e competenze ai Comuni. Solo in questo modo diventa possibile un rilancio del Paese, da realizzare con interventi diffusi ma anche grazie alla definizione di un quadro delle condizioni di contorno indispensabili per affrontare i problemi di cui soffrono da tempo le regioni del Sud e le aree interne. Perché' oltre alle risorse serve una idea di futuro che oggi può passare per innovazione ambientale, investimenti di qualità, controlli e legalità.

1-Stabilire il coordinamento delle politiche per la transizione ecologica e sociale presso la Presidenza del Consiglio

E' necessario un forte ruolo di indirizzo e coordinamento delle politiche se vogliamo uscire da un sistema di politiche separate e contraddittorie tra i diversi Ministeri. Presso la presidenza del Consiglio deve essere istituita una struttura che abbia un ruolo di coordinamento, indirizzo e verifica dello stato di attuazione dei provvedimenti per la transizione ecologica e sociale²⁵. Occorrerà infatti rivedere piani e strumenti (per rendere più ambizioso il Piano nazionale energia e clima (e approvare finalmente il piano di adattamento al clima²⁶), accelerare nell'attuazione e garantire la trasparenza di un processo che dovrà essere partecipato. In particolare dovrà avere il compito di proporre l'individuazione delle priorità di intervento e investimento del Fondo green, intorno ai cinque filoni di investimento fondamentali: fonti rinnovabili (per rilanciare finalmente gli investimenti da parte di imprese e famiglie), mobilità sostenibile (dal ricambio e

²⁴ Un termine utilizzato da Mariana Mazzucato per spiegare come dovrebbero essere ripensate le politiche pubbliche per creare valore e benefici per tutti. Si veda "*Il valore di tutto, chi lo produce e chi lo sottrae nell'economia globale*", Laterza 2019.

²⁵ Utilizzando come riferimento i 17 Sustainable development goals, per verificare i miglioramenti come proposto dall'Asvis.

²⁶ Per fissare le priorità di intervento nelle aree più a rischio, come le città e le aree costiere, in particolare rispetto alle ondate di calore, alle alluvioni, alla carenza di acqua. Si veda <https://cittaclima.it/wp-content/uploads/2018/06/SOS-Acqua-Rapporto-2018-2.pdf>

ampliamento del parco treni e autobus circolante alle nuove linee di tram, di metro²⁷, di ferrovie urbane per i pendolari, di piste ciclabili urbane e della rete nazionale ciclovie²⁸, per la mobilità elettrica²⁹), efficienza energetica (in edilizia, nell'industria, nel settore pubblico), economia circolare (nuova impiantistica per chiudere la filiera del riciclo, supporto al green public procurement da parte degli Enti Locali), adattamento al clima (compresi gli investimenti per ridurre le perdite d'acqua e per trattenerlo in agricoltura, per la depurazione, la forestazione e gestione del patrimonio naturale). La sfida è quella di superare gli evidenti limiti delle attuali politiche, riuscendo finalmente a coordinare quelle per la lotta ai cambiamenti climatici con quelle contro l'inquinamento atmosferico, in particolare laddove è più urgente intervenire: l'emergenza rappresentata proprio dall'inquinamento atmosferico della Pianura Padana e il drammatico ritardo in termini di accessibilità ferroviaria tra le città del Mezzogiorno.

2-Informare e creare opportunità di riduzione della spesa energetica per chi ne ha più bisogno

Una priorità degli interventi deve essere di superare le barriere che oggi esistono nell'accesso a incentivi e innovazioni da parte proprio delle famiglie che più ne avrebbero bisogno. Sono ancora troppo poche le famiglie che hanno fatto domanda di accesso al bonus sociale energia e acqua gestito da Arera, rispetto ai dati dell'Istat sul numero di famiglie in Italia che rientra nella cosiddetta "Energy poverty"³⁰. Allo stesso modo le campagne sull'efficienza energetica messe in campo da Enea non hanno smosso nulla, malgrado gli Ecobonus arrivino a coprire il 75% delle spese realizzate nei condomini per ridurre i consumi energetici e sia anche prevista la cessione del credito all'impresa che realizza i lavori (per superare il problema degli incapienti). Ma il problema riguarda anche la mobilità, dove occorre informare delle detrazioni in vigore del 19% delle spese per l'abbonamento al trasporto pubblico. Se vogliamo aggredire questi problemi abbiamo bisogno di realizzare iniziative di ascolto dei cittadini e delle piccole imprese, di studiare i problemi, di trovare nuove soluzioni per l'accesso al credito per questi interventi e ben più incisive campagne di informazione ai cittadini e di promuovere specifiche iniziative che riguardino i condomini e la mobilità. In modo da superare le barriere non finanziarie che oggi impediscono di realizzare gli interventi di cui il nostro Paese avrebbe bisogno da un punto di vista ambientale, energetico e sociale (almeno 30mila edifici all'anno riqualificati da un punto di vista energetico³¹, il dimezzamento di un parco macchine enorme e molto inquinante, con spinta verso una mobilità sempre più condivisa e elettrica).

3-Rilanciare gli investimenti dei Comuni.

Non potrà esserci un rilancio degli investimenti green in Italia se non si restituiscono ruolo e risorse ai Comuni. La prima ragione è che proprio qui sono stati fatti i tagli maggiori nei trasferimenti³², riducendo le possibilità di investimento, ma una seconda fondamentale ragione sta nel fatto che gli interventi di cui si discute per spingere la mobilità sostenibile e l'efficienza, per riqualificare le scuole e diffondere le rinnovabili, potranno essere rilanciati solo con un forte ruolo da protagonisti dei Comuni che superi l'attuale situazione di assenza di risorse economiche e tecniche all'interno delle amministrazioni capaci di

²⁷ E' nelle aree urbane il vero ritardo infrastrutturale del Paese. Nella dotazione di linee metropolitane l'Italia si ferma a 239,6 km totali, ben lontano dai valori di Regno Unito (oltre 672 km), Germania (648,3) e Spagna (609,7). Basti dire che il totale di km di metropolitane in Italia è di 234,2 km, inferiore a quello di Madrid (291,5) e Londra (464,2). Per le linee tramviarie il nostro Paese con 341,8 km totali rimane distanziato dai 755,1 km della Francia e soprattutto dai 2.012,8 km della Germania. Per le linee suburbane l'Italia arriva a poco più di 672 km contro i 2.038 km della Germania, i 1.694,8 del Regno Unito ed i 1.432,2 della Spagna. Analoga situazione per le ferrovie suburbane, dove l'Italia è dotata di una rete totale di 672,2 km mentre sono 2.038,2 quelli della Germania, 16.169,8 km nel Regno Unito e 1.432,2 in Spagna.

²⁸ Nella costruzione del Fondo occorre trovare uno spazio da dedicare allo sviluppo di infrastrutture per la ciclomobilità, così da favorire la decarbonizzazione della mobilità in ambito urbano. Il modello di riferimento è quello già adottato per garantire investimenti strutturali e continuativi nel tempo per la realizzazione della Rete delle Ciclovie Nazionali, che prevede risorse dedicate e un ruolo specifico di direzione e coordinamento da parte del Governo, attraverso la collaborazione di più ministeri. Lo stesso fondo destinato al Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche andrebbe implementato, così come quello per l'accessibilità alle stazioni ferroviarie con le biciclette e per la realizzazione di velostazioni presso le stazioni ferroviarie.

²⁹ Si veda https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/Lamobil_Liberi_Mobili_2019_7.pdf

³⁰ Secondo l'Istat in Italia è cresciuta la quota di popolazione che non riesce o ha difficoltà economiche a riscaldare l'abitazione. Un fenomeno che riguarda il 16,5% delle famiglie italiane, poco più di 9 milioni di persone.

³¹ Si veda sugli obiettivi della riqualificazione del patrimonio edilizio la Campagna Civico 5.0 <https://www.legambiente.it/civico-5-0->
[legambiente-lancia-la-sfida-per-condomini-piu-green/](https://www.legambiente.it/civico-5-0-)

³² Secondo i dati della Corte dei Conti i tagli ai Comuni sono stati complessivamente pari a 22 miliardi di Euro tra il 2008 e il 2015

guidare questi processi, anche grazie a un rinnovato supporto da parte dello Stato. Per superare questa situazione occorre da un lato individuare risorse per questi investimenti, attraverso il Fondo green presso la presidenza del Consiglio, e dall'altro si devono supportare i quasi 8mila Comuni italiani attraverso competenze e risorse per la progettazione e per la verifica degli interventi, in modo da aiutare le realtà meno organizzate, superare le distanze tra i territori, far crescere le collaborazioni tra i Comuni in particolare delle aree interne. Stiamo infatti parlando di interventi complessi (come quelli per l'adattamento dei territori al clima) o che necessitano di tecnici preparati (come quelli in campo energetico). Per rendere davvero efficaci le politiche nelle aree metropolitane, laddove oggi si concentrano emissioni di gas serra e inquinamento, e rilanciare i progetti di mobilità sostenibile occorre trasferire direttamente ai Comuni ricompresi in queste aree (laddove abbiano elaborato PUMS secondo le linee guida del Ministero dei trasporti) le risorse per il TPL e per gli investimenti green. In particolare al Sud, non potrà aprirsi una forte prospettiva di riqualificazione energetica degli edifici e adattamento ai cambiamenti climatici dei territori se non si segna una netta discontinuità con il passato sull'abusivismo edilizio. Occorre trasferire le competenze in materia di demolizione al Prefetto, per tutte le opere per le quali non si è concluso l'iter di abbattimento. E occorre istituire un fondo rotativo per finanziare la chiusura dell'esame delle centinaia di migliaia di pratiche dei condoni edilizi del 1985, 1994 e 2003 ancora aperte. E' necessario rafforzare, infine, la capacità istituzionale, innanzitutto degli Enti Locali e dei responsabili di acquisto e delle Stazioni Appaltanti per diffondere il Green Public Procurement e garantire l'adozione dei Criteri Ambientali Minimi negli appalti pubblici, sia nell'acquisto di beni e servizi che nella realizzazione delle opere. Una misura per incentivare queste scelte potrebbe essere rappresentata dalla priorità, nell'accesso degli Enti locali agli investimenti previsti dal Fondo verde, riservata a quelle amministrazioni che applicano sempre i Criteri ambientali minimi nella loro gare d'appalto.

4-Una strategia sociale e ambientale per le periferie

Malgrado gli evidenti problemi e il degrado sociale di molte aree urbane, il nostro Paese continua a non avere politiche per affrontare la situazione delle periferie, a cominciare dal disagio di accesso alla casa, oltre che di insicurezza e degrado del patrimonio edilizio esistente. La transizione ecologica deve diventare la chiave per affrontare in modo nuovo il tema della rigenerazione delle periferie, legando assieme obiettivi ambientali (riduzione dei consumi energetici, riqualificazione degli spazi verdi e pubblici, ecc.) con quelli sociali e di rilancio di una edilizia sociale di qualità. Per realizzare questo cambiamento occorrono risorse ma anche innovazioni nella pubblica amministrazione, perché la gestione attuale è del tutto inadeguata e frammentata. Sulla base dell'esperienza realizzata nelle aree rurali del paese con la Strategia nazionale per le aree interne e di alcune esperienze realizzate all'interno del Programma comunitario per le cosiddette "città metropolitane", si tratta di costruire una "Strategia ambientale e sociale" per le periferie, con un forte ruolo dei livelli decentrati di governo, la garanzia di percorsi partecipativi sempre accessi, informati e aperti, e un forte indirizzo e presidio nazionale che superi i tradizionali silos settoriali³³. La strategia dovrà puntare alla riqualificazione energetica e antisismica del patrimonio edilizio esistente e alla creazione di nuovi alloggi nei processi di rigenerazione, che riducano l'emergenza abitativa e con una spesa energetica ridotta al minimo, si dovranno unire, in modo integrato, interventi per l'accesso e la qualità dei servizi fondamentali della salute, dell'istruzione e della mobilità. L'Accordo di partenariato con l'Unione Europea, che guiderà fra il 2021 e il 2027 l'impiego dei fondi di coesione europei, sarà il luogo istituzionale in cui, già nei prossimi mesi, questo nuovo indirizzo, che mira a coniugare giustizia ambientale e sociale, potrà prendere sostanza operativa.

5-La giusta transizione nelle aree e nelle aziende interessate da crisi industriali

Nei prossimi anni si accelereranno processi industriali sempre più rilevanti, con la chiusura entro di centrali a carbone e olio combustibile tra La Spezia, Brindisi, Civitavecchia, Portoscuso, Porto Torres, Monfalcone, Bastardo, Fusina, San Filippo del Mela solo per citare le più note. E saranno tante le imprese che dovranno ripensare o rilocalizzare le produzioni industriali in un contesto di forte innovazione verso un sistema

³³ Cfr. proposta 8 del Forum Diseguaglianze e Diversità
<https://www.forumdisuaglianzediversita.org/proposte-per-la-giustizia-sociale/>

sempre più decarbonizzato e circolare. Il nostro Paese deve aiutare la riconversione del sistema delle imprese e creare opportunità di riqualificazione e rilancio delle attività in aree che rischiano di subire una forte crisi sociale. I Ministeri dello Sviluppo Economico e del Lavoro devono occuparsi di queste aree di crisi, attraverso strutture dedicate, con un'attenzione assieme ai profili ambientali, del lavoro e sociali, anche perché nei prossimi anni sono previste rilevanti risorse europee nell'ambito degli impegni per la "European Just Transition" inseriti nella prossima programmazione europea 2021-2027, come confermato dalla nuova Commissione europea. E' una opportunità che non può essere sprecata e che deve portare a convogliare risorse per la bonifica e riconversione industriale delle aree, con investimenti nelle fonti rinnovabili, nell'accumulo di energia, negli impianti per la chiusura del ciclo dei materiali, e un forte coinvolgimento degli Enti Locali e del sistema delle imprese a cui legare il rilancio del programma Industria 4.0 da rafforzare e allargare proprio ai temi della decarbonizzazione e della spinta all'economia circolare.

6-Accompagnare l'innovazione nei processi industriali per rafforzare l'occupazione

La transizione energetica è una grande sfida di innovazione, che deve vedere protagonisti il Ministero dello sviluppo economico e quello del Lavoro nel portare avanti nuove politiche e nel ripensare quelle esistenti per le imprese e per le aree di crisi industriale. In parallelo occorre infatti costruire politiche capaci di portare avanti diversi obiettivi: aiutare le imprese a realizzare investimenti per i consumi energetici nei propri cicli produttivi e ridurre il consumo di materie (attraverso un allargamento di industria 4.0); coinvolgere le grandi imprese a controllo pubblico nei processi di innovazione e ricerca strategici nei prossimi anni (dallo storage alle bioraffinerie, all'integrazione del 5G nei processi produttivi, all'eolico off shore galleggiante ecc.) con un chiaro indirizzo strategico di impegno su questi temi (a partire da Eni e Leonardo); supportare le start up che in Italia vogliono puntare su ricerca e sviluppo in questi settori; affrontare le situazioni di crisi industriale in modo nuovo, concentrando qui risorse per l'innovazione industriale e la formazione dei lavoratori, per accompagnare la nascita di nuove attività attraverso un ruolo più incisivo delle risorse di BEI e Cdp.

7-Una strategia per la prevenzione, la ricostruzione, lo sviluppo a fronte del rischio sismico

I ritardi negli interventi di messa in sicurezza del territorio, di ricostruzione e di sviluppo post terremoto, come dimostra la situazione di grave crisi in cui versa la vasta area dell'Italia centrale interessata dagli eventi sismici del 2016, le contraddizioni e i problemi di gestione dei cantieri degli edifici scolastici, l'assenza di una regia nella progettazione e verifica degli interventi realizzati, il riconoscimento ai cittadini, ogni volta, di diritti diversi, l'assenza di un luogo istituzionale dove si sedimentino le conoscenze accumulate in ogni evento, tutto ciò ha portato in questi anni a uno sperpero di risorse pubbliche, risultati del tutto inadeguati, eclatanti ingiustizie, un senso di risentimento, sfiducia nelle istituzioni e rabbia nelle popolazioni locali. Il rischio idrogeologico e sismico che caratterizza larga parte del nostro Paese va affrontato in modo nuovo, incrociando le nuove sfide che si aprono di adattamento a un clima che cambia a velocità sempre maggiore e con impatti crescenti. Occorre costruire una Strategia per la prevenzione, la ricostruzione e lo sviluppo che affronti il rischio e gli effetti dei sismi, affidata a un Dipartimento permanente dello Stato. Il personale reclutato, con appositi concorsi, in occasione degli ultimi terremoti costituisce la base da cui partire per costituire questo nuovo Dipartimento. Senza una struttura permanente che si occupi del rischio sarà impossibile superare una situazione di decreti di emergenza e commissariamenti di assenza di verifiche su errori e problemi incontrati dagli enti locali. La struttura dovrà supportare i Comuni nelle attività di progettazione degli interventi e di superamento delle barriere amministrative e economiche. Dovrà inoltre supportare Governo e Parlamento nell'individuare gli interventi normativi per la prevenzione, gestione del rischio e ricostruzione attraverso rapporti periodici sulla ricostruzione post sisma, la situazione dei cantieri dell'edilizia scolastica, i piani e i progetti di adattamento ai cambiamenti climatici avviati nei diversi territori. Dovrà fissare linee guida per i metodi partecipativi con cui disegnare, dopo ogni sisma, le necessarie strategie di sviluppo per offrire prospettive alla popolazione e impedire ulteriori accelerazioni nella crisi demografica che già colpisce buona parte dei territori del nostro Paese a forte rischio sismico.

8-Un piano straordinario per 500mila alloggi NZEB di edilizia sociale

Il settore edilizio è quello che più ha sofferto la crisi di questi anni con una riduzione drastica degli investimenti, la chiusura di imprese e centinaia di migliaia di disoccupati. L'obiettivo che oggi occorre porsi per uscire da questa situazione è di dare risposta al rilevante disagio abitativo esistente nelle grandi città³⁴ attraverso politiche energetiche e industriali innovative sia in termini di prestazioni che di soluzioni. Come stabiliscono le direttive europee questi interventi dovranno permettere a chi abita negli alloggi di beneficiare di bollette estremamente basse, per gestire fabbisogni ridotti al minimo e una energia prodotta da fonti rinnovabili. L'innovazione e ambizione deve riguardare anche le forme di intervento, perché questi alloggi andranno realizzati recuperando edifici dimessi o da riqualificare, o all'interno di processi di riqualificazione dei tessuti edilizi urbani esistenti³⁵. E' una occasione importante per portare innovazione e qualità nei processi edilizi, attraverso concorsi e il coinvolgimento di università, imprese e cerchi di ricerca per ottimizzare e industrializzare le tecniche di intervento in modo da ridurre i costi. Su interventi di questo tipo si possono convogliare finanziamenti europei per l'efficienza energetica e si devono mettere in campo strumenti normativi innovativi per l'accesso al credito, con mutui di lunga durata.

9-Un progetto per tutelare e incrementare il capitale naturale.

In una prospettiva di cambiamenti climatici con impatti sempre più rilevanti - come abbiamo purtroppo visto nell'ottobre del 2018 con l'uragano Vaia tra Veneto, Friuli Venezia Giulia e Trentino - occorre investire sul patrimonio naturale, estendere il sistema delle aree protette in tutto il territorio nazionale in mare, attuare misure di forestazione nelle aree urbane e di pianura, rafforzare le misure di conservazione per le specie a rischio. Oggi l'investimento sul capitale naturale e nella lotta ai cambiamenti climatici passa anche per la riduzione della chimica in agricoltura e degli allevamenti intensivi, con una transizione verso il biologico e l'attenzione agli allevamenti e all'uso di antibiotici per la zootecnia. Allo stesso modo si devono aprire opportunità nella gestione del patrimonio boschivo (che oramai interessa il 39% della superficie del Paese) e nel recupero di territori abbandonati che contraddistinguono le aree interne, per garantire l'assorbimento di anidride carbonica attraverso una gestione sostenibile dei boschi come presidio contro il dissesto idrogeologico e per la creazione di filiere produttive legate ai prodotti legnosi.

10-Un programma clima per l'Africa e il Mediterraneo

La transizione energetica di cui il Pianeta ha bisogno non si ferma ai nostri confini, ed è di un interesse di un Paese come l'Italia che la grande sfida dell'accesso all'energia da rinnovabili e all'acqua per tutti accelera in diversi Stati dell'Africa, per aiutare le economie locali e fermare i processi di abbandono di territori che si stanno desertificando. Serve un piano di investimenti per la mitigazione e l'adattamento con priorità all'Africa e all'area del Mediterraneo, che superi la confusione e inadeguatezza delle politiche dei Ministeri degli esteri e dell'ambiente - per non parlare dell'Eni che guarda solo a Petrolio e gas -, e che metta pressione sull'Europa per arrivare a una politica condivisa con rilevanti risorse per questi interventi. Per riuscirci occorre un salto di scala e di visione, con progetti di sviluppo e integrazione del solare in agricoltura e a servizio di edifici e attività, di gestione sostenibile dell'acqua. Per realizzare grandi investimenti industriali che permetterebbero di creare competenze e aiutare la crescita delle imprese, con risultati di cui potrebbero beneficiare gli agricoltori siciliani o pugliesi che soffrono gli stessi problemi. La prospettiva è quella di un'Italia e di un'Europa che pensino finalmente al Mediterraneo come il luogo ideale in cui portare avanti ambiziosi progetti di cooperazione su sfide che riguardano e interessano con urgenza e da vicino tutte le comunità e i territori che si affacciano sul Mare nostrum.

³⁴ Sono 1,7 milioni le famiglie italiane che vivono in una situazione di disagio economico abitativo a fronte di un patrimonio di Edilizia residenziale pubblica che ammonta a poco più di 850.000 abitazioni, secondo uno studio di Federcasa - Nomisma

³⁵ La sperimentazione dovrebbe riguardare, tra gli altri, la fascia di popolazione più anziana per favorire, attraverso incentivi per interventi di ristrutturazione del patrimonio privato esistente, anche forme diffuse di co-housing (il cosiddetto silver co-housing).



LEGAMBIENTE

Legge di bilancio 2020

Emendamenti al DL 1586/2019

Premessa

La Legge di Bilancio 2020 rappresenta un passaggio fondamentale per mettere l'Italia sulla strada della transizione energetica e ambientale di cui abbiamo bisogno per rilanciare il Paese e fermare i cambiamenti climatici. Legambiente ha presentato, insieme al Forum disuguaglianze un documento¹ di proposte per rispondere a queste sfide e per aggredire problemi, ritardi e ingiustizie cresciute in questi anni.

Nel testo presentato dal Governo l'attenzione prioritaria è evidentemente concentrata nel fermare l'aumento dell'Iva, ma alcuni articoli vanno nella giusta direzione di rivedere la fiscalità con obiettivi ambientali, di accelerare gli investimenti green, di recuperare il degrado delle periferie. Siamo però davvero solo all'inizio di quella scossa indispensabile per rilanciare il Paese attraverso le chiavi della decarbonizzazione, dell'economia circolare, della qualità e coesione territoriale. Le nostre proposte puntano a rafforzare e ad ampliare questa direzione di cambiamento, con l'obiettivo che davvero questa prospettiva diventi la priorità dell'azione del Paese nei prossimi anni e che quindi porti anche a ripensare ruoli e compiti delle strutture pubbliche – oggi del tutto impreparate a questa sfida -, indispensabile per portare avanti i provvedimenti necessari a riqualificare e innovare le nostre città e il sistema imprenditoriale. Gli emendamenti sono divisi per temi/obiettivi principali e prevedono un equilibrio di nuove entrate e investimenti.

Proposte di emendamenti

1 IN MATERIA DI FISCALITÀ AMBIENTALE E SUSSIDI ALLE FONTI FOSSILI

1.1 Adeguamento della tassazione sulle estrazioni di petrolio e gas

Articolo 94, aggiungere comma

A partire dal 1° gennaio 2020 le royalties per le estrazioni di petrolio e gas sono pari al 20%, sia a terra che in mare, ed è esclusa la deducibilità delle royalties versate alle Regioni².

Motivazioni

In Italia l'estrazione di petrolio e gas a terra e in mare beneficia di canoni estremamente bassi, a confronto con altri Paesi europei, formati da royalties e canoni di concessione, anche per via di esenzioni dai pagamenti entro

¹ <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/Proposte-legge-di-bilancio-2020.pdf>

² Le entrate legate all'adeguamento delle royalties al 20% passerebbero da 117 milioni di Euro a 276, quelle legate alla cancellazione delle esenzioni sarebbero pari a circa 58 milioni (l'esenzione riguarda circa il 39% del gas estratto e il 10% del petrolio), mentre le royalties delle Regioni che le aziende deducono dalle tasse valgono più di 100 milioni di Euro all'anno. Si veda https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/Stop-Sussidi-alle-Fonti-Fossili_2019.pdf

certe quantità di estrazioni e per la possibilità data alle aziende di dedurre dall'imponibile quanto versato come royalties. Con la Legge di Bilancio 2020 finalmente si interviene cancellando l'esonero dalle royalties entro certi limiti di prelievo, ma non è abbastanza per ripristinare un livello di tassazione paragonabile agli altri Paesi europei.

1.2 Tassazione trasparente sui combustibili fossili

Articolo 76, aggiungere comma

Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero dell'Economia e delle Infrastrutture un Decreto Legislativo al fine di ridefinire le accise sui carburanti in modo proporzionale al contenuto di CO₂ emessa al litro, a parità di gettito per lo Stato.

Motivazioni

Rivedere la tassazione sul principio di "chi inquina paga" aiuta trasparenza e spinta all'innovazione. La proposta dovrebbe prevedere una graduale entrata in vigore delle nuove aliquote per consentire ai settori produttivi di adattarsi progressivamente ai mutati costi attraverso opportuni investimenti, ma anche di armonizzare il provvedimento dentro il nuovo contesto normativo europeo che si determinerà nei prossimi mesi, secondo quanto previsto dal programma politico della nuova Presidente della Commissione Van Der Leyen. Il gettito dovrà essere destinato per metà alla riduzione della tassazione sul lavoro e per metà agli investimenti in efficienza energetica e sviluppo delle fonti rinnovabili incentivati dallo stesso provvedimento, attraverso la creazione di uno specifico fondo: saranno queste due misure ad assicurare che la rideterminazione delle fiscalità non colpisca i ceti più deboli.

1.3 Sussidi all'autotrasporto

Articolo da introdurre

In attuazione degli obiettivi europei in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero dell'Economia, un Decreto Legislativo al fine di ridefinire progressivamente i sussidi all'autotrasporto per trasformarli in incentivi per la riduzione dell'inquinamento e delle emissioni di gas serra prodotti e per il supporto all'intermodalità con treni e navi.

Motivazioni

Ogni anno per l'autotrasporto sono previste esenzioni e sconti rispetto all'accisa sui carburanti, rimborsi vari, incentivi per il rinnovo del parco veicolare pari a oltre 1,5 miliardi di Euro. Queste agevolazioni nascono come strumento di supporto ai diversi settori, ma in questa forma appaiono senza senso, quando l'obiettivo dovrebbe essere di accompagnare il settore verso una maggiore efficienza e integrazione con il trasporto su ferro e il cabotaggio, con la distribuzione urbana in modo da renderlo più competitivo e al contempo riducendo le emissioni di gas serra.

1.4 Ridefinizione delle aliquote Iva per premiare l'economia circolare e le filiere locali di qualità

Articolo da introdurre

A partire dal 1° gennaio 2020 l'aliquota Iva è ridotta per i seguenti beni e servizi: 4% per latte di origine vegetale; 10% pellet di legno; 10% biometano prodotto come da DM 2 Marzo 2018; 10% servizi di sharing mobility di bici, auto, scooter; 10% attività di riparazione, recupero e vendita di beni usati; 10% pannolini e assorbenti.

Motivazioni

Attualmente l'IVA (imposta sul valore aggiunto) per l'acquisto di beni e prodotti, nel nostro Paese è articolata tra il 4 e il 22% a seconda dei prodotti, e con una differenziazione che si è andata articolando nel tempo, all'interno dei vincoli posti dalle direttive europee in materia di armonizzazione delle aliquote. Rendere trasparenti gli obiettivi alla base di questa differenza nelle aliquote diventa oggi quanto mai importante per

tenere assieme obiettivi ambientali, climatici e sociali, ma anche per evitare contraddizioni o errori. In particolare rendendo espliciti i criteri alla base delle scelte si può contribuire a spingere investimenti in innovazione e attenzione alla qualità dei prodotti, ma anche nella riparazione e riuso dei prodotti (per il vantaggio ambientale che generano), nella sharing mobility. A livello nazionale si potrebbe intervenire intanto su alcuni aspetti specifici. Ad esempio, non è logico che il pellet di legno sia tassato al 22% e quindi sfavorito rispetto a gas e gpl per il riscaldamento delle case oppure che i lattini vegetali prodotti da riso, soia, farro, miglio o avena che oggi sono fortemente penalizzati quando oramai sono alimenti comuni e di cui fanno uso centinaia di migliaia di persone intolleranti al latte o celiache. Inoltre, come da tempo in discussione, è arrivato il momento di ridurre l'Iva su pannolini e assorbenti (oggi al 22%) che sono prodotti di largo consumo.

1.5 Concessioni di beni comuni ambientali

Articolo da introdurre:

Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero delle infrastrutture, un Decreto Legislativo in materia di canoni per i beni comuni di interesse ambientale che comprenda le attività estrattive, le acque minerali, le concessioni balneari con l'obiettivo di portare trasparenza, tutela ambientale e canoni legati al reddito prodotto.

Dal primo gennaio 2020 è fissato un canone minimo per il prelievo di acque minerali pari a 20 Euro/m³ su tutto il territorio nazionale³, che potrà essere articolato da parte delle Regioni e differenziato in funzione di obiettivi ambientali⁴.

Dal primo gennaio 2020 è fissato un canone minimo per il prelievo di materiali da cava pari a 2 Euro/mc su tutto il territorio nazionale⁵. Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero dello sviluppo economico, un Decreto che introduca a partire dal 1° gennaio 2021 un canone minimo in tutta Italia del 10% dei prezzi di vendita su tutti i materiali estratti da cava. Il valore dovrà andare crescendo per arrivare nel 2025 al 20% dei prezzi di vendita dei materiali cavati come nel Regno Unito per la sabbia e ghiaia, e potrà essere differenziato dalle Regioni per le diverse tipologie di materiali, con l'obiettivo di spingere il recupero e riuso dei materiali ai sensi delle direttive europee.

Dal primo gennaio 2020 il canone minimo per le concessioni balneari è pari a 10 Euro a mq all'anno su tutto il territorio nazionale che andrà crescendo fino a 25 Euro a mq medi all'anno al 2025 secondo regole dettate dalle Regioni che articoleranno i canoni in funzione della vocazione turistica delle aree, di premialità e penalità legate alle modalità di gestione, alla tutela delle condizioni di lavoro e agli interventi di riqualificazione ambientale messi in atto dal concessionario⁶.

Motivazioni

Per le acque minerali i canoni di concessione sono stabiliti dalle Regioni e rimangono estremamente bassi perfino dopo anni in cui è cresciuto enormemente il consumo (14 miliardi di metri cubi all'anno), il numero di concessioni (arrivato a circa 300) ed il prezzo che i cittadini pagano per l'acqua imbottigliata. I canoni pagati

³ Attualmente il canone medio è di 1 Euro/m³, che in litri vuol dire 0,1 centesimi per litro, con questa proposta si passerebbe a 2 centesimi, a fronte di guadagni per le imprese comunque enormi visto che il prezzo medio di vendita è di 30 centesimi al litro, ma con prezzi all'utente finale che arrivano anche a 2 euro al litro. Si veda il Dossier di Legambiente e Altreconomia https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/dossier-acque_in_bottiglia_2018.pdf

⁴ Con un adeguamento del canone a 2 centesimi/litro e tenendo conto dei litri imbottigliati all'anno (oltre 14 miliardi), si passerebbe da un'entrata totale per le Regioni di 18 milioni di euro ad una di almeno 280 milioni di euro.

⁵ In questo modo si arriverebbe dapprima ad entrate pari a 171 milioni di euro (contro meno di 45 milioni attuali), e successivamente a 684 milioni di euro nel 2025. Questo intervento è il primo fondamentale passo per restituire trasparenza e legalità al settore e spingere gestioni virtuose e innovative che permettano di raddoppiare i posti di lavoro. Un intervento che dovrebbe essere accompagnato da un cambiamento delle norme vigenti in modo da garantire il recupero delle cave e spingere il riciclo per ridurre il prelievo.

⁶ Con questo adeguamento si passerebbe dai 103 milioni di Euro di entrate dai canoni a 206 milioni, per raggiungere 515 milioni nel 2025. Questo intervento dovrebbe anticipare l'approvazione di una nuova normativa in materia di concessioni demaniali marittime e lacustri resa obbligatoria dalle sentenze della Corte Europea di giustizia in materia di affidamento tramite gara. La Legge dovrebbe in particolare stabilire regole chiare in materia di trasparenza dell'affidamento tramite gara e di canoni, di quote minime di spiagge da lasciare per la libera fruizione, di premialità per le gestioni attente alla tutela, valorizzazione, riqualificazione ambientale, modalità di impiego del lavoro.

dalle aziende alle Regioni sono pari ad appena 18 milioni di Euro l'anno a fronte di un giro di affari di circa 2,8 miliardi all'anno. In media i canoni non arrivano a 0,1 centesimi per litro, perfino in aree dove vi sono difficoltà di approvvigionamento idrico, premiando rendite e vantaggi economici per pochi.

In Italia sono oltre 4.700 le cave attive e i canoni per l'estrazione non arrivano a 45 milioni di euro l'anno a fronte di ricavi per il settore pari ad almeno 3 miliardi di euro. I canoni in media arrivano al 2,3% dei prezzi di vendita dei materiali estratti con 3 Regioni (Valle d'Aosta, Basilicata e Sardegna) in cui addirittura cavare è gratuito. Inoltre in diverse Regioni non esistono ancora piani cava e le regole per la tutela ambientale e per il recupero delle aree continuano a non garantire il rispetto dell'ambiente e del paesaggio⁷. E' da sottolineare che in questo settore sono oggi possibili innovazioni importanti nella prospettiva dell'economia circolare che consentono di aumentare e qualificare l'occupazione e aumentare la sicurezza, come avvenuto in altri Paesi europei.

Negli stabilimenti balneari i canoni sono storicamente oggetto di polemiche, perché sono in generale bassi ma con grandi differenze in termini di guadagni, poca trasparenza e una situazione che ha portato in diversi casi a premiare rendite di posizione e generato abusi edilizi e illegalità sia nei confronti del diritto di accesso alle spiagge sia nei confronti del personale impiegato. Attualmente il canone medio è di circa 5 euro a metro quadro, mentre le stime sul rapporto tra entrate per lo Stato e guadagni per i gestori sono di 103 Mln di Euro contro un giro d'affari di 15 Miliardi di euro secondo uno studio di Nomisma. Inoltre, le modalità di rinnovo delle concessioni non sono trasparenti e impediscono l'accesso a questa attività di nuove imprese innovative, come sottolineato più volte da sentenze della Corte Europea nell'ambito dell'attuazione della Direttiva Bolkestein, che possano offrire progetti più rispondenti all'interesse generale sul piano del godimento e della preservazione del paesaggio e dell'ambiente e la garanzia di adeguate condizioni di lavoro.

1.6 Tassa di imbarco aeroportuale legata all'efficienza dei velivoli

Articolo da introdurre

In attuazione degli obiettivi europei in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero dell'Economia, un Decreto Legislativo al fine di introdurre una tassa di imbarco differenziata in funzione delle classi di efficienza degli aerei e delle distanze percorse. Gli introiti delle tasse dovranno essere destinati al fondo per gli investimenti verdi di cui all'articolo 7 per promuovere investimenti con l'obiettivo di rendere competitive le alternative via ferro e via nave, e di promuovere progetti di ricerca per l'efficienza nel settore. Sono escluse dalla tassazione le tratte che beneficiano di risorse pubbliche per garantire la continuità territoriale.

Motivazioni

Il trasporto aereo è responsabile in Europa di quasi il 4% delle emissioni di gas serra e del 13,4% di quelle del settore trasporti. In un quadro di aumento dei voli (tra il 2014 e il 2017 + 8% con stime al 2040 di aumento del 42%) è evidente la necessità di intervenire per aumentare l'efficienza della flotta e la spinta all'innovazione nei combustibili a basse emissioni per arrivare a una completa decarbonizzazione. L'intervento sulla fiscalità nel trasporto aereo dovrebbe puntare a differenziarla in funzione dell'efficienza e dunque di emissioni e inquinanti prodotti, in modo da spingere investimenti verso una maggiore sostenibilità ambientale con vantaggi sia locali, nelle aree intorno agli aeroporti (anche in termini di rumore), che globali.

2 EFFICIENZA ENERGETICA IN EDILIZIA

2.1 Bonus facciate e spinta all'efficienza energetica

Al comma 1 dell'articolo 25 "Bonus Facciate" sono aggiunti infine i seguenti capoversi:

"Al fine di garantire migliori livelli di coibentazione ed il raggiungimento degli obiettivi di risparmio energetico previsti dal PNIEC 2030, l'accesso alla detrazione viene riconosciuto solo se

⁷ Si veda https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/rapporto_cave_2017.pdf

un tecnico abilitato attesta, per i singoli elementi edilizi sui quali si è intervenuti, il rispetto dei requisiti di coibentazione contenuti nel Decreto 26 gennaio 2010 “Aggiornamento del decreto 11 marzo 2008 in materia di riqualificazione energetica degli edifici”. Tale asseverazione non è richiesta in caso di interventi su edifici ricadenti nell’ambito della disciplina della parte seconda e dell’art. 136, comma 1, lettere b) e c), del D.Lgs. 22/01/2004, n. 42.”

Motivazioni

La proposta emendativa - condivisa con le associazioni di imprese impegnate nell'efficienza energetica: Kyoto Club, Anit, Green building concili, Renovate Italy - ha lo scopo di migliorare il “Bonus Facciate”, in modo tale che sia funzionale a rendere le città italiane non solo più belle, ma anche meno energivore ed inquinate. E’ sicuramente importante mantenere il decoro architettonico delle facciate degli edifici, ma è altrettanto importante rendere questi ultimi energeticamente efficienti. Infatti, gli edifici sono responsabili di circa il 40% delle emissioni inquinanti (sia climalteranti, sia locali). I rapporti ENEA sulle detrazioni fiscali⁸ mostrano che le facciate sono l’elemento edilizio col maggior potenziale di risparmio energetico; un immobile non può essere energeticamente efficiente se non lo è la sua facciata. Per raggiungere questo risultato, nel corso degli anni sono stati introdotti incentivi specifici (ecobonus prima ed ecobonus condomini successivamente) che hanno previsto condizioni incentivanti via via più generose, aventi lo scopo di orientare il mercato a realizzare proprio questi interventi (e non altri, che avrebbero conseguito un minor risparmio energetico).

Il c.d. “Bonus facciate” percorre invece la strada opposta poiché prevede incentivi ancor più generosi, completamente slegati dal risparmio energetico conseguito. Si presenta pertanto come incentivo alternativo all’ecobonus (in qualunque sua forma, inclusa l’abbinata col sismabonus). L’intervento sulla facciata è una di quelle manutenzioni che, mediamente, vengono realizzate ogni 30 o 40 anni: è dunque una ‘finestra di opportunità’ in cui quello che si realizza ha buone probabilità di non venir più toccato per i decenni a venire. Se si migliora una facciata per inseguire l’incentivo più generoso senza occuparsi degli aspetti di sicurezza sismica e di risparmio energetico, ci sono buone probabilità che la facciata (e con essa l’immobile) rimarrà energivora ed inquinante fino alla metà del presente secolo. Confrontando i dati ufficiali di ENEA con le previsioni governative (cfr. Figura n. 32 del PNIEC 2030) emerge che siamo in drammatico ritardo per vincere la sfida del cambiamento climatico. Non è pertanto possibile non rendere energeticamente efficienti gli edifici. Si evidenzia che gli edifici sottoposti a tutela, ai sensi del codice dei beni culturali, sono esclusi da questa modifica normativa. Inoltre, concedere gli incentivi più generosi agli interventi con finalità solo estetica, sembra in conflitto con l’art. 7 della Direttiva sull’Efficienza energetica degli edifici, secondo il quale “gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la prestazione energetica degli elementi edilizi che fanno parte dell’involucro dell’edificio e hanno un impatto significativo sulla prestazione energetica dell’involucro dell’edificio destinati ad essere sostituiti o rinnovati, soddisfino i requisiti minimi di prestazione energetica per quanto tecnicamente, funzionalmente ed economicamente fattibile”. Il requisito aggiuntivo richiesto da questa proposta è pertanto che gli interventi che richiedono il Bonus facciate (a meno che si tratti di interventi su edifici tutelati) devono dotarsi di asseverazione, redatta da tecnico abilitato, che l’intervento ha consentito di raggiungere i livelli di coibentazione previsti per l’ecobonus. Si sottolinea che tale modifica se approvata non comporta nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato.

2.2 Proroga e rilancio di Ecobonus e Sismabonus

Articolo 19, aggiungere comma:

"Gli interventi di riqualificazione energetica, Ecobonus, e sismica, Sismabonus, dei condomini, di cui all'art. 16-bis, comma 1, lett. h, del TUIR (Testo Unico Imposte Redditi), sono prorogati al 31

⁸ <http://www.enea.it/it/seguici/pubblicazioni/edizioni-enea/2019/report-detrazioni-fiscali-65-per-cento>

Dicembre 2025. Con Decreto del Ministero dell'Ambiente, di intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono fissati i parametri minimi da rispettare per beneficiare dell'Ecobonus in modo da garantire una riduzione dei fabbisogni energetici delle abitazioni media di almeno il 50% rispetto ai valori dichiarati nell'Attestato di Prestazione Energetica, stabiliti dalla Legge 90/2013 ed in conformità a quanto previsto dai decreti interministeriali del 26 Giugno 2015, o almeno il raggiungimento della Classe "B".

Il Decreto dovrà anche fissare obiettivi analoghi di miglioramento delle prestazioni energetiche per gli interventi di efficienza energetica nelle singole unità abitative, da legare alla proroga al 2025.

Negli interventi di riqualificazione energetica dei condomini è possibile usufruire della cessione del credito all'impresa che realizza i lavori anche per gli interventi di miglioramento dell'efficienza energetica realizzati all'interno delle singole abitazioni".

Motivazioni

L'Ecobonus e sismabonus rappresentano uno strumento di grande interesse per la riqualificazione del patrimonio edilizio, con una detrazione che può arrivare fino all'85%. Inoltre, l'introduzione della cessione del credito per le detrazioni svolge un ruolo strategico per rendere accessibili questi strumenti anche per famiglie incapienti e a basso reddito. Il problema è che gli incentivi sono accessibili anche per interventi che realizzano una semplice riduzione dei consumi con il salto due classi energetiche, ossia il passaggio dalla G alla E che per le famiglie vuol dire un beneficio davvero piccolo e che non si motiva in questa dimensione neanche per il bilancio dello stato, a fronte di obiettivi prioritari.

2.3 Efficienza energetica nei sistemi di riscaldamento

Introdurre articolo

Modifiche all'Art.2, comma 1 lettera l-tercies) del Dlgs 192/2005 e s.m.i.:

L'ultimo capoverso è sostituito con il seguente formulazione:

"Sono assimilati agli impianti termici anche gli apparecchi quali: stufe, caminetti, apparecchi di riscaldamento localizzato ad energia radiante, quando la somma delle potenze nominali del focolare degli apparecchi al servizio della singola unità immobiliare è maggiore o uguale a 5kW. Non sono considerati impianti termici i sistemi dedicati esclusivamente alla produzione di acqua calda sanitaria."

Motivazioni

Attualmente non è consentito l'accesso agli incentivi per la riqualificazione energetica degli edifici esistenti qualora non siano già installati impianti fissi. Questo vincolo penalizza in particolare gli incapienti e gli interventi da realizzare in edifici abbandonati, in particolare al sud, dove il riscaldamento era spesso realizzato con apparecchi mobili impedisce di realizzare interventi di riqualificazione perché estremamente costosi senza incentivi. Con l'emendamento proposto le prestazioni rimangono uguali per tutti, ma si elimina la differenziazione tra le stufe fisse e quelle mobili. Differenza che non ha alcun senso, visto che le stufette mobili hanno consumi se possibile maggiori.

2.4 Estensione anche alle singole unità immobiliari della possibilità di accedere alla cessione del credito.

Introdurre articolo

"Il punto c)3) 1-quinquies della L.232/2016 viene così riformulato: "Qualora gli interventi di cui al comma 1-quater siano realizzati sulle parti comuni di edifici condominiali, le detrazioni dall'imposta di cui al primo e al secondo periodo del medesimo comma 1-quater spettano, rispettivamente, nella misura del 75 per cento e dell'85 per cento. Le predette detrazioni si applicano su un ammontare delle spese non superiore a euro 96.000 moltiplicato per il numero delle unità immobiliari di ciascun edificio. Per tutti gli interventi che determinano una riduzione

della classe di rischio, relativi a singole unità immobiliari o alle parti comuni di un condominio, a decorrere dal 1° gennaio 2017, in luogo della detrazione i soggetti beneficiari possono optare per la cessione del corrispettivo credito ai fornitori che hanno effettuato gli interventi ovvero ad altri soggetti privati, con la facoltà di successiva cessione del credito. Rimane esclusa la cessione ad istituti di credito e ad intermediari finanziari. Le modalità di attuazione del presente comma sono definite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Entrate, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione”.

Motivazione:

La presente modifica è volta a estendere l'accesso alla cessione del credito, prima limitata ai soli interventi sulle parti condominiali, a tutti gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio sismico e che consentono il passaggio a una o due classi inferiori di rischio. L'esclusione dei singoli interventi discrimina e rende meno incentivati gli interventi singoli che sono di più facile realizzazione e riguardano in larga misura il patrimonio edilizio storico, cioè quello più esposto al rischio sismico.

2.5 Estensione anche alle singole unità immobiliari della possibilità di sommare sismabonus ed ecobonus

Introdurre comma:

“Il punto 7) del comma 3 dell'art.1 della L.205/2017 viene così riformulato: “Per gli interventi su edifici ricadenti nelle zone sismiche 1,2,3 finalizzati congiuntamente alla riduzione del rischio sismico e della riqualificazione energetica spetta, in alternativa alle detrazioni previste rispettivamente dal comma 2-quater del presente articolo e dal comma 1-quinquies dell'articolo 16, una detrazione nella misura dell'80 per cento, ove gli interventi determinino il passaggio ad una classe di rischio inferiore, o nella misura dell'85 per cento ove gli interventi determinino il passaggio a due classi di rischio inferiori. La predetta detrazione può essere ripartita in dieci quote annuali di pari importo. Le quote si possono ridurre a cinque quote annuali in caso di cessione del credito. La detrazione si applicherà comunque un ammontare delle spese non superiore a euro 136.000 per unità immobiliare”

Motivazione:

La presente modifica è volta a estendere la possibilità di sommare sismabonus ed ecobonus, prima limitata ai soli interventi sulle parti condominiali, a tutti gli interventi finalizzati alla riduzione del rischio sismico e che, contestualmente, comportino una riqualificazione energetica dell'immobile. L'esclusione dei singoli interventi discrimina e rende meno incentivati gli interventi singoli che sono di più facile realizzazione e riguardano in larga misura il patrimonio edilizio storico, cioè quello più esposto al rischio sismico.

2.5

Efficienza energetica negli edifici scolastici

Articolo 8, inserire comma:

“Con l'obiettivo di completare l'anagrafe dell'edilizia scolastica sono stanziati 50 milioni di Euro da destinare alle spese di diagnosi sismiche e energetiche degli edifici e di controllo dello stato degli elementi non strutturali. I criteri di accesso da parte dei Comuni saranno stabiliti con Decreto del MIUR che dovrà portare avanti un attività di monitoraggio in modo che entro il 2023 per tutte le scuole in zone 1, 2 e 3 di rischio sismico si disponga di informazioni attendibili e siano avviati gli eventuali lavori per la messa in sicurezza. Entro sei mesi il Miur, con il supporto di Enea e Cnr, presenta un piano per l'accelerazione degli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio, che deve perseguire l'obiettivo di ridurre e semplificare le linee di finanziamento, dando priorità agli edifici in aree a rischio sismico 1 e 2, di spingere gli interventi che tengono assieme l'adeguamento sismico e il miglioramento delle prestazioni energetiche”.

Motivazioni:

Il nostro Paese evidenzia dati estremamente preoccupanti sulla condizione degli edifici scolastici che insistono in area di rischio sismico 1 e 2. Secondo dati aggregati Miur, sono il 43,25%, ma di questi solo il 12,7% sono progettati o successivamente adeguati con la normativa tecnica antisismica. Eppure l'anagrafe dell'edilizia scolastica risulta ancora largamente incompleta e dunque non permette di comprendere le priorità di intervento e finanziamento per la messa in sicurezza. La modalità di erogazione dei contributi per investimenti destinati ad opere pubbliche, compresi gli edifici scolastici, continua purtroppo a perpetrare una modalità di distribuzione a pioggia e sulla base degli abitanti che non tiene conto delle differenti condizioni di partenza dello stato degli edifici scolastici negli specifici territori. In tal senso lo Stato dovrebbe svolgere un ruolo perequativo per garantire una qualità diffusa degli edifici scolastici su tutto il territorio nazionale, anche con una modalità di attribuzione dei contributi sulla base di parametri oggettivi dello stato delle scuole e dei bisogni dell'utenza. Sarebbe importante in relazione a questo che enti di ricerca quali l'Enea ed il CNR, vengano incaricati di costruire degli indicatori utili alla definizione di una scala di priorità che abbandoni il contributo a pioggia a favore del contributo mirato sulle necessità prioritarie relative alla messa in sicurezza e all'efficientamento energetico. Per queste ragioni si deve procedere al completamento dei dati dell'Anagrafe dell'edilizia scolastica contribuendo, dove non effettuati, all'esecuzione delle indagini diagnostiche relative alla certificazione della vulnerabilità sismica, oggi non ancora effettuata perfino nelle scuole di comuni in area sismica 1 come Messina, e di controllo dello stato degli elementi non strutturali, che la cronaca ci indica fra le parti più fragili degli edifici scolastici e principali responsabili dei frequenti crolli.

3 ECONOMIA CIRCOLARE

3.1 Imposta sul consumo dei manufatti in plastica vergine e incentivi per le aziende produttrici manufatti in sola plastica riciclata, biodegradabile e compostabile

Articolo 79

Sostituire con il seguente:

- 1. E' istituita una imposta sui prodotti e sui manufatti realizzati, anche parzialmente, in plastica vergine. L'imposta non è dovuta per quei prodotti e manufatti realizzati in plastica riciclata mentre i prodotti realizzati in parte in plastica riciclata e in parte in plastica vergine sono tassati, ai sensi del presente articolo, solo per la quota parte vergine. Sono escluse dall'applicazione dell'imposta i prodotti e i manufatti che risultino compostabili in conformità alla norma UNI EN 13432 nonché le siringhe rientranti tra i dispositivi medici classificati dalla Commissione unica sui dispositivi medici, istituita ai sensi dell'articolo 57 della legge 27 dicembre 2002, n. 289.*
- 2. L'imposta di cui al comma 1 è fissata nella misura di 0.25 euro per tonnellata di plastica vergine utilizzata per la produzione e realizzazione dei prodotti e manufatti di cui al comma 1.*
- 3. L'obbligazione tributaria, di cui al comma 2, sorge al momento della produzione, dell'importazione definitiva nel territorio nazionale ovvero dell'introduzione nel medesimo territorio da altri Paesi dell'Unione europea e diviene esigibile all'atto dell'immissione in consumo dei prodotti e dei manufatti, di cui al comma 1, nel territorio nazionale.*
- 4. Obbligato al pagamento dell'imposta di cui al comma 1 è:
per i prodotti e manufatti realizzati nel territorio nazionale, il fabbricante;
per i prodotti e i manufatti provenienti da altri Paesi dell'Unione europea, il soggetto che li acquista nell'esercizio dell'attività economica ovvero il cedente qualora siano acquistati da un consumatore privato;
per i prodotti e i manufatti provenienti da Paesi terzi, l'importatore.*
- 5. Non è considerato fabbricante il soggetto che produce i prodotti o i manufatti utilizzando, come materia prima o semilavorati, altri prodotti o manufatti sui quali sia stata già pagata l'imposta di*

cui al comma 1 da un altro soggetto, senza l'aggiunta di ulteriori materie plastiche vergini di cui al medesimo comma 1.

6. L'immissione in consumo dei prodotti o manufatti, di cui al comma 1, nel territorio nazionale si verifica:

per quelli realizzati nel territorio nazionale, all'atto della loro cessione ad altri soggetti nazionali;

per quelli provenienti da altri Paesi dell'Unione europea:

all'atto dell'acquisto nel territorio nazionale nell'esercizio dell'attività economica;

all'atto della cessione effettuata nei confronti di un consumatore privato;

per quelli provenienti da Paesi terzi, all'atto della loro importazione definitiva nel territorio nazionale.

7. L'accertamento dell'imposta dovuta è effettuato sulla base di dichiarazioni trimestrali contenenti tutti gli elementi necessari per determinare il debito d'imposta. La dichiarazione è presentata dai soggetti obbligati di cui al comma 4, lettere a) e b), all'Agenzia delle Entrate entro la fine del mese successivo al trimestre solare cui la dichiarazione si riferisce. Per i prodotti e manufatti provenienti da altri Paesi dell'Unione europea, acquistati da un consumatore privato, il cedente presenta la suddetta dichiarazione attraverso il rappresentante fiscale di cui al comma 10. Entro il termine di cui al presente comma è effettuato il versamento dell'imposta dovuta.

8. L'imposta di cui al comma 1 non è dovuta per i prodotti e manufatti sui quali sia stata già versata l'imposta da un soggetto diverso da quello che ne effettua la cessione per il consumo in altri Paesi dell'Unione europea ovvero l'esportazione, l'imposta è rimborsata, rispettivamente al cedente o all'esportatore, qualora la stessa sia evidenziata nella prescritta documentazione commerciale e sia fornita la prova del suo avvenuto pagamento.

9. Nella dichiarazione di cui al comma 7 sono riportati altresì i quantitativi delle materie plastiche di cui al comma 1 contenuti nei prodotti e manufatti utilizzati per la realizzazione di altri, al fine dell'opportuno scomputo dalla base imponibile dei predetti quantitativi sui quali l'imposta di cui al medesimo comma 1 risulti già versata da altri soggetti obbligati.

10. Fatto salvo quanto previsto al comma 11, il pagamento dell'imposta di cui al comma 1 è effettuato entro il termine di cui al comma 7 esclusivamente tramite il versamento unitario previsto dall'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, con possibilità di compensazione con altre imposte e contributi. Ai fini del pagamento dell'imposta di cui al comma 1, i soggetti non residenti e non stabiliti nel territorio dello Stato nominano un rappresentante fiscale.

11. Per i prodotti e manufatti provenienti da Paesi non appartenenti all'Unione europea, l'imposta è accertata e riscossa dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli con le modalità previste per i diritti di confine. L'imposta di cui al comma 1 non è dovuta per i prodotti e manufatti contenuti nelle spedizioni rientranti nell'ambito di applicazione delle franchigie doganali di cui al Regolamento (UE) n.1186/2009 del Consiglio del 16 novembre 2009.

12. I funzionari dell'Agenzia delle Entrate e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli svolgono le attività di accertamento, verifica e controllo dell'imposta di cui al comma 1, con facoltà di accedere presso gli impianti di produzione di prodotti e manufatti, di cui al comma 1 al fine di acquisire elementi utili ad accertare la corretta applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo. La Guardia di Finanza, al fine di verificare la corretta applicazione delle disposizioni del presente articolo, effettua le attività di controllo avvalendosi delle facoltà e dei poteri previsti dall'articolo 2 del decreto legislativo 19 marzo 2001, n. 68". Le amministrazioni coinvolte svolgono le attività ivi previste con le risorse umane e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

13. Per l'imposta di cui al comma 1, trovano applicazione le disposizioni in materia di riscossione coattiva.

14. Il mancato pagamento dell'imposta di cui al comma 1 è punito con la sanzione amministrativa dal doppio al decuplo dell'imposta evasa non inferiore comunque a euro 500,00. In caso di ritardato pagamento dell'imposta si applica la sanzione amministrativa pari al 30 per cento dell'imposta dovuta, non inferiore comunque a euro 250,00. Per la tardiva presentazione della dichiarazione di cui al comma 8 e per ogni altra violazione delle disposizioni del presente articolo

e delle relative modalità di applicazione, si applica la sanzione amministrativa da euro 500,00 ad euro 5.000,00. Per l'irrogazione immediata delle sanzioni tributarie collegate all'imposta di cui al presente articolo, trova applicazione quanto previsto dall'articolo 17, del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472.

15. Con provvedimento interdirettoriale dell'Agenzia delle entrate e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, da emanare entro il mese di febbraio dell'anno 2020, sono stabilite le modalità di attuazione del presente articolo con particolare riguardo al contenuto della dichiarazione trimestrale di cui al comma 8, alle modalità per il versamento dell'imposta, alle modalità per la tenuta della contabilità relativa all'imposta di cui al comma 1 a carico dei soggetti obbligati, alle modalità per la trasmissione, per via telematica, dei dati di contabilità, allo svolgimento delle attività, di cui al presente articolo, alle modalità per la notifica degli avvisi di pagamento di cui ai commi precedenti nonché alle modalità per lo scambio di informazioni tra l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e l'Agenzia delle Entrate. Il provvedimento di cui al presente comma è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

16. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto a decorrere dal primo giorno del secondo mese successivo alla data di pubblicazione del provvedimento di cui al comma 15.

17. Alle imprese attive nel settore delle materie plastiche, produttrici di prodotti o manufatti, è riconosciuto un credito d'imposta nella misura del 30 per cento delle spese sostenute, dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2020, per l'adeguamento tecnologico finalizzato alla produzione di prodotti o manufatti in sola plastica riciclata, biodegradabili e compostabili secondo lo standard EN 13432:2002.

18. Il credito d'imposta di cui al comma 17 è riconosciuto fino ad un importo massimo di euro 30.000 per ciascun beneficiario ed è utilizzabile, nel limite complessivo di 50 milioni di euro per l'anno 2021, esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

19. Il credito d'imposta deve essere indicato nella dichiarazione dei redditi relativa al periodo d'imposta nel corso del quale interviene il provvedimento di concessione e in quelle relative ai periodi d'imposta successivi fino a quando se ne conclude l'utilizzo. Al credito d'imposta non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388.

20. Alle spese in attività di formazione svolte per acquisire o consolidare le conoscenze connesse all'adeguamento tecnologico di cui al comma 19, sostenute dal 1° gennaio 2020 al 31 dicembre 2020, si applica, in quanto compatibile, la disciplina del credito d'imposta per le spese di formazione del personale dipendente di cui all'articolo 1, commi da 78 a 81, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. All'onere derivante dall'attuazione del presente comma si provvede a valere sulle risorse di cui all'articolo 1, comma 81, della legge 30 dicembre 2018, n.145, come rifinanziato dall'articolo 23 della presente legge. Il Ministro dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio dell'applicazione del credito di imposta ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

21. I crediti d'imposta di cui ai commi 20 e 23 si applicano nel rispetto delle condizioni e dei limiti di cui al regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione, del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea per gli aiuti «de minimis».

22. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, sono individuate le disposizioni applicative necessarie, con particolare riguardo alla documentazione richiesta e alle modalità di verifica e controllo dell'effettività delle spese sostenute e della corrispondenza delle stesse all'adeguamento tecnologico finalizzato alla produzione di prodotti e manufatti in plastica riciclata, biodegradabili e compostabili.

Motivazioni

3.2 Ecotassa per il conferimento a discarica e spinta al green public procurement

Articolo da inserire

A partire dal 1° gennaio 2020 l'ecotassa per il conferimento a discarica dei rifiuti urbani e degli inerti è pari a 50 Euro a tonnellata⁹. Regioni e Enti Locali possono introdurre articolazioni del contributo, a parità di gettito, in funzione di obiettivi di riciclo realizzati. I proventi dell'Ecotassa possono essere utilizzati senza limiti per le politiche di prevenzione e riuso e di sostegno della filiera degli acquisti verdi.

Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dell'Ambiente di intesa con il Ministero delle infrastrutture un Decreto Legislativo al fine di fissare gli obblighi di utilizzo di materiali provenienti dal riciclo crescenti negli interventi infrastrutturali e nella realizzazione di edifici pubblici. I target dovranno essere pari ad almeno il 15% nel 2021, 25% nel 2022, 35% nel 2023 Tali obblighi sono validi per i cantieri di infrastrutture e opere pubbliche, e per quelle in concessione¹⁰.

Motivazioni

L'Italia è tra i Paesi europei che fanno maggiore uso delle discariche per lo smaltimento dei rifiuti e che al contempo hanno le più basse percentuali di riciclo di materiali, in particolare quelli provenienti da demolizione e costruzione. L'obiettivo di un incremento della tassazione è quello di penalizzare lo smaltimento in discarica per spingere la raccolta differenziata, il riciclo¹¹ e riuso dei materiali ai sensi delle direttive europee. In parallelo occorre rafforzare il mercato dei prodotti dal riciclo attraverso l'impegno delle committenze pubbliche nell'utilizzo dello strumento del Green public procurement.

4 MOBILITÀ SOSTENIBILE

4.1 Trasporto ferroviario regionale e metropolitano

Commi da introdurre all'articolo 8

Le risorse del fondo per l'acquisto di materiale rotabile per il trasporto ferroviario regionale o regionale metropolitano ex comma 866 art. 1 L. 208 / 2015, sono incrementate di 200 milioni di Euro all'anno per l'anno 2020, 300 milioni per il 2021, 400 milioni per il 2022. Le risorse sono prelevate dal Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui alla Legge 232/2016.

⁹ Le entrate dell'Ecotassa hanno attualmente un tetto massimo a 25 Euro a tonnellata, ma solo in una parte delle Regioni si applica l'aliquota massima, mentre per i rifiuti speciali si applicano cifre più basse e in non tutte le Regioni. Considerando la produzione attuale (6,9 milioni di tonnellate di rifiuti urbani e 2,4 di speciali in discarica) si può stimare come minimo di raddoppiare gli attuali introiti di 172,5 milioni, mentre per gli speciali si può stimare di passare da introiti di 35 milioni di Euro a 120.

¹⁰ Con il Decreto del Ministero dell'Ambiente (24 Dicembre 2015) sono stati introdotti i Criteri Ambientali Minimi, ai sensi della Legge 296/2006, per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici e per la gestione dei cantieri della pubblica amministrazione. I criteri inseriti nel documento si suddividono in criteri ambientali di base e criteri ambientali premiali. Il documento specifica che un appalto può essere definito "verde" dalla PA se include almeno i criteri di base. I problemi ancora presenti sono evidenti, ad esempio i CAM riguardano solo gli appalti pubblici e comunque prevedono percentuali obbligatorie ridottissime di materiale riciclato per i singoli materiali (5% per i calcestruzzi, 5% per il gesso, 10% per i laterizi per murature e solai). Il secondo problema è l'assenza di riferimenti chiari e controlli il rischio è che continui quanto già avvenuto quindici anni fa, quando il DM 203/2003, che prevedeva, per le società a prevalente capitale pubblico, di coprire il 30% del proprio fabbisogno annuo di beni e manufatti con prodotti da materiale riciclato, non portò a nessun cambiamento.

¹¹ Prendendo spunto dalla legge sull'economia circolare approvata dalla Regione Emilia Romagna che fissa un quantitativo pro capite annuo di secco residuo a smaltimento oltre il quale i Comuni pagano la penalità in un fondo regionale che viene usato per premiare le amministrazioni più virtuosi che sono al di sotto di questa soglia

Le risorse del fondo per il Tpl anche ferroviario ex Legge 135/2012 e successive modifiche sono incrementate di 200 milioni di Euro all'anno per l'anno 2020, 300 milioni per l'anno 2021, 400 milioni per l'anno 2022.

Le risorse del Fondo per gli investimenti delle amministrazioni centrali, di cui alla presente Legge, e del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui alla Legge 232/2016 sono destinate in via prioritaria, con un vincolo pari ad almeno il 50%, alle infrastrutture di mobilità sostenibile nelle città e all'acquisto di materiale rotabile ferroviario e su gomma per il trasporto pubblico locale e ferroviario regionale.

Motivazioni:

A fronte di un'emergenza inquinamento e cessione delle città italiane la situazione del trasporto ferroviario regionale e del trasporto pubblico locale su ferro sconta rilevanti problemi, dovuti all'età, velocità e frequenza dei treni¹². Come rilevato da diverse analisi (nota) occorre investire nell'acquisto di nuovo materiale rotabile se si vuole aumentare l'offerta al 2020 e recuperare i tagli realizzati al fondo nazionale trasporti, e promuovere nuovi investimenti infrastrutturale su ferro nelle città italiane.

4.2 Reti ciclabili urbane

Aggiungere alla fine del comma 16 la seguente frase:

In attuazione della Legge 2/2018 per lo sviluppo della mobilità in bicicletta sono assegnati ai Comuni 50 milioni di Euro all'anno per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022 per la progettazione e realizzazione di percorsi ciclabili protetti in ambito urbano. Le risorse sono prelevate dal Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese di cui alla Legge 232/2016.

Motivazioni:

Nelle città italiane a fronte di una crescita degli spostamenti in bici l'estensione delle piste ciclabili rimane del tutto inadeguata e molto lontana dagli altri Paesi europei¹³. Occorre offrire ai Comuni risorse certe per l'elaborazione di progetti e la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili protetti, in modo da dare continuità agli investimenti e conseguire un obiettivo ambientale e di sicurezza di interesse nazionale.

4.3 Promozione della micromobilità elettrica.

Articolo da introdurre

Per le spese legate alla cartellonistica di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture 4 giugno 2019, in attuazione dell'articolo 1, comma 102 della legge 145/2018, è stanziato un milione di Euro per gli interventi di installazione della cartellonistica necessaria alla regolazione della circolazione. Con decreto del ministero delle infrastrutture sono stabilite le regole di accesso al finanziamento da parte dei Comuni.

I monopattini che rientrano nei limiti di potenza e velocità di cui al Decreto 4 Giugno 2019 sono equiparati ai velocipedi ai sensi del codice della strada.

Motivazioni

La circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica è oggi regolata da una sperimentazione prevista da un DM ministeriale in attuazione della legge di bilancio 2018. Le spese per la cartellonistica previste dal decreto sono rilevanti e stanno portando molti Comuni a rinviare la sperimentazione di una mobilità che è da promuovere perché a emissione e inquinamento zero. Per quanto riguarda i monopattini oggi rappresentano di gran lunga la forma di micromobilità più diffusa e in grande crescita. Le delibere per le regole di circolazione previste dal Decreto sono però state approvate in pochi Comuni e riguardano limitate strade, con la conseguenza che in molti Comuni sono stati effettuati sequestri e multe di migliaia di euro. Viste le caratteristiche dei mezzi e

¹² Si veda <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/una-cura-del-ferro-per-le-citt%C3%A0-italiane-studio-legambiente-2019.pdf>

¹³ <https://www.legambiente.it/ecosistema-urbano-2019/>

i limiti in termini di velocità e potenza già individuate dal decreto risulta urgente un intervento che definisca delle regole per la circolazione equiparandolo alle biciclette.

4.4 Esclusione dell'olio di palma dagli obblighi di miscelazione e dagli incentivi per i biocarburanti

Articolo da introdurre

1. Nel rispetto della direttiva (UE) 2015/652 (ILUC), della direttiva (UE) 2015/1513 (ILUC) della direttiva (UE) 2018/2001 (RED II), del Regolamento Delegato 2055 del 13/3/2019 e in variazione del Decreto Legislativo 21 marzo 2017, n. 51, in materia di biocarburanti, sono esclusi dal 1 gennaio 2021 dagli obblighi di miscelazione alla benzina e al combustibile diesel e dal relativo conteggio delle emissioni e degli incentivi le seguenti materie prime ad elevato rischio di cambiamento indiretto di destinazione d'uso dei terreni:

a) olio di palma, fasci di frutti di olio di palma vuoti, acidi grassi derivanti dal trattamento dei frutti di palma da olio (PFAD),

b) olio di soia e acidi grassi derivanti dal trattamento della soia di importazione.

2. La produzione o l'importazione delle materie prime, di cui alle lettere a) e b) del comma 1, sono ammesse fino al 30 giugno 2020 e devono essere accompagnate da un'etichettatura addizionale che indichi chiaramente la data di produzione o importazione. Il riconoscimento e relativo conteggio degli incentivi sono ammessi sino al 31 dicembre 2020.

3. Scaduto il periodo di cui al comma 2, le scorte delle materie prime, di cui alle lettere a) e b) del comma 1, rimaste invendute sono conferiti alle aziende di produzione o di distribuzione carburante, le quali provvedono a proprie spese al loro smaltimento.

Motivazioni

L'aumento del consumo di olio di palma e di soia è tra le cause primarie di deforestazione, perdita di biodiversità e cambiamento climatico: le coltivazioni sorgono dove una volta c'erano torbiere o foreste umide tropicali: nel Borneo, in Amazzonia e in Africa. Ad affermarlo sono gli atti e gli studi della Commissione Europea¹⁴ (a causa della distruzione forestale, la combustione di un litro di olio di palma provoca il triplo delle emissioni di CO₂ del gasolio, uno di olio di soia, il doppio Report Globiom). Per coltivare nuovo olio di palma si sottrae il 45% del terreno a foreste vergini, il 9% per la soia. Si stima di conseguenza che la combustione di un litro di olio di palma, tenendo conto dell'effetto indiretto della distruzione forestale che comporta, provochi il triplo delle emissioni di CO₂equivalente di un litro di gasolio. Nel caso dell'olio di soia, il doppio. E' il rapporto IPCC citato, su clima, desertificazione, degrado del suolo, gestione sostenibile del territorio, sicurezza alimentare e flussi di gas serra negli ecosistemi terrestri, afferma chiaramente che ci sono limiti all'uso di coltivazioni a scopo energetico. Come esempio in negativo vengono portati gli studi sull'uso dell'olio di palma e si sottolinea come i sistemi di certificazione delle produzioni (a partire dal 2008) non abbiano ancora dato i risultati sperati. Nel Sesto capitolo intitolato "Interconnessioni tra desertificazione, degrado del suolo, sicurezza alimentare e flussi di gas a effetto serra: sinergie, compromessi e opzioni di risposta integrata" a pag 58, in riferimento alle piantagioni di olio di palma nel Borneo: "Sebbene l'approvvigionamento sostenibile offra presumibilmente un vantaggio di mitigazione, non esistono stime globali del potenziale. Si stima che la sola produzione di olio di palma contribuisca da 0,038 a 0,045 GtC annuo, e l'espansione indonesiana di olio di palma ha contribuito a modificare le emissioni di carbonio fino al 9% nell'utilizzo delle terre tropicali negli

¹⁴ vedi il Regolamento delegato [2055/2019 del 13 marzo 2019 - <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2019/IT/C-2019-2055-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF>](https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/3/2019/IT/C-2019-2055-F1-IT-MAIN-PART-1.PDF) - e il [Report Globiom - \[https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf\]\(https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf\)](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf) e il recente [Rapporto IPCC <https://www.ipcc.ch/report/srccl/>](https://www.ipcc.ch/report/srccl/) (Climate Change and Land, agosto 2019, redatto dal Panel scienziati ONU sul cambiamento climatico).

anni 2000, tuttavia, il vantaggio di mitigazione di sostenibilità l'approvvigionamento di olio di palma non è stato quantificato.”

In Italia 54% delle importazioni di olio di palma (e sottoprodotti derivati dalla lavorazione degli stessi) per la trasformazione in biocarburante sono prevalentemente di origine indonesiana, come afferma il GSE¹⁵, soggetto delegato al monitoraggio ufficiale delle fonti energetiche. Si tratterebbe di circa 446 mila tonnellate di olio di palma e di acidi grassi derivanti dalla produzione di olio di palma (PFAD) di importazione indonesiana: costituiva nel 2017 ben il 37,2% dei biocarburanti immessi al consumo in Italia dai diversi distributori. L'olio di palma malese, appena 19 mila tonnellate e 1,6% dei biocarburanti. L'olio di soia 13 mila tonnellate e 1,1% dei biocarburanti. L'olio di soia compare, anche nel citato Regolamento europeo delegato [2055/2019 del 13 marzo 2019](#) come seconda causa di deforestazione, ma è ugualmente considerato nelle disposizioni di questa norma perché si vuole evitare nel prossimo futuro una banale sostituzione con olio di soia che, come normato dalla stessa direttiva europea dovrebbe essere nel giro di pochi anni destinato all'abbandono (stabilizzazione e diminuzione dal 2019 in poi).

Secondo il [GSE](#), l'ammontare complessivo del costo (valore dei CIC scambiati moltiplicato per le tonnellate di biocarburante immesso al consumo) nel 2018 è stato di 600 milioni di euro. E' sempre il GSE a spiegare chi paga questi 600 milioni: una famiglia che fa mille litri di pieno (benzina o gasolio) spende 16 euro. Poiché la stima GSE l'olio di palma e gli acidi grassi derivanti dal trattamento dello stesso (tutto di importazione indonesiana) è quasi il 40% del consumo complessivo di biocarburante, è ragionevole stimare il costo finale per il consumatore pari a circa 240 milioni di euro: questo il costo pagato dai consumatori per deforestare il Borneo. In altri Paesi europei¹⁶ si è intervenuti per cancellare i vantaggi fiscali. Questo è un “sussidio ambientalmente dannoso”, pagato per legge degli italiani, per giunta raccontandogli essere “green”, “bio” e “rinnovabile”. Non è solo SAD, è anche un inganno e ferma le alternative possibili¹⁷. Su questa base è stata lanciata una petizione www.change.org/unpienodipalle

¹⁵ [Rapporto delle Attività](#)

https://www.gse.it/documenti_site/Documenti%20GSE/Rapporti%20delle%20attività/GSE_RA2018.pdf

¹⁶ Nel dicembre 2018, il Parlamento francese ha rimosso gli incentivi fiscali per i biocarburanti di olio di palma a partire dal 2020, come parte della sua Finanziaria 2019. La compagnia petrolifera Total ha contestato la misura ricorrendo alla Corte costituzionale francese che però nell'ottobre 2019 ha stabilito che la misura era conforme alla legge francese e giustificata “in considerazione dell'interesse generale a proteggere l'ambiente”. La sentenza si riferiva alla forte crescita della produzione di olio di palma e al conseguente aumento della terra utilizzata per la sua produzione in tutto il mondo, portando alla deforestazione e all'essiccazione delle torbiere.

Il Parlamento norvegese, nell'ottobre 2018, ha deciso di non incentivare più l'olio di palma a partire dal 2020. Nel 2018 il consumo in Norvegia di oli alimentari usati per i trasporti aveva raggiunto il massimo storico e nell'ambito di misure volte a ridurre il l'impiego di combustibili fossili, il Parlamento norvegese ha chiesto al governo “di formulare una proposta completa per misure e tasse nella politica dei biocarburanti al fine di escludere quelli con un alto rischio di deforestazione”. Così il Paese del Nord si è posto in prima linea per fermare la devastazione dei grandi polmoni verdi della terra e della ricchissima biodiversità locale ad essi vitalmente legata.

¹⁷ Le alternative esistono, si tratta di sostituire circa il 40% del consumo di biocarburanti, in parte prodotta da altri paesi europei, pari a circa 500 mila tonnellate di olii. Ma l'uso di matrici di scarto, come ad esempio gli olii vegetali di cucina usati, di lavorazione italiana sono cresciuti, tra il 2017 e il 2018, come dichiarato da ENI a Legambiente, da 13 mila a 40 mila tonnellate: la potenzialità teorica di recupero, sostiene il consorzio CONOE, potrebbe essere pari a 280 mila tonnellate. Altre materie prime coltivate (colza, alghe, ecc), grassi animali, ecc. Ma è probabile che il biodiesel non costituirà più nel prossimo futuro la maggior parte dei biocarburanti (89,2% del 2017). La nuova bioraffineria di Gela, che insieme a Porto Marghera, si caratterizzano come i principali poli di produzione biodiesel italiani. Entrambe gli impianti produttivi si sono organizzati (stoccaggi e lavorazioni) per produrre inizialmente gran parte del biodiesel da olio di palma e derivati (PFAD). Ma la Valutazione d'Impatto Ambientale dell'impianto di Gela, entrato in produzione dall'inizio del 2019, già prevedeva (dando 8 mesi di tempo dall'autorizzazione) di dimensionare a 400 mila tonnellate/anno la capacità di trattamento da grassi animali e oli vegetali esausti da cucina. Seppure in ritardo, non può esserci dubbio che non si arrivi a tempo a dimensionare l'impianto entro la fine 2020. Inoltre per quanto riguarda il biometano secondo il rapporto del GSE è possibile stimare la produzione 2019, sulla base degli impianti autorizzati già nel 2018, pari a 120.000 CIC (certificati di immissione al consumo), su un totale 2018 di 1,9 milioni di CIC (7% del totale). Ma la costruzione e le autorizzazioni di nuovi impianti di produzione è in

4.5 Welfare mobilità per i dipendenti

Introdurre articolo

1. Per promuovere la mobilità sostenibile e condivisa, al Testo Unico delle Imposte sui Redditi (D.P.R., 22/12/1986 n° 917, G.U. 31/12/1986), all'art.51, comma 2, dopo la lettera d-bis), è aggiunta la lettera d-ter): le somme erogate o rimborsate alla generalità o a categorie di dipendenti dal datore di lavoro o le spese da quest'ultimo direttamente sostenute, volontariamente o in conformità a disposizioni di contratto, di accordo o di regolamento aziendale, non solo per abbonamenti ai mezzi pubblici regionali o interregionali, ma anche per l'acquisto, il noleggio e la fruizione condivisa in Sharing di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, e-bike in servizi aziendali (corporate sharing), dal dipendente e dai familiari indicati nell'articolo 12 che si trovano nelle condizioni previste nel comma 2 del medesimo articolo 12, per una somma complessivamente di importo non superiore a Euro 1000,00 nel periodo d'imposta.

Motivazioni

La mobilità sostenibile si sta affermando sia con l'evoluzione verso motorizzazioni e mezzi a basse o nulle emissioni (quindi ibridi elettrici, elettrici e elettromuscolari), sia con l'affermazione di servizi di mobilità (MAAS) disponibili prevalentemente nelle grandi aree urbane. In genere tali servizi sono i primi ad usare in modo preponderante mezzi ibridi ed elettrici.

Le imprese e gli enti, quindi i datori di lavoro, soprattutto nelle aree metropolitane o in occasione di trasferimenti di sedi aziendali o delocalizzazioni, in ambito RSI e per pressione sindacale si trovano coinvolti nell'organizzazione e nella ricerca di soluzioni per la mobilità dei dipendenti che allargano la tradizione funzione dei mobility manager.

A questo scopo si propone la defiscalizzazione della mobilità pendolare sostenibile quando finanziata in tutto o in parte dalle aziende (ed enti) per dipendenti e famigliari: come già oggi per il solo TPL e ferrovia (anche interregionale). In questo modo, sino a mille euro a dipendente all'anno, se dichiarati in busta paga, non costituisce reddito (esente IRPEF) e quindi esentasse. Sino a mille euro all'anno, messi a disposizione dalle aziende per famiglie di dipendenti, per acquistare abbonamenti al trasporto pubblico, treno, servizi sharing mobility cittadino, occasionalmente taxi, e utilizzi a carico del dipendente di veicoli in flotte aziendali in "corporate sharing" (cioè auto quadricicli, moto o e-bike usati non solo per lavoro o per recarsi al lavoro, ma disponibili per la mobilità privata dei dipendenti e famigliari). L'alternativa possibile alla vecchia auto di proprietà inquinante è la "multimodalità" dei mezzi sostenibili.

Si tenga presente che, sino ad un determinato ammontare (ben più alto dei mille euro annuali) le auto aziendali in uso esclusivo non partecipano all'imponibile. La misura proposta si propone dunque di allargare i benefici della mobilità sostenibile ad un numero di lavoratori maggiori (non solo quadri, commerciali e dirigenti) e, qualora generalizzato, potrebbe contribuire alla riduzione del cuneo fiscale per lavoratori che non beneficiano di auto aziendali.

rapida crescita. E' quindi ragionevole stimare che il biometano, gran parte del quale "avanzato" e quindi considerato a "doppia cantabilità" in relazione agli obblighi di rinnovabili nei trasporti, possa svolgere nei prossimi anni il ruolo di principale sostituto dell'olio di palma, sorpassandone rapidamente crescendo poi rapidamente come previsto dallo stesso PNIEC. Un'altra alternativa è l'etanolo, oggi con un mercato nazionale trascurabile, la produzione di bioetanolo dispone di una capacità installata in Italia superiore a 350 mila metri cubi (dati Assodistil). Il bioetanolo è certificato sostenibile con una riduzione media del 70% delle emissioni clima-alteranti rispetto ai carburanti fossili e non richiede alcun investimento in nuove infrastrutture per essere utilizzato nel parco auto circolante fino al 10% in volume. Non mancano, inoltre, le potenzialità per produrre bioetanolo avanzato alimentando con matrici vegetali di scarto a base cellulosica gli impianti di produzione, grazie a tecnologie sviluppate per la prima volta al mondo in Italia: per il pieno sviluppo della potenzialità del settore sarebbe tuttavia necessario un quadro normativo incentivante ed una efficiente organizzazione della filiera agro-industriale.

Oggi la misura valida solo per il TPL e ferrovia (anche interregionale) coinvolge non più di 200 mila lavoratori dipendenti in aziende o enti (ad esempio Comune di Milano) dotati di politiche di welfare-mobilità. Se si diffondesse di più e allargato alla sharing mobility, si potrebbe ipotizzare una stima di “mancata entrata” IRPEF, per la quota di benefit davvero corrisposta dal datore di lavoro, pari a circa (300 mila lavoratori x 300 euro/anno) 30 milioni di euro. In realtà il TPL è in buona parte già a carico della spesa pubblica e parte degli abbonamenti e dei flussi finanziari generati sarebbero aggiuntivi.

5 FONTI RINNOVABILI

5.1 Autoconsumo e condivisione di energia prodotta da fonti rinnovabili

Articolo da introdurre:

- 1. I clienti finali residenziali, gli Enti Locali, le piccole e medie imprese, che sono collegati in prelievo alla rete di bassa tensione alimentata dalla medesima cabina di trasformazione, si possono associare per produrre energia destinata al proprio consumo con impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile di potenza non superiore a 100 kW ciascuno collegati alla medesima rete di bassa tensione con configurazioni conformi a quanto previsto dall'Articolo 21 comma 4 o dall'Articolo 22 della Direttiva 2001/2018. I clienti finali associati possono condividere anche attraverso sistemi di accumulo tale energia prodotta collettivamente, utilizzando la rete di distribuzione esistente per tale condivisione. I clienti finali associati non possono avvalersi dello scambio sul posto. Gli impianti possono essere di proprietà di soggetti terzi rispetto ai clienti finali associati. La disciplina dei clienti finali associati si applica anche a un cliente finale che abbia più unità di consumo sulla stessa rete di bassa tensione.*
- 2. L'energia condivisa sarà pari al minimo in ciascun periodo orario tra l'energia elettrica prodotta e immessa nella rete di bassa tensione, anche con l'uso di sistemi di accumulo, dai clienti finali associati e l'energia elettrica prelevata dall'insieme di tali clienti finali sulla stessa rete di bassa tensione. La quantità di energia fatturata ai clienti finali dai venditori al dettaglio di energia non include l'energia oggetto di condivisione ai sensi del comma 1 e 2.*
- 3. L'energia condivisa è esentata dall'applicazione dei coefficienti di perdita convenzionali, dalla parte variabile delle tariffe di trasmissione e distribuzione, nonché, nella misura in cui tale esenzione sia giustificata, dalle tariffe di dispacciamento. I clienti finali associati ai sensi del comma 1 sono esonerati dal pagamento dei corrispettivi a copertura dei costi del mercato della capacità, se la energia condivisa corrisponde al 35 % o più dei propri consumi e viene garantita una quota minima di energia autoconsumata in specifiche fasce orarie.*
- 4. L'energia condivisa viene contabilizzata nelle bollette dei clienti finali ai soli fini della applicazione degli oneri generali di sistema delle accise e della quota di oneri di dispacciamento che residua ai sensi del comma 4.*
- 5. I clienti finali associati ai sensi del comma 1 individuano un soggetto delegato mandatario con rappresentanza, che misura la quantità di energia oggetto di condivisa e che effettua fra i clienti finali associati il riparto dell'energia secondo gli accordi di diritto privato, che intercorreranno fra gli stessi. Tale soggetto effettuerà tutte le necessarie comunicazioni ai fini della bollettazione dei consumi dei clienti finali associati. Solo il soggetto delegato sarà responsabile nei confronti degli associati dell'esatto riparto dell'energia secondo gli accordi intercorsi fra i clienti finali.*
- 6. Ciascuno dei clienti finali acquista l'energia elettrica prelevata dalla propria società di vendita, preservando i diritti di ogni cliente finale, ivi incluso quello di scegliere il proprio venditore e potrà recedere dal sistema di condivisione dell'energia previsto dal presente articolo con preavviso di tre mesi, fermi restando i corrispettivi per il recesso anticipato che siano stati concordati e che risultino proporzionati tenuto conto degli investimenti sostenuti dai clienti finali associati.*

7. *Il gestore del sistema di distribuzione e Terna S.p.A. dovranno cooperare per consentire, con modalità quanto più possibile semplificate, la attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo.*
8. *Entro 90 giorni ARERA adotterà con proprio provvedimento ogni misura necessaria a consentire la immediata attuazione di quanto previsto dal presente Articolo, in un quadro di sostegno atto a promuoverne e agevolare la diffusione, individuando anche, qualora ciò sia giustificato, eventuali misure di sostegno esplicito all'autoconsumo collettivo, che risultino fruibili anche dagli enti locali e che possano essere finanziate a valere sulla riduzione di altri oneri o spese, ivi compresi gli oneri derivanti dallo scambio sul posto. Gli impianti dei clienti finali associati sono idonei per ottenere gli incentivi di cui al DM 4 Luglio 2019, su tutta l'energia immessa in rete ivi inclusa quella condivisa, in alternativa alle detrazioni di cui al successivo comma 9.*
9. *Gli impianti di cui al comma 1 installati su edifici possono usufruire delle detrazioni fiscali ai sensi dell'Articolo 16 lettera h) della l16-bis, comma 1 lettera h) del TUIR (DPR n. 917/1986).*

Motivazioni

La Direttiva (UE) 2018/2001 apre un nuovo scenario per la produzione e cessione di energia da fonti rinnovabili, aprendo la possibilità di e supportando sistemi innovativi di produzione, accumulo e scambio di energia da fonti rinnovabili. Questa prospettiva appare di grande interesse da un punto di vista industriale, energetico e ambientale e dunque occorre avviare interventi di questo tipo in forma sperimentale mentre si avvia il completo recepimento della Direttiva.

La proposta prevede di introdurre una disciplina sperimentale per alcune delle configurazioni previste dagli Articoli 21 e 22 della Direttiva 2018/2001, e si applicherebbe ai clienti con minori consumi connessi alla rete in bassa tensione, che sono oltretutto quelli che pagano attualmente a costi maggiori l'energia. A questi clienti viene data la possibilità di associarsi per l'installazione di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile e di condividere l'energia autoprodotta. Gli impianti dovranno essere connessi alla stessa rete di bassa tensione dei clienti finali associati. L'energia prodotta da tali impianti sarà immessa nella rete di distribuzione e sarà considerata condivisa nella misura in cui i clienti finali associati consumano simultaneamente alla produzione. Si fa riferimento al concetto di condivisione dell'energia declinato nella premessa 71 della direttiva rinnovabili (2018/2001) e nella premessa 46 della direttiva mercati (2019/944).

Obiettivo di queste configurazioni è di spingere soluzioni efficienti di produzione, progettate per soddisfare la domanda istantanea e dunque di ridurre l'esigenza di capacità di riserva della rete. In questi sistemi gli oneri di sistema saranno pagati integralmente sia per l'energia scambiata con la rete che per quella condivisa, mentre sono previsti vantaggi per l'energia prodotta e consumata istantaneamente proprio perché massimizzano l'uso dell'energia rinnovabile e spingono configurazioni capaci di garantire la massima efficienza nell'uso degli impianti e delle reti. Le esenzioni previste per la sola energia prodotta e consumata istantaneamente sono studiate in modo da evitare aggravii ingiustificati nei confronti degli altri consumatori di energia, e sono coerenti con quanto scritto da Arera nella memoria 94/2019 di marzo riguardo all'energia immessa nella rete di distribuzione, ma condivisa per le tariffe di trasmissione e distribuzione. L'esclusione dai costi di trasmissione si motiva in quanto per questa quota parte evitati, data la vicinanza fra consumo e produzione sulla stessa linea di bassa. Allo stesso modo il compenso a remunerazione delle perdite di rete, che non ha senso attribuire perché l'energia è prodotta dagli stessi cittadini che la consumano. Mentre l'esenzione dal dispacciamento e dal capacity si motiva nella misura in cui per la quota di energia autoconsumata istantaneamente, e solo per questa, si riduce il peso sul sistema e la necessità di sicurezza del sistema. I benefici sull'iva non ricadono sugli altri consumatori di energia e si motivano per il fatto che si produce energia a emissioni zero.

Il vantaggio principale per il cliente finale è che sull'energia da rinnovabili autoconsumata istantaneamente è possibile saltare le intermediazioni commerciali e di guadagnare la differenza fra prezzo al dettaglio e prezzo all'ingrosso. I clienti continuerebbero ad avere contratti di vendita come oggi, ma sarebbero anche parti di un sistema privato di produzione e scambio di energia da

rinnovabili, che usa la rete pubblica di distribuzione. Ogni associazione di clienti finali individuerà al proprio interno un soggetto mandatario delegato al riparto dell'energia condivisa fra i clienti finali associati. Tale attività non sarà soggetta alla disciplina regolatoria. La configurazione riguarderebbe esclusivamente nuovi impianti da rinnovabili e quindi impianti che non beneficiano di incentivi alla produzione ai sensi dei vecchi conti energia. In queste configurazioni si potrà risparmiare grazie all'autoproduzione rispetto al valore della materia prima (circa 60/65 Euro/MWh), non si pagheranno le tariffe variabili di trasmissione e distribuzione (circa 13 Euro/MWh), parte delle tariffe di dispacciamento, così come i costi del mercato della capacità e l'imposta sul valore aggiunto su tutte tali componenti esentate. La sommatoria dei vantaggi derivanti dalle esenzioni e dal valore risparmiato dell'energia dovrebbe superare i 90 Euro/MWh e tali esenzioni unite alla detrazione fiscale dovrebbero portare a una redditività adeguata a stimolare gli investimenti.

La disciplina non porta maggiori costi perché viene solo prevista la possibilità per le configurazioni previste di usufruire dei sistemi incentivanti già esistenti e cioè le detrazioni fiscali di cui all'articolo 16 lettera h) e gli incentivi di cui al DM 4 luglio 2019 e eventuali ulteriori incentivi potranno essere individuati da Arera solo a valere su minori costi. Il sistema garantirà ai clienti finali associati la possibilità di autoprodursi quota parte della propria energia senza gravare sulle bollette degli altri cittadini.

5.2 Promozione delle fonti rinnovabili nelle isole minori

Articolo 66, introdurre nuovo comma.

Il Governo è delegato ad adottare entro 180 giorni, su proposta del Ministero dello sviluppo economico di intesa con il Ministero dell'Ambiente un Decreto Legislativo al fine di ridefinire le concessioni per la produzione e distribuzione di energia elettrica nelle isole minori non interconnesse, con l'obiettivo di assegnare tramite gara entro il 2025 tali concessioni e fissando per la selezione delle proposte target minimi e crescenti di penetrazione delle fonti rinnovabili, dell'accumulo, della mobilità elettrica e garanzie per gli investimenti nella innovazione e sicurezza della rete di distribuzione.

Motivazioni:

Nelle isole minori non interconnesse la penetrazione delle fonti rinnovabili è la più bassa d'Italia a fronte di risorse rilevanti¹⁸. In altri Paesi, non solo europei, si sta dimostrando che è possibile arrivare a una produzione interamente da fonti rinnovabili con vantaggi economici e ambientali. Nelle isole minori italiane la produzione e distribuzione è esercitata da parte di imprese locali – in regime di deroga rispetto alle norme nazionali e selezionate senza gara - che in questi anni hanno realizzato limitatissimi investimenti a fronte di sussidi rilevanti prelevati nelle bollette attraverso una specifica voce (la componente UC4 degli oneri di sistema). Questa situazione può essere superata mettendo a gara le concessioni e stabilendo criteri per la selezione delle proposte legate agli investimenti in fonti rinnovabili e in una gestione innovativa e in sicurezza della rete, dei sistemi di accumulo, della mobilità elettrica.

6 ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI

Introdurre alla fine del comma 16 la seguente frase:

Al fine di favorire l'elaborazione di piani e progetti di adattamento ai cambiamenti climatici e per interventi di manutenzione, riqualificazione e messa in sicurezza degli spazi pubblici e di allerta dei cittadini, sono assegnati ai Comuni contributi soggetti a rendicontazione pari a 200 milioni di Euro l'anno, per ciascuno degli anni dal 2020 al 2022.

Motivazioni

¹⁸ <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/Isole-Sostenibili-Rapporto-2019.pdf>

Dal 2010 ad oggi nei Comuni italiani sono oltre 200 i Comuni in cui si sono registrati impatti rilevanti¹⁹, con danni e conseguenze sulle persone, in un processo che nella prospettiva del cambiamento climatico andrà peggiorando. Negli altri Paesi europei le città hanno approvato dei piani di adattamento ai cambiamenti climatici che hanno permesso di individuare i maggiori fattori di rischio, le aree prioritarie su cui intervenire, gli obiettivi degli interventi e le risorse necessarie per condividere la spesa con il Governo. In questo modo si evita di continuare nell'assurdità italiana di una spesa per la riparazione dei danni degli impatti di fenomeni meteorologici estremi che è 4 volte superiore a quanto spendiamo per la prevenzione.

7 ABUSIVISMO EDILIZIO E RECUPERO DEL PATRIMONIO EDILIZIO

Articolo da introdurre:

Per la demolizione delle opere abusive sono stanziati 50 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2021 e conferiti al fondo istituito per gli interventi di demolizione delle opere abusive istituito con la Legge 205/2017 presso il Ministero delle infrastrutture. A tale fondo possono chiedere risorse i Comuni per le attività di demolizione di opere abusive e per la chiusura delle procedure di sanatoria edilizia ancora aperte. Il Ministero delle Infrastrutture entro 60 giorni, di concerto con il Ministero dell'Ambiente e dell'Economia, definisce le modalità di accesso e utilizzazione delle risorse.

Il potere sostitutivo in materia di repressione dell'abusivismo edilizio, ai sensi del testo unico in materia edilizia (Dpr 380/2001), è esercitato dal Prefetto. I Comuni trasmettono con cadenza annuale l'elenco delle opere abusive per i quali non si è concluso l'iter di demolizione e l'elenco delle demolizioni da eseguire. Il Prefetto, può avvalersi delle competenze degli uffici e degli organi della Pubblica amministrazione e dello Stato, entro trenta giorni dalla ricezione degli elenchi provvede agli adempimenti di notifica al proprietario dell'acquisizione al demanio e di demolizione dell'abuso, avvalendosi anche delle risorse di cui al comma precedente. L'agenzia delle Entrate trasmette le informazioni relative ai fabbricati non accatastati acquisite sulla base delle immagini aeree e delle verifiche di cui al DL 78/2010, alla Banca dati nazionale sull'abusivismo edilizio istituita con la Legge 205/2017 presso il Ministero delle infrastrutture, ai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni e attività culturali, ai Comuni e ai Prefetti, in modo che siano avviate le attività di verifica della regolarità edilizia e fiscale.

Motivazioni

L'abusivismo rappresenta una piaga per il territorio italiano, con edifici che deturpano paesaggi di pregio e mettono in pericolo la vita delle persone perché costruiti con materiali di scarto, lavoro in nero e spesso in aree a rischio sismico e idrogeologico. Non solo, secondo alcune stime sono oltre 1,5 milioni le pratiche di condono edilizio ancora ferme nel nostro paese, lasciando dunque gli edifici senza manutenzione e interventi di messa in sicurezza che potrebbero diventare anche un volano per l'economia e il turismo. Gli edifici abusivi devono essere demoliti, ed è per questo che occorre intervenire sulle barriere che oggi incontrano gli interventi, ma occorre anche finanziare i costi per la chiusura delle pratiche nei Comuni. I fondi per le demolizioni e per lo smaltimento delle pratiche di condono ancora aperte in alcuni Comuni devono essere garantiti con continuità, dando certezza nel tempo e aumentando la dotazione del fondo introdotto da parte del MIT con la Legge di Bilancio 2018. In secondo luogo occorre introdurre poteri sostitutivi efficaci in assenza di provvedimenti da parte dei Comuni, perché altrimenti le demolizioni si fermano, e quindi occorre trasferire il potere di intervento sostitutivo ai prefetti in modo da ripristinare la legalità²⁰.

¹⁹ Si veda cittaclima.it

²⁰ Occorrerebbe anche occorre aggiornare le informazioni sugli edifici esistenti, visto il numero di edifici abusivi realizzati negli ultimi dieci anni in modo da verificare la regolarità edilizia e fiscale. In particolare si devono utilizzare le analisi realizzate dall'agenzia delle entrate relative ai fabbricati non accatastati acquisite sulla base delle immagini aeree e delle verifiche di cui al DL 78/2010, e che devono essere trasferite ai Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, ai Comuni e ai Prefetti, in modo che siano avviate le attività di verifica della regolarità edilizia e fiscale.