

AMBIENTE La proposta I sussidi dannosi (SAD)

Costa vuole levare gli sconti al gasolio Guerra sui rincari



Nella legge di Bilancio Il piano: tagli per circa 3 miliardi. I petrolieri furiosi: "Salgono i prezzi"

» Virginia Della Sala

Al ministero dell'Ambiente sono decisi ad andare fino in fondo o almeno ad arrivare là dove possono (ovvero a Palazzo Chigi, prima della legge di Bilancio) con le proposte di tagli dei Sad, i cosiddetti "Sussidi ambientali dannosi". Il primo indiziato è lo sconto sulle accise che gravano sul gasolio rispetto a quelle sulla benzina: in sintesi, da gennaio potrebbe esserci un aumento del costo del diesel per automobilisti e autotrasportatori in nome della transizione ecologica.

QUANDO SI PARLA di Sad, ci si riferisce a 19 miliardi l'anno (stimati in un apposito censimento che viene redatto annualmente dagli uffici del ministero dell'Ambiente) di agevolazioni che hanno l'obiettivo di sussidiare i consumatori e l'industria ma che hanno senz'altro un costo ambientale, visto che sono indirizzate verso attività che aumentano le emissioni nocive e l'inquinamento. È un punto cardine della politica del ministro dell'Ambiente Sergio Costa, meno del resto del governo (un po' perché si vorrebbe che quei soldi servissero per fare cassa, un po' perché si teme di indispettare determinate categorie produttive) nonostante

sia stato calcolato che questa abolizione riporterebbe nelle casse dello Stato dalla sola parificazione fiscale tra benzina e gasolio almeno 2,67 miliardi di euro entro il 2030 (l'accisa sulla benzina è infatti pari a 728 centesimi a litro, quella sul gasolio a 617, la parificazione richiederebbe diversi anni). È la voce più importante.

Altri 61 milioni arriverebbero dall'abolizione della riduzione delle accise sul gas per usi industriali (termoelettrici esclusi) con consumi superiori a 1,2 milioni di metri cubi l'anno, 15,5 milioni dalle agevolazioni delle accise sui carburanti utilizzati dalle forze armate, 23 milioni dalla revisione delle disposizioni di accise sul gas per usi industriali, 1,5 milioni da altri aumenti in settori meno *mainstream*, come i lubrificanti per la produzione della gomma ai cantieri per l'estrazione di idrocarburi fino alla produzione di magnesio dall'acqua di mare.

Quello che interessa però la stragrande maggioranza dei cittadini, i petrolieri e le loro associazioni rappresentative è la voce più corposa, che si tradurrà in un aumento delle accise sul gasolio che dovranno raggiungere il livello della benzina. Alla fine dei conti, se la misura dovesse passare, o i petrolieri, furiosi, accetteranno di pagare di più allo Stato per distribuire questo carburante o, come prevedibile, aumenteranno il costo al rifornimento per i consumatori. Che poi, per il ministero, entrambi gli scenari porterebbero allo stesso risultato: il primo potrebbe spingere produttori e distributori a cambiare modello di business (improbabile), il secondo i consumatori a virare verso soluzioni più ecologiche, come metano ed elettrico per evitare l'aumento dei prezzi.

INTANTO è iniziata una strenua difesa dello *status quo* da parte dei petrolieri, le loro osservazioni sono sulle pagine dei giornali ma soprattutto negli esiti della

consultazione pubblica che il ministero dell'Ambiente ha avviato dal 31 luglio al 27 agosto sul suo sito con le proposte di cambiamento e a cui hanno risposto in 327 tra privati cittadini, imprese, ricercatori, ambientalisti e associazioni di categoria. Se, ad esempio, Legambiente rileva e propone che le stesse misure siano applicate anche al gas e al metano e non solo a benzina e gasolio, l'unione Petrolifera, ha osservato che "aumentare l'accisa per generare risorse da destinare alla mobilità elettrica", come temo accadrà, non sia condivisibile perché "si interviene in modo non equo e socialmente ed economicamente non sostenibile senza garantire effetti ambientali certi e significativi". Annotano che i recenti sviluppi nella tecnologia dei veicoli e dello stesso diesel abbiano già impatti positivi in termini ambientali e propongono che i cambiamenti siano per favorire lo sviluppo di componenti rinnovabili nei carburanti (ad esempio riducendo le accise) e rimodulando la fiscalità tra benzina e gasolio con gettito a "somma zero" ma in favore del rinnovo del parco macchine circolante con mezzi più *green* ma indipendentemente dal tipo di alimentazione che usano. La "somma zero" immaginata per ora dal ministero, invece, prevede che le risorse in più siano convertite in incentivi ecologici in favore dei settori interessati dai tagli. Bisognerà capire, ora, di che tipo e si vedrà se lo scontro arriverà ai livelli francesi dove l'aumento di gasolio e benzina del 2019 portò in piazza i gilet gialli. L'ultima parola è lontana dall'esser spesa.