



LEGAMBIENTE

IL CAMBIAMENTO PASSA PER L'AMBIENTE

Rilanciare gli investimenti per il clima, l'innovazione ambientale,
le città a parità di gettito per il bilancio dello Stato.

Le proposte di Legambiente per la Legge di Bilancio 2019

I temi ambientali devono uscire da un evidente paradosso. Da un lato cresce tra i cittadini l'attenzione e la preoccupazione per l'inquinamento (atmosferico, dei mari, dell'acqua, dei suoli...) e per i rischi che caratterizzano il delicato territorio italiano - e che mette in pericolo scuole, case, ponti -, ma dall'altro nel dibattito politico questi temi faticano a trovare spazio, se non durante le periodiche emergenze. Di sicuro sono stati assenti in queste settimane di discussione che si è aperta sulla prossima legge di bilancio. Nel **Documento di Economia e Finanza** presentato dal Governo, l'ambiente non rientra tra le 6 priorità individuate per il rilancio del Paese. Nel capitolo su energia e ambiente sono però diverse le proposte positive e condivisibili, con impegni nei settori dell'efficienza energetica, della biodiversità e dei parchi, dell'economia circolare e della mobilità sostenibile ed elettrica. Inoltre, tra i 12 Disegni di Legge collegati alla Legge di Bilancio uno riguarderà misure fiscali agevolate per le società che riducono le emissioni inquinanti (definita Ires Verde). L'impressione è che però l'ambiente non sia un tema al centro dell'agenda di Governo, come purtroppo è avvenuto nella scorsa legislatura e dove pure sono stati diversi i successi ottenuti grazie all'iniziativa parlamentare (Legge sugli Ecoreati, sui piccoli Comuni, riforma delle agenzie ambientali). Eppure **nel Contratto per il Governo del Cambiamento**, sottoscritto dai due partiti che compongono la maggioranza, **si prendono chiari obiettivi e impegni** che riguardano la tutela e valorizzazione ambientale e la lotta ai cambiamenti climatici, così come gli impegni scritti per le infrastrutture per garantire una acqua pubblica e di qualità, l'economia circolare, le bonifiche, la riqualificazione edilizia, mobilità sostenibile, pendolari.

Come Legambiente prendiamo sul serio questa sfida di cambiamento e per questo abbiamo messo assieme un documento di proposte indispensabili per affrontare queste sfide e mettere in moto dei processi che sono nell'interesse dei cittadini e delle imprese. Oltretutto **tutti 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 direzione dove si tiene assieme qualità e innovazione: dal turismo all'agricoltura biologica, dal mondo del riciclo a quello dell'efficienza energetica. Ed è quanto mai miope oggi pensare che le scelte di investimento in campo ambientale non abbiano nulla 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 qui o rimanerci (magari al Sud, da dove ogni anno emigrano oltre 100mila persone, in larga parte giovani). Al contrario questa prospettiva rappresenta una straordinaria occasione per rilanciare le vocazioni dei territori, creare opportunità per la nascita di imprese e di nuovo lavoro. Un Paese come l'Italia avrebbe tutto l'interesse a scegliere questa direzione di cambiamento - e spingendo nella stessa direzione le scelte a livello europeo -, perché potrebbe rafforzare la propria competitività legando ancora di più il marchio del *Made in Italy* ad un'idea di qualità che include salute, sostenibilità ambientale e sociale dei prodotti.

Le nostre proposte hanno come obiettivo di dare subito un segnale di impegno sui temi ambientali. A partire dalla Legge di Bilancio 2019, perché non ci sono due tempi delle politiche ambientali, l'emergenza climatica e la situazione impongono di affrontare ora i problemi aperti senza aspettare, anche questa volta e come per la crisi economica, che prima si affrontino altre priorità. Ma l'aspetto importante è che per portare avanti queste scelte **non c'è bisogno di nuove tasse o di un ulteriore aggravio del debito pubblico italiano. Non occorre aprire un nuovo fronte di scontro con l'Europa per realizzarle**, perché al contrario da Bruxelles ci sollecitano da tempo di intervenire su una fiscalità che pesa sul lavoro e non sul consumo delle risorse ambientali rinnovabili. Semplicemente se si guarda nel grande bilancio dello Stato italiano si scopre che le risorse ci sono, ma bisogna finalmente avere il coraggio di aggredire le rendite a danno dell'ambiente che impediscono una corretta gestione delle risorse naturali e dei beni comuni, gli

enormi sprechi, le scelte infrastrutturali sbagliate. E' importante sottolineare che oggi non esistono ragioni tecniche o economiche, si può dare risposta 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 – 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.

E' infatti possibile muovere nuovi investimenti per 1 miliardo di Euro nella innovazione e riqualificazione ambientale, urbana, territoriale. **Le proposte individuate avrebbero un risultato positivo netto per il bilancio dello Stato nel 2019 perché si sono individuate voci di entrata di pari entità che cancellano evidenti ingiustizie e regali alle rendite in campo ambientale.** Non solo, per quanto riguarda le entrate ci si è posti in un'ottica cautelativa, con una entrata in vigore graduale della tassazione nell'ambito della legislatura come spieghiamo nella descrizione dei diversi punti delle proposte e quindi le entrate per lo Stato si amplierebbero e il bilancio sarebbe ampiamente positivo. E' da sottolineare che **le entrate previste sarebbero strutturali, per cui gli interventi positivi proposti potrebbero essere finanziati per più anni, sostituiti e integrati con altre proposte visto che aumenterebbero le entrate.** Una parte delle risorse entrerebbe nelle casse delle Regioni (perché sono di loro competenza secondo le Leggi), ad esempio, le entrate dai canoni delle cave o delle acque di sorgente.

Inoltre, è arrivato il momento di aprire il cantiere di **una grande riforma della fiscalità per l'ambiente, il clima, il lavoro.** Nella direzione di quanto stanno facendo tutti i grandi Paesi europei: 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 capaci di ridurre emissioni di gas serra, di promuovere l'economia circolare e le fonti rinnovabili. **Si possono orientare almeno 10 miliardi di Euro di entrate fiscali verso l'innovazione ambientale e il lavoro.** Pensiamo alle accise sui prodotti energetici, dove esistono rilevanti sussidi diretti e indiretti dannosi, o all'Iva, dove nell'articolazione delle aliquote non si distingue tra prodotti che hanno impatto o meno sull'ambiente. Del resto è lo stesso Ministero dell'Ambiente a quantificare in oltre 16 miliardi di Euro i sussidi dannosi per l'ambiente in Italia¹.

Sono quattro gli ambiti di intervento della nostra proposta.

1. **Le concessioni**, dove nella gestione di autostrade e aeroporti, di cave e acque minerali occorre ristabilire regole che garantiscano una corretta gestione di beni pubblici come, purtroppo, oggi non avviene e dove è possibile recuperare risorse per centinaia di milioni di Euro all'anno da chi guadagna dallo sfruttamento e dal degrado dell'ambiente.
2. **I cambiamenti climatici**, dove intervenire su esenzioni dalle tasse per centinaia di milioni di Euro che oggi premiano le fonti fossili, spostando la fiscalità verso le fonti con minori impatti ambientali e l'innovazione, eliminando le barriere che oggi limitano le fonti rinnovabili e la mobilità sostenibile ed elettrica.
3. **La fiscalità sull'economia circolare e le filiere locali di qualità**, dove ridisegnare le aliquote Iva e differenziare i diversi beni sulla base dell'impatto ambientale e sociale dei prodotti in modo da premiare innovazione ambientale e efficienza, le filiere territoriali e il *Made in Italy* di qualità.

¹ Si veda <http://www.minambiente.it/pagina/catalogo-dei-sussidi-ambientalmente-dannosi-e-dei-sussidi-ambientalmente-favorevoli>

4. **Il rilancio degli investimenti utili**, fondamentali per il rilancio dell'economia, e dove la priorità deve andare agli interventi capaci di riqualificare edifici e periferie urbane, scuole, di creare nuove linee metro e tram, piste ciclabili, di adattare le città ai cambiamenti climatici, di intervenire finalmente sui problemi di acquedotti e depuratori, sui ritardi delle bonifiche dei terreni inquinati, su quelli di demolizione degli edifici abusivi.

Il vantaggio di interventi e investimenti di questo tipo è molteplice. Sono ambiti dove i tempi di risultato sono molto più brevi delle politiche di reddito, fiscali o pensionistiche o delle grandi opere. E permettono di dare risposta ai problemi delle persone nei luoghi dove vivono, perché intervengono nelle città e nelle case e offrono la possibilità di ridurre la spesa energetica e di offrire un'alternativa più sostenibile e economica per gli spostamenti, di vivere in spazi più vivibili e sicuri, rendendo così più attrattive le nostre città sia per i turisti che per rimanere o tornare a viverci. Perché non è tutto uguale, le scelte di investimento possono produrre risultati economici, ambientali, occupazionali profondamente differenti. E se davvero il nuovo Governo vuole impegnarsi nella mobilità sostenibile e nella lotta al dissesto idrogeologico e ai cambiamenti climatici è ora il tempo delle decisioni.

Si toccano interessi? Certamente. Ma 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 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. Ma ancora, per quale ragione l'aliquota Iva deve essere la stessa se un prodotto nasce da processi di riciclo di materiali o da agricoltura biologica da filiere territoriali, o se invece è realizzato con processi che impattano sull'ambiente nella produzione e anche nel trasporto. 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) 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 legata da quanto inquinano quando poi quelle emissioni costringono a chiudere le città e fanno ammalare le persone? Davvero paradossale è poi che sia vietato per legge distribuire energia elettrica prodotta da impianti solari all'interno di un condominio o di un distretto produttivo. Oggi sono le imprese a chiedere di avere nel nostro Paese regole trasparenti che permettano di premiare chi innova e scommette su ricette capaci di creare posti di lavoro nei territori attraverso processi ambientali e sociali virtuosi. E se a queste idee aggiungiamo quanto si può recuperare da evasione fiscale, sprechi della pubblica amministrazione, investimenti in infrastrutture inutili si comprende come non esistano scuse per rinviare anche gli investimenti per la scuola e l'università, l'accesso alla casa e le periferie. Insomma **non ci sono scuse, serve solo lo volontà e il coraggio di intraprendere il cambiamento.**

Un aspetto importante da sottolineare è che queste proposte permettono di rilanciare la domanda interna, ossia quella che più ha sofferto 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 invece vede protagoniste le imprese italiane che hanno puntato sulla innovazione e la sostenibilità ambientale, in particolare nel settore manifatturiero e nell'agroalimentare di qualità). La sfida sta oggi infatti nell'accompagnare una innovazione diffusa del tessuto imprenditoriale

italiano attraverso la chiave dell'economia circolare e della decarbonizzazione, che oggi non sono più ricette ambientaliste ma gli obiettivi delle politiche europee al 2030.

La nuova legislatura si è aperta con un Governo che ha fatto del cambiamento la propria bandiera per superare i problemi del Paese. Le proposte che abbiamo messo in fila vanno proprio nella direzione di ripensare l'economia Italia e di rilanciarla **affrontando i problemi e le diseguaglianze economiche, sociali e territoriali cresciute nel Paese**. Perché proprio la mancanza e precarietà del lavoro, le barriere e disparità nelle condizioni di accesso sono la ragione della paura del futuro non solo tra i giovani ma in tutta la società italiana, sono alla base dei terribili crescenti fenomeni di intolleranza e razzismo. Le risorse e le idee ci sono per cambiare questa situazione, per questo al nuovo Governo e al nuovo Parlamento chiediamo di dare seguito alle promesse e agli impegni presi.

L'impatto positivo sul bilancio dello Stato delle proposte di Legambiente

	Temi	Proposte (Solo quelle con impatto sul bilancio dello Stato)	Bilancio (milioni di Euro)
1	Concessioni	Adeguamento canoni cave	+100
		Adeguamento canoni acque minerali	+220
		Adeguamento canoni concessioni balneari	+100
2	Clima	Adeguamento royalties per l'estrazione di petrolio e gas, cancellazione esenzioni	+200
		Riduzione e ridefinizione sussidi all'autotrasporto	+200
3	Fiscalità ambientale	Riduzione dell'Iva per beni e servizi per spingere l'innovazione ambientale e ridurre gli impatti	-120
		Ecotassa per conferimento a discarica e tributo per i rifiuti da demolizione e costruzione	+200
4	Investimenti	Incentivi per diagnosi sismiche e energetiche di edifici e scuole	-100
		Fondo per gli interventi di riqualificazione energetica e antisismica degli edifici	-100
		Completamento dell'anagrafe scolastica	-50
		Nuovi treni per i pendolari	-200
		Reti di piste ciclabili urbane	-50
		Progetti di adattamento al clima nei Comuni	-200
		Riduzione dispersione idrica acquedotti	-100
		Fondo per le demolizioni	-100
	TOTALE		0

I campi di intervento

1) Concessioni: Stop alle rendite contro l'ambiente,

La situazione:

La terribile tragedia di Genova ha aperto gli occhi sulla situazione delle autostrade italiane: scarsi controlli, inadeguati investimenti in manutenzione, enormi guadagni per i gestori. Ma sono ancora troppi i settori dove le concessioni sono contraddistinte da problemi analoghi e nei quali bisogna intervenire. Esempi emblematici sono le cave, le acque minerali, gli stabilimenti balneari.

In Italia sono oltre 4.700 **le cave attive** che garantiscono meno di 45 milioni di euro l'anno a Regioni ed Enti Locali a fronte di ricavi per il settore pari ad almeno 3 miliardi di euro. Eppure stiamo parlando di 53 milioni di metri cubi estratti annualmente solo per sabbia e ghiaia, materiali fondamentali nelle costruzioni, ma elevati sono anche i quantitativi di calcare (22,1 milioni di metri cubi) e di pietre ornamentali (oltre 5,8 milioni di metri cubi). 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.

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 (che varia tra 0,50 e 1,0 euro al litro) e che fa fatturare circa 2,8 miliardi all'anno alle aziende concessionarie a fronte di un corrispettivo che entra alle Regioni di appena 18 milioni. 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. Attualmente le 300 concessioni producono un giro di affari da 2,7 miliardi di euro.

Negli **stabilimenti balneari** i canoni sono storicamente oggetto di polemiche, perché sono bassi, con grandi differenze e poca trasparenza, e questa situazione ha portato in diversi casi a premiare rendite di posizione e generato abusi edilizi e illegalità nei confronti del diritto di accesso alle spiagge. 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 100 Mln di Euro contro 2.000 Mln di euro.

Le **concessioni autostradali** sono entrate al centro dell'attenzione dopo la 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'Italia². Secondo i dati dell'Autorità dei Trasporti i ricavi dei

² 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

concessionari superano i 6 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. Il nuovo Governo ha giustamente previsto nel Decreto su Genova l'istituzione di una Agenzia che avrà i compiti di garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali ed esercitare l'attività ispettiva finalizzata alla verifica della corretta organizzazione dei processi di manutenzione da parte dei gestori, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture (stradali e ferroviarie), obbligando i gestori a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle infrastrutture. L'augurio è che ora si cambi anche in un altro settore delicato come quello che riguarda le **concessioni aeroportuali**. Perché anche qui serve un cambio nel sistema dei controlli (oggi affidati all'Enac), che propone e approva anche i progetti dei concessionari con un evidente conflitto di interessi) e nelle tariffe oggi divise tra alcuni aeroporti con accordi in deroga (Roma, Venezia, Milano) che hanno avuto aumenti enormi e ingiustificati (se non a motivare nuove piste e terminal), su cui decide e vigila l'Enac, e invece il resto degli aeroporti su cui le tariffe sono regolate dall'Autorità nazionale dei trasporti (e che vedono ridurre passeggeri e investimenti). Inoltre in tutti gli aeroporti sono evidenti i problemi ambientali dovuti a rumore, inquinamento di cui soffrono i cittadini e inadeguatezza di valutazioni ambientali, controlli e interventi di riduzione degli impatti, su cui occorre un cambio urgente.

Si tratta di concessioni con caratteri diversi ma gli obiettivi dovrebbero essere analoghi, perché sono tutti beni pubblici che meritano di avere attente regole di assegnazione e gestione, canoni adeguati in modo da evitare abusi e rendite.

Le proposte:

1. **Rivedere i canoni in materia di concessioni di beni con valore ambientale.** Approvare una Legge quadro per le concessioni con l'obiettivo per quanto riguarda i canoni di stabilire, sulla traccia di quanto fa la Gran Bretagna per le attività estrattive, che i canoni siano **mediamente pari al 20% dei prezzi di vendita finali**. In modo da avere dei riferimenti chiari da un lato per quanto riguarda la tutela del territorio (un problema ancora aperto in molte aree del Paese) e dall'altro per chiarire i termini di intervento da parte delle Regioni, che possono articolare i canoni sulla base dei caratteri dei territori e del tipo di risorse presenti e in modo da stabilire una applicazione graduale nell'arco della legislatura.
2. **Adeguare i canoni per le attività estrattive. Dal primo gennaio 2019 è fissato un valore minimo in tutta Italia pari al 5% dei prezzi di vendita dei materiali estratti che andrà crescendo fino al 20% dei prezzi di vendita dei materiali cavati** (come nel Regno Unito) 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. Questo

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".

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. 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.

3. **Adeguare i canoni per il prelievo di acque minerali. Dal primo gennaio 2019 è fissato un canone minimo pari a 20 Euro/m³** su tutto il territorio nazionale, che potrà essere articolato da parte delle Regioni e differenziato in funzione di obiettivi ambientali. Attualmente il canone medio è di 0,1 centesimi per litro, con questa proposta si passerebbe a 2 centesimi³, 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. La nuova tariffa permetterebbe di passare dagli attuali 18 milioni di euro incassati in totale dalle Regioni ad almeno 280 milioni di euro. Ma ovviamente potrebbe crescere ancora vista l'evidente distanza da una tassazione giusta su un bene pubblico così prezioso.
4. **Adeguare i canoni per le concessioni balneari. Dal primo gennaio 2019 è fissato un canone minimo pari ad almeno 10 Euro a mq all'anno** su tutto il territorio nazionale **che andrà crescendo fino a 20 Euro a mq all'anno** secondo regole dettate dalle Regioni che potranno differenziarlo in funzione di premialità e penalità legate alle modalità di gestione e agli interventi di riqualificazione ambientale messi in atto dal concessionario⁴. di obiettivi ambientali. Si passerebbe quindi dai 100 milioni incassati ogni anno a 200 milioni, ma si potrebbe arrivare a 400 milioni nell'ambito della legislatura. L'obiettivo è di spingere una corretta e trasparente gestione ai sensi delle direttive europee in attesa delle regole per le gare previste dalle Direttive europee.
5. **Vietare le proroghe delle concessioni autostradali 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. **Le convenzioni di gestione delle autostrade devono essere affidate sempre tramite gara,** con contratti di durata legati alla gestione e manutenzione dell'infrastruttura, stabilendo inoltre che le risorse provenienti dai pedaggi autostradali siano destinate per metà alla manutenzione delle infrastrutture stradali e per metà alla realizzazione di nuove infrastrutture urbane di mobilità sostenibile.
6. **Trasferire le competenze in materia di regolazione delle tariffe aeroportuali e di definizione dei livelli di qualità dei servizi all'Autorità nazionale dei trasporti.** L'Enac rimane competente in materia di controlli mentre l'approvazione dei progetti è di competenza del Ministero delle Infrastrutture. Il Ministero delle Infrastrutture entro 60 giorni approva un Decreto, di intesa con il Ministero dell'Economia, per definire la suddivisione delle entrate delle tariffe aeroportuali tra investimenti diretti negli scali e

³ Con un adeguamento del canone a 2 centesimi/litro e tenendo conto dei litri imbottigliati nel 2015 (13,8 miliardi), si passerebbe da un'entrata totale per le Regioni di 13,8 milioni di euro ad una di 276 milioni di euro, con un incremento positivo di 262,2 milioni di euro.

⁴ 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.

investimenti previsti dal piano nazionale per superare disparità e problemi. Il Ministero delle Infrastrutture di intesa con i Ministeri dell'ambiente e dell'Economia, approva Entro 60 giorni un Decreto per l'accelerazione dei trasferimenti di risorse e la realizzazione degli interventi previsti dai piani antirumore previsti dal DL 13/2005.

2) Lotta ai cambiamenti climatici: Stop sussidi alle fonti fossili e spinta all'innovazione

La situazione

I cambiamenti climatici una drammatica emergenza planetaria che sta producendo sempre più rilevanti impatti, anche nel nostro Paese, ma al contempo un'occasione per ripensare il sistema energetico in modo da renderlo finalmente libero dalle importazioni di fonti fossili. L'accelerazione nella frequenza e intensità dei fenomeni climatici stanno coinvolgendo tutti i Paesi del Mondo, con danni sempre più rilevanti. In Italia lo raccontano i danni provocati dal 2010 ad oggi con 340 fenomeni meteorologici estremi avvenuti in 198 Comuni italiani e 157 persone vittime di maltempo. Proprio ieri un Rapporto presentato dall'Ipcc ha chiarito oltre ogni ragionevole dubbio l'urgenza di accelerare nella direzione fissata con l'Accordo di Parigi per scongiurare le conseguenze di un Pianeta dove la temperatura è arrivata a crescere di due gradi. L'Europa ha intanto fissato i propri obiettivi al 2030 e ora il nostro Paese è chiamato a definire un Piano per l'energia e il clima (da presentare in prima bozza il prossimo Dicembre) per conseguire i target e realizzare un processo di cambiamento trasversale a tutti i settori economici, che può portare benefici enormi in termini di nuova occupazione, riduzione delle bollette energetiche e delle importazioni di fonti fossili, benessere e vivibilità delle nostre città.

La prima scelta coerente con questo scenario è **cancellare i sussidi di cui ancora beneficia l'estrazione di fonti fossili**, incomprensibili in un Paese impegnato nella lotta ai cambiamenti climatici. Oggi infatti per estrarre petrolio e gas le aziende pagano solo il 10% di royalties per le trivellazioni su terra ferma e il 7% per quelle marine. Royalties troppo basse se paragonate con quelle di altri Paesi europei — ad esempio Danimarca, Germania, Norvegia - come evidenziato da analisi internazionali e dallo stesso Ministero dell'Ambiente ma le esenzioni e i vantaggi non si fermano qui⁵. Inoltre le royalties che le imprese pagano alle Regioni le possono dedurre dalle tasse che pagano allo Stato.

Rilevanti sono anche i **sussidi per l'autotrasporto**, che ogni anno secondo i dati della Ragioneria dello Stato beneficiano di alcuni miliardi di euro di sussidi attraverso esenzioni dal pagamento dell'accisa sul gasolio, sconti sui pedaggi autostradali, sui premi Inail e Rca e molto altro (pari a 1.3 miliardi di Euro all'anno come sconto dell'accisa sul gasolio e 250 milioni di euro per fondi diretti al sostentamento del settore, sconti sui pedaggi autostradali, riduzioni sui premi INAIL e RCA oltre a deduzioni forfettarie non documentate). In Italia il trasporto merci è dominato dalla gomma (oltre il 90%), eppure per distanze superiori ai 200 chilometri le alternative possono risultare competitive ma rimangono svantaggiate proprio per il peso dei sussidi all'autotrasporto. Questa situazione non

⁵ Oltre alle royalties irrisorie bisogna aggiungere che, in base alle leggi italiane, le prime 20 mila tonnellate di petrolio prodotte annualmente in terraferma, le prime 50 mila tonnellate di petrolio prodotte in mare, i primi 25 milioni di metri cubi standard di gas estratti in terra e i primi 80 milioni di metri cubi standard in mare, sono esenti dal pagamento di aliquote allo Stato così come le produzioni in regime di permesso di ricerca. In tema di gas, vuol dire il 21% della produzione da mare gratuito. Anche i canoni annui per i permessi di prospezione e ricerca risultano irrisori. Oggi in Italia si pagano infatti canoni che vanno dai 3,40 euro a kmq per le attività di prospezione, ai 6,82 per i permessi di ricerca, fino ai 55 euro circa a kmq per le attività di coltivazione.

è più sostenibile per il peso che ha il trasporto su gomma in termini di inquinamento e emissioni di CO₂, per l'inquinamento che produce, anche per l'età del parco circolante (oltre la metà ha più di dodici anni di età e dunque di categoria Euro 0 – Euro 3) e per le possibilità che oggi vi sono di una logistica integrata gomma-ferro-cabotaggio (come si fa in tutta Europa).

Se invece guardiamo alle politiche attive per invertire questa situazione sono due i campi fondamentali di intervento per sostituire le fonti fossili: da un lato lo **sviluppo delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica** e dall'altro le diverse forme di **mobilità a emissioni zero**, su cui il nostro Paese ha molti ritardi da recuperare. Negli ultimi tre anni la media delle installazioni di impianti da fonti rinnovabili è stata bassa nel nostro Paese (350 MW di fotovoltaico e 260 MW di eolico) ed inadeguata per raggiungere gli obiettivi europei al 2030. Eppure oggi le fonti rinnovabili potrebbero crescere anche senza incentivi se si eliminassero i divieti all'autoproduzione e alla produzione e distribuzione locale che oggi riguardano condomini, attività produttive e distretti, famiglie. Il vantaggio è che attraverso la produzione e distribuzione di energia prodotta da fonti rinnovabili direttamente alle utenze poste in aree limitrofe o all'interno di edifici commerciali, si riducono i costi per il sistema e si possono spingere investimenti, oltre che negli impianti rinnovabili, anche nella gestione integrata dell'energia (elettricità e calore, efficienza, accumulo, ecc.). Oggi questa prospettiva è al centro delle nuove Direttive europee, che stabiliscono chiari diritti per i **prosumer** (produttori-consumatori) e per le **comunità energetiche**, aprendo ad interventi che potrebbero aprire innovazioni nell'interesse delle imprese italiane⁶. Per ridurre inquinamento e emissioni di gas serra prodotte dai trasporti occorre intervenire in particolare nelle aree urbane - con oltre due terzi della domanda di spostamento - attraverso scelte capaci di rendere competitive le diverse forme di mobilità sostenibile e alternative all'auto privata. **Una prima leva è quella fiscale**, in modo da spingere l'innovazione nel parco circolante e l'efficienza nei carburanti intervenendo sulla fiscalità nei trasporti. Un intervento che potrebbe essere realizzato già a partire dalla Legge di Stabilità 2019 riguarda le accise sui carburanti. Perché l'obiettivo dovrebbe essere che fossero proporzionali al contenuto di carbonio fossile e inquinamento prodotto, mentre invece non è così e la distorsione sul prezzo è evidente⁷ e in particolare premia il diesel ingiustamente. E da questa ridisegno della fiscalità sui carburanti e la proprietà potrebbero arrivare anche le risorse per incentivare la mobilità elettrica. Un intervento di questo tipo dovrebbe essere realizzato a parità di gettito e sarebbe un primo segnale di attenzione all'inquinamento prodotto dai veicoli e di spinta all'innovazione. Occorre poi oggi considerare un nuovo tassello nel mosaico dei modi di spostarsi in città, che è quello della micromobilità elettrica. Ossia di mezzi che possono essere di facile trasporto, anche sui mezzi pubblici, ricaricabili direttamente nelle case o in ufficio, e che sempre di più si stanno articolando nei modelli⁸. Il problema è che è vietata la circolazione su strada e negli spazi pubblici a questi mezzi perché non previsti dal codice della strada, e incontrano barriere perfino nel trasporto sui

⁶ Un sistema di questo tipo è integrato con la rete e porta vantaggi, riducendo la potenza impegnata e le oscillazioni rispetto a produzione e consumi, attraverso il ruolo dell'accumulo e la possibilità di sottoscrivere contratti di prelievo e immissione programmabili.

⁷ Si veda il Dossier presentato il 1° Ottobre da Legambiente

<http://www.viviconstile.org/assets/blog/f6/20/b835/2fe05406/f620b8352fe054062a8176d03f7b699d.pdf>

⁸ tra monoruota, segway, monopattini, skate e hoverboard. È importante guardare con attenzione a queste nuove forme di mobilità, che stanno riscontrando un crescente successo tra gli studenti e lavoratori, non solo perché sono a inquinamento zero, ma anche perché permettono di soddisfare spostamenti entro i 3-5-10 km, come quelli diretti tra casa-scuola-lavoro, o quelli di chi si sposta in parte sui mezzi pubblici e in parte con questa nuova forma di mobilità elettrica.

mezzi pubblici. Eppure basterebbe equipararli alle bici nel codice della strada e individuare una potenza e velocità massima per i mezzi.

Le proposte:

1. **Adeguare le royalties per le estrazioni di petrolio e gas.** A partire dal 1° gennaio 2018 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 Regioni⁹.
2. Ridurre e trasformare i **sussidi all'autotrasporto** in incentivi per la riduzione dell'inquinamento e delle emissioni di gas serra prodotti e per il supporto all'intermodalità con treni e navi. Il Ministero dell'Economia di intesa con il Ministero delle Infrastrutture entro 60 giorni approvano un Decreto per ridefinire i sussidi di supporto al settore e una riduzione complessiva di almeno il 15%.
3. In attuazione della nuova Direttiva europea di supporto alle fonti rinnovabili, il Governo è delegato a recepire nell'ordinamento italiano le indicazioni **in materia di autoconsumo e di comunità energetica rinnovabili** ai sensi degli articoli 21 e 22 della Direttiva. In particolare si dovrà aprire alla produzione e scambio di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili **all'interno degli edifici, nei distretti produttivi e agricoli, tra i soci di comunità energetiche rinnovabili promosse da enti Locali**, attraverso reti private¹⁰.
4. **Le accise sui carburanti sono modificate in modo proporzionale al contenuto di carbonio fossile (CO₂ emessa al litro)**, a parità di gettito per lo Stato. Entro 60 giorni il Ministero dello Sviluppo economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente individua con Decreto i valori delle accise e nella stessa direzione ridefinisce anche la fiscalità sulla proprietà dei veicoli¹¹.
5. **La realizzazione di infrastrutture di ricarica per le auto elettriche in aree private**, beneficia di una **detrazione fiscale del 50% delle spese in 10 anni**.
6. **Rendere possibile la circolazione in città dei mezzi di micro mobilità elettrica.** Al comma 1 dell'articolo 50 del Codice della strada sono aggiunte, infine, le seguenti parole: «nonché i mezzi, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, dotati di sistemi di auto bilanciamento o motori elettrici, con una potenza massima di 300 watt e velocità massima di 25 km/h». **Mezzi di micro mobilità elettrica e bici pieghevoli possono essere trasportati su tutti i mezzi pubblici.**

⁹ Le entrate legate all'adeguamento delle royalties al 20% passerebbero da 135 milioni di Euro a 637, quelle legate alla cancellazione delle esenzioni sarebbero pari a circa 30 milioni (l'esenzione riguarda circa il 37% del gas estratto e il 5% 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/sites/default/files/docs/stop_sussidi_fonti_fossili_2016.pdf

¹⁰ Si veda le proposte di Legambiente presentate in Commissione Industria del Senato

<https://www.qualenergia.it/articoli/autoconsumo-e-rinnovabili-perche-litalia-deve-anticipare-la-direttiva-europea/>

¹¹ L'intervento sulla tassa di proprietà (proporzionale alla classe inquinante del veicolo) dovrà avere anche l'obiettivo di individuare le risorse per spingere la mobilità sostenibile (attraverso un voucher) mentre il sostegno all'acquisto di veicoli elettrici si dovrà finanziare, come in altri Paesi europei, con un aumento delle tasse d'acquisto per veicoli con emissioni maggiori (in termini di CO₂ a km). Per un quadro completo delle proposte di Legambiente per la mobilità elettrica si veda https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/greenmobilit_proposteleggebilancio2019.pdf

3) Ridisegnare la fiscalità per premiare l'economia circolare e le filiere locali di qualità

La situazione:

L'economia circolare rappresenta oggi una straordinaria opportunità per ridurre al contempo il consumo di materie prime (oltre alle importazioni) a promuovere un uso efficiente e sostenibile delle risorse, capace recuperare e riciclare beni e di creare sviluppo locale di qualità. Le nuove indicazioni che arrivano dal pacchetto sull'economia circolare vanno proprio in questa direzione¹², chiedendo al nostro Paese di avviare una volta per tutte quel ciclo virtuoso nella gestione dei rifiuti fondato su prevenzione, riciclo e recupero di materia, su cui ancora oggi siamo in molte Regioni in forte ritardo.

Una prospettiva di questo tipo dovrebbe essere aiutata dalla fiscalità, come avviene in altri Paesi europei, a partire dall'Iva. Purtroppo nella discussione sulla prossima Legge di Bilancio, che dovrà individuare almeno 12 miliardi di Euro per evitare l'aumento delle aliquote IVA prevista come clausola di salvaguardia dagli accordi con l'Unione Europea, non è entrata la differenziazione dell'IVA che pure già oggi le norme europee consentono rispetto alle aliquote da applicare. Intervenire sulle aliquote rappresenta una opportunità per premiare le filiere più sostenibili dove si tutela la salute, il contrasto al riscaldamento climatico e all'inquinamento, la dignità del lavoro, ed evitando di penalizzare il nostro Paese in un mercato sempre più globalizzato. In diversi Paesi europei l'Iva è già stata articolata sulla base di obiettivi ambientali e anche il nostro Paese è intervenuto in diversi settori, dall'edilizia all'agricoltura ai generi alimentari, per rivedere le aliquote sulla base di obiettivi sociali e di emersione del lavoro nero. 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% ma non prevede di differenziare tra i diversi impatti e cicli realizzativi, e dunque di premiare attraverso la fiscalità i beni e i prodotti che hanno un più basso impatto sull'ambiente. In Francia si è deciso di intervenire sulle aliquote che riguardano **la plastica con aliquote più alte per quella non riciclata e più basse per quella riciclata**. In Svezia è stata ridotta di oltre il 50% l'Iva **sulla riparazione di beni** come indumenti, biciclette, frigoriferi e lavatrici. Questi incentivi mirano a ridurre l'impatto ambientale degli articoli acquistati e di spingere l'industria delle riparazioni, ad alto tasso di lavoro interno, e ridurre l'inquinamento legato alla produzione industriale¹³. Una scelta di questo tipo si motiva con il vantaggio duplice di ridurre il consumo di materiali, e quindi l'inquinamento, la produzione di rifiuti, e al contempo di aiutare gli investimenti da parte di imprese tradizionali e nuove nella riparazione di una vasta gamma di beni con beneficio occupazionale e economico. D'altronde non si comprende perché debbano pagare la stessa aliquota Iva un prodotto che proviene dal riciclo e uno nuovo che proviene da Paesi lontani, che ha percorso migliaia di chilometri e magari in fabbriche dove sono ben diverse dai nostri standard le condizioni dei lavoratori e l'inquinamento ambientale prodotto. La premialità sull'economia

¹² Il nuovo obiettivo obbligatorio per il trattamento dei rifiuti municipali negli Stati membri: almeno il 65% dovrà essere riciclato entro il 2035, con obiettivi intermedi al 55% nel 2025 e al 60% nel 2030; un obiettivo di riduzione dello smaltimento in discarica che, sempre nel 2035, non dovrà riguardare più del 10% dei rifiuti municipali. Direzione dettata anche dalla recente Plastic strategy europea che pone obiettivi di riduzione e il 100% di riciclo al 2030.

¹³ Il mercato italiano dell'usato è stato stimato in una recente indagine della Doxa in 16/18 miliardi di euro, cui 4,5 di auto e motoveicoli e tutto il resto di oggetti, mobili e abbigliamento. Un mercato fortemente condizionato da un'imposizione fiscale, in particolare per quanto riguarda l'Iva, che finisce per alimentare vasti fenomeni di evasione fiscale. In una logica di promozione di un'effettiva economia circolare, il riuso andrebbe, invece, incentivato, anche in considerazione del fatto che su quegli stessi oggetti rimessi in circolazione, invece che destinati allo smaltimento, è stato già pagato all'origine il massimo imposte.

circolare stimolerebbe innovazione tecnologica e leadership in un settore cruciale nel futuro dove la competitività si realizza con lo sviluppo di tecnologie che risparmiano costi di materia prima.

Un altro campo di intervento è quello **alimentare e agricolo**. I prodotti provenienti dall'agricoltura biologica e quelli da filiera locale, certificata, dovrebbero vedere premiata nell'aliquota i benefici che producono in termini ambientali e di salute. Una scelta di questo tipo aiuterebbe **le aree interne del Paese e premierebbe le produzioni di qualità e locali**. E' una ricetta che, ad esempio, aiuterebbe proprio le aree interne e a premiare le produzioni locali e di qualità, ad esempio 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 e che possono essere prodotti da filiere biologiche certificate. L'assurdità è che l'Iva su questi lattini è al 22% mentre quella sul latte di origine animale destinato alla vendita diretta al consumatore finale è al 4%. Ma sono tanti gli esempi che si possono fare, ad esempio il **pellet di legno**, utilizzato negli impianti di riscaldamento. In Italia l'Iva per la cessione del pellet è stata aumentata nel 2015 dal 10 al 22%, facendoci diventare il Paese in Europa che applica l'aliquota più elevata. Bisogna considerare che siamo il primo Paese europeo per consumo e che in molte aree interne rappresenta l'unica alternativa alle fonti fossili. La quota di prodotto importato, inoltre, è pari all'85%. Spingere una filiera italiana del pellet da boschi cedui con prodotto certificato è oggi un'occasione per avere un prodotto davvero rinnovabile e permetterebbe di creare lavoro, in particolare nelle aree interne, considerando che in Italia i boschi sono in forte crescita da molti anni¹⁴. Premiando il valore dei prodotti si dà valore al lavoro in agricoltura, aiutando le nostre imprese a competere sul piano della sostenibilità ambientale e non sul piano della quantità e del dumping sociale, delle monoculture, che sta mettendo in ginocchio gli agricoltori di entrambe le sponde del Mediterraneo. Una prospettiva di questo tipo, con un chiaro orizzonte e dei ben definiti obiettivi, avrebbe anche il vantaggio di orientare le aspettative delle imprese, investimenti di prodotto, processo e in formazione dei lavoratori. E analoghi ragionamenti devono essere fatti per la **sharing mobility**, nelle sue diverse forme, perché la sua diffusione rappresenta una opportunità sia per i cittadini che per le stesse aree urbane (meno traffico, uso razionale dello spazio urbano). Proprio a partire dall'Iva si potrebbe aprire una discussione su una riforma della fiscalità capace di accompagnare una innovazione diffusa del tessuto imprenditoriale italiano attraverso la chiave dell'economia circolare e della decarbonizzazione, che oggi sono al centro degli obiettivi delle politiche europee al 2030. La riforma delle imposte sui consumi sarebbe a saldo zero per le finanze pubbliche in questa direzione darebbe un segnale molto preciso invitando il nostro sistema produttivo a puntare su sostenibilità ambientale, qualità dei prodotti e competenze del lavoro per essere competitive nel mondo. Questi interventi sull'Iva possono essere realizzati in parte subito, perché **l'Europa consente aliquote differenti se correttamente motivate**, mentre una altra parte deve vedere l'Italia protagonista nell'ambito del confronto che dovrà avvenire con la riforma dell'Iva europea, dove puntare finalmente a rimodulare le aliquote penalizzando le filiere al di sotto di standard minimi sui diritti del lavoro, la salute, l'ambiente.

¹⁴ Il patrimonio forestale nazionale interessa oggi oltre il 39% della superficie del Paese (11,8 milioni di ettari), e la sua gestione, valorizzazione e tutela attiva, nonché lo sviluppo delle sue filiere assumono sempre di più un ruolo strategico per il nostro Paese e in particolare per le sue Aree Interne. Un'espansione del bosco che, conseguentemente all'abbandono e al progressivo spopolamento delle aree montane e interne d'Italia, ha raggiunto 50.000 ettari/anno (INFC, 2015) negli ultimi 25 anni. L'agricoltura e una corretta manutenzione dei boschi rappresentano un fondamentale presidio contro il dissesto idrogeologico. Questi problemi riguardano in particolare le aree interne e i piccoli comuni, dove molti terreni sono stati abbandonati a seguito di migrazioni avvenute tra l'ottocento e il novecento, e dove risulta in molti casi difficile individuare gli eredi. Inoltre in queste aree si possono aprire possibilità di lavoro sia nelle colture di qualità, tipiche e biologiche, legate ai territori, che nella gestione dei boschi e alla produzione di pellet e legna da ardere dove, oltretutto, l'Italia importa oltre l'80% di quanto usa ogni anno per stufe e caldaie.

Un altro intervento sulla fiscalità riguarda l'eliminazione delle barriere che l'economia circolare incontra nel territorio italiano, ad esempio nel **settore delle costruzioni**. Nel nostro Paese questa prospettiva va avanti ancora troppo lentamente rispetto ad altri Paesi europei, dove si è intervenuti sui costi di conferimento a discarica proprio per spingere il riciclo. In Italia è ancora rilevante la quota di rifiuti smaltiti in discarica (oltre il 31% dei rifiuti urbani pari a 9,3 milioni di tonnellate). Inoltre, sempre in discarica, vengono portati ogni anno oltre 30 milioni di tonnellate di inerti provenienti dalle demolizioni delle costruzioni. Un grande spreco di risorse che penalizza la filiera del recupero e del riutilizzo con relativo aumento di posti di lavoro. Inoltre nella realizzazione delle infrastrutture è ancora molto limitato l'uso di materiali provenienti dal riciclo, malgrado oggi abbiano prestazioni certificate. Eppure le Direttive europee prevedono che in tutti i Paesi europei si arrivi a un recupero, e quindi utilizzo, di materiali inerti al 70% al 2020 mentre in Italia siamo fermi al 10%. Per queste ragioni servono obblighi di utilizzo crescenti nel tempo capaci di imprimere una svolta al settore.

Siamo a un passaggio cruciale, perché è ora il momento di accompagnare il cambiamento già realizzato in questi anni dalle imprese nate intorno alla gestione e recupero di materia con una chiara prospettiva fatta di vantaggi fiscali e di regole chiare per superare le tante barriere che ancora si incontrano e che oggi impediscono investimenti nel nostro Paese nei centri di recupero di carta, plastica, vetro, metalli e di impianti per produrre biometano e compost mentre ogni giorno camion, treni e navi portano rifiuti all'estero.

Le proposte:

1. **Ridisegnare l'Iva su beni e servizi sulla base di criteri ambientali e sociali.** 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 le aliquote IVA sui beni e servizi, a parità di gettito per lo Stato, attraverso parametri che permettano di distinguere l'impatto ambientale dei prodotti e il contenuto di carbonio fossile, l'utilizzo di materiali provenienti da recupero, riciclo o da agricoltura biologica e in ogni caso da filiere locali certificate, di energia proveniente esclusivamente da fonti rinnovabili certificate.
2. A partire dal 1 gennaio 2019 **l'Iva sui seguenti prodotti è ridotta al 4%: latte di origine vegetale certificato biologico; biciclette.**
3. A partire dal 1° gennaio 2019 **l'Iva sui seguenti prodotti è ridotta al 10%: pellet di legno di filiera territoriale certificata ai sensi delle norma UNI EN ISO 17225; biometano prodotto come da DM 2 Marzo 2018; prodotti realizzati interamente con bioplastiche biodegradabili e compostabili, con plastica proveniente interamente dal riciclo certificata; autoveicoli elettrici, bici a pedalata assistita e mezzi per la micro mobilità; servizi di sharing mobility di biciclette, auto, scooter; attività di riparazione, recupero e vendita di beni usati.**
4. A partire dal 1° gennaio 2019 **l'Ecotassa per il conferimento in discarica è pari a 50 Euro tonnellata** con l'obiettivo di spingere il recupero e riuso dei materiali ai sensi delle direttive europee. Gli Enti Locali possono usare gli interi proventi dell'ecotassa (attualmente è previsto un limite al 20%) per le politiche di prevenzione, riuso e per quelle di sostegno della filiera degli acquisti verdi, così da rendere effettivo l'obbligo, introdotto nel 2017, del rispetto dei Criteri minimi ambientali nelle gare di appalto (Green public procurement). Le Regioni possono modulare il tributo attraverso premialità in funzione del secco residuo procapite avviato a smaltimento (come realizzato in Emilia Romagna con la Legge sull'economia circolare) con l'obiettivo di ridurre il secco residuo indifferenziato in favore di riciclo, prevenzione e riuso dei materiali.

5. A partire dal 1° gennaio 2019 il **tributo di conferimento in discarica dei rifiuti da costruzione e demolizione è pari a 50 Euro a tonnellata** per spingere il recupero e riuso ai sensi delle Direttive europee. 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 2019, al 20% nel 2020, al 25% nel 2021. Gli obblighi sono validi in tutti i cantieri di infrastrutture, opere pubbliche ed in concessione, inclusi RFI, ANAS e concessionarie autostradali¹⁵.

4) Rilanciare gli Investimenti utili

La situazione

Gli investimenti sono riconosciuti anche dal DEF come una priorità fondamentale per rilanciare l'economia e l'occupazione. La crisi cominciata nel 2008 ha visto nel nostro Paese un crollo degli investimenti pubblici, ma in questa riduzione l'errore più grande è stato il taglio di quelli da parte dei Comuni per via del patto di stabilità interno e della continua riduzione dei trasferimenti. Quanto successo nelle infrastrutture è raccontato dai dati del Ministero che raccontano come negli ultimi 15 anni il 60% degli investimenti infrastrutturali ha riguardato strade e autostrade, mentre solo il 13% è andato alle reti metropolitane e il 27% alle infrastrutture ferroviarie¹⁶. Il problema non è infatti solo il rilancio degli investimenti, ma la scelta di opere davvero utili per rispondere ai problemi e ai più gravi ritardi del nostro Paese. Il primo riguarda di sicuro le **città**, dove vive larga parte della popolazione italiana, e si concentrano i due terzi della domanda di mobilità delle persone, ma dove i ritardi sono enormi. Basti dire che i km complessivi di metropolitane in Italia è di 234,2 km, inferiore a quello di singole città europee come Madrid (291,5), Londra (464,2), Parigi (221,5 km), che oltretutto hanno in cantiere progetti di sviluppo impressionanti per aumentare il numero di persone trasportate e ridurre le auto in circolazione. Dati analoghi si riscontrano nelle linee di ferrovie suburbane, quelle usate dai pendolari, e tramviarie con oltretutto treni sempre più vecchi¹⁷. **Il nuovo Governo non ha ancora fatto capire quali scelte intende intraprendere, ma se non si decide un profondo cambiamento delle priorità questa può solo peggiorare.** Basti dire che nel 2017 in Italia sono stati realizzati soli 3,1 nuovi chilometri di linee metropolitane e nessun tratto di linea di tram. La seconda grande questione riguarda la **riqualificazione antisismica e energetica del patrimonio edilizio esistente**. A partire dai **condomini, dove vivono oltre 20 milioni di italiani** in edifici con grandi sprechi energetici e troppo spesso insicuri. Fino ad oggi gli interventi sono stati limitatissimi, ma dobbiamo in ogni caso scongiurare che l'attenzione al tema che si è finalmente posta nella scorsa legislatura, attraverso

¹⁵ 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.

¹⁶ Si veda https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/rapporto_pendolaria_2017.pdf

¹⁷ 16,8 di media per i treni regionali, ma pari a 19,2 al Sud.

Ecobonus e Sismabonus, sia rimessa in discussione. Il problema semmai è di accelerare fortemente gli investimenti e gli interventi (ora che con il meccanismo della cessione del credito si è superato il problema delle famiglie incapienti) e affrontando le barriere fino ad oggi incontrate, ad esempio procedurali e economiche per gli interventi o di assenza di analisi aggiornate della situazione sismica e energetica degli edifici. In campo edilizio l'altra grande priorità su cui concentrare gli investimenti riguarda le **oltre 42mila scuole** esistenti in Italia, che mostrano evidenti problemi di sicurezza e di inefficienza energetica con gravi costi pubblici. Oltre il 40% degli edifici scolastici si trova in zona sismica 1 e 2, cioè a rischio di terremoti fortissimi o forti, e il 43% di questi risale a prima del 1976, e cioè antecedente all'entrata in vigore della normativa antisismica e non conosciamo la situazione di rischio di larga parte di questi edifici. Anche della situazione energetica di questi edifici sappiamo pochissimo, malgrado la spesa energetica stimata da Enea sia di oltre 1,3 miliardi di Euro all'anno. I fortissimi ritardi nel completamento dell'anagrafe scolastica si possono superare solo con un forte investimento nelle diagnosi sismiche e energetiche degli edifici scolastici, indispensabile per individuare gli interventi necessari per la messa in sicurezza e per ridurre i consumi energetici, stabilendo tempi chiari e priorità di intervento. L'obiettivo che occorre porsi è di avere entro la legislatura un fascicolo del fabbricato per ogni scuola in Italia, con tutte le informazioni e certificazioni indispensabili a individuare gli interventi indispensabili e avviarli, a partire dalle zone a rischio sismico 1 e 2 del Paese, supportando i Comuni e sostituendosi in casi di inadempienza. In queste settimane si è finalmente tornati a parlare di investimenti nelle **periferie**, ma purtroppo per una notizia negativa. Perché sono stati tagliati 1,6 miliardi di Euro di investimenti in progetti avviati o da avviare. E il problema è che per i quartieri più degradati del nostro Paese non vi sono altre politiche né di recupero degli spazi pubblici (magari per portare attività e creare reti di aree pedonali verdi e ciclabili) né di creazione e riqualificazione di alloggi di edilizia popolare. Negli altri Paesi europei il tema delle aree urbane è una questione nazionale, con precisi obiettivi sociali e ambientali, risorse e tavoli di confronto tra lo Stato e le principali aree metropolitane per fissare priorità e interventi. Il nostro Paese deve decidere di andare in una direzione analoga se vuole affrontare i problemi di quei cinque milioni di italiani in condizioni di povertà assoluta e dare una speranza di cambiamento ai tanti che subiscono il crescente degrado ambientale e peggioramento dei servizi (scuola, sanità, trasporti) che sono alla base della crescita delle disuguaglianze all'interno delle stesse aree urbane. Queste politiche dovrebbero essere strettamente legate a quelle che riguardano l'adattamento ai **cambiamenti climatici**. Nei Comuni italiani i fenomeni meteorologici estremi provocano danni sempre più rilevanti, mentre non si dispone di risorse per elaborare piani di adattamento ai cambiamenti climatici o per realizzare progetti di intervento o di manutenzione delle infrastrutture fognarie, mentre le risorse stanziare dal governo per la lotta al dissesto idrogeologico solo in una minima parte vengono spese. Il nuovo Governo ha deciso di cancellare la Struttura di Missione ItaliaSicura trasferendo le competenze al Ministero dell'Ambiente, ma ancora nulla è stato annunciato rispetto a come si vuole affrontare queste emergenze, o delle risorse a disposizione, né di che fine farà il Piano di adattamento ai cambiamenti climatici che era arrivato quasi alla fase di approvazione. E' oramai riconosciuto da tutti come nei prossimi anni una delle grandi questioni sarà l'accesso all'acqua e la sua gestione, che diventerà sempre più difficile con il *climate change*. Per il nostro Paese diventerà inevitabile tornare a parlare di investimenti per **mettere mano all'inefficienza delle reti idriche di distribuzione**, con una dispersione che in alcune città supera il 50%, e dei **sistemi di depurazione**. In Italia ogni anno si perdono circa 4,5 miliardi di metri cubi di acqua ed è inaccettabile in termini ambientali, economici e sociali in un Paese nel quale in alcuni Comuni non è ancora garantito un servizio minimo di qualità. Altrettanto scandalosa è la situazione della depurazione, perché ancora oggi tanti territori costieri, nei mesi estivi, sono non balneabili per legge o perché il livello di inquinamento di fatto scoraggia le persone. Investimenti

sono necessari anche per riuscire a dare una speranza a **migliaia di ettari di territorio ancora in attesa di bonifica** dopo 30 anni dall'individuazione delle aree e l'avvio di un programma nazionale di bonifica (SIN) di siti avvelenati da inquinamento e rifiuti di ogni tipo ma che rimangono senza speranza di cambiamento. Senza considerare che a questi si aggiungono 6027 Siti di Interesse Regionale (SIR) e locali nella stessa situazione. Senza speranza sono anche tanti territori costieri degradati dall'abusivismo edilizio e che vedono ancora in piedi **edifici** che rimangono in piedi, malgrado sentenze di demolizione. Molti di questi edifici sono oltretutto in aree a rischio idrogeologico e sismico. Una recente indagine di Legambiente ha evidenziato come siano stati abbattuti solo 14.018 immobili rispetto ai 71.450 colpiti complessivamente da ordinanze di demolizione negli ultimi 15 anni: praticamente appena il 19,6% delle case dichiarate abusive. L'abusivismo rappresenta ancora oggi 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. Gli edifici abusivi devono essere demoliti, ed è per questo che occorre intervenire sulle barriere procedurali e economiche che oggi incontrano gli interventi.

Le proposte

1. **Prorogare Ecobonus e Sismabonus per la riqualificazione energetica e antisismica dei condomini fino al 31 Dicembre 2023.** In modo da dare certezze al sistema di incentivi ora che si sono finalmente risolti i problemi tecnici di accesso agli incentivi e di cessione del credito. Creare una cabina di regia interministeriale per il coordinamento delle politiche per l'efficienza energetica in edilizia, il monitoraggio dei risultati, la consultazione degli operatori con l'obiettivo di accelerare gli interventi. Entro 6 mesi dovrà presentare una proposta di revisione degli incentivi per le ristrutturazioni edilizie che premi gli interventi sulla base delle prestazioni e energetiche e antisismiche raggiunte da sottoporre a consultazione pubblica.
2. **Rendere detraibili le spese di classificazione e verifica sismica degli immobili** per gli edifici posti in zone 1 e 2 di rischio sismico pari al 100% in due anni, per quelli posti nelle altre zone di rischio pari al 65%, per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023 anche in assenza di interventi. Le spese per l'attestazione di prestazione energetica sono detraibili al 50% in due anni. Dal primo gennaio 2024 è obbligatorio allegare la classificazione sismica degli edifici negli atti di compravendita e nei contratti di affitto.
3. **Istituire un fondo di garanzia a supporto delle spese per la riqualificazione energetica e antisismica degli edifici**, a cui possono accedere proprietari di immobili ad uso residenziale e non residenziale, aziende dell'edilizia residenziale pubblica. Il fondo presso la Cassa di Risparmio di Roma, è finanziato con risorse pari a 100 milioni di Euro all'anno per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023, allo scopo di garantire tassi di interessi ridotti e una parziale assicurazione ai crediti concessi dagli istituti bancari.
4. **Completare l'anagrafe dell'edilizia scolastica.** Sono stanziati 50 milioni di Euro da destinare alle spese di diagnosi sismiche e energetiche degli edifici. 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 con precise

prestazioni da raggiungere, di **supportare i Comuni nelle attività di progettazione, accesso agli incentivi, realizzazione degli interventi**, di **eliminare le barriere al coinvolgimento di risorse private negli interventi**, attraverso le ESCO, nella riqualificazione del patrimonio edilizio scolastico e nella gestione energetica.

5. **Vincolare il 50% degli investimenti nelle infrastrutture alla mobilità sostenibile nelle città.** Il vincolo deve valere anche per i programmi infrastrutturali da parte di RFI che devono destinarli al rafforzamento delle linee pendolari nelle città italiane e al Sud. **E' costituita presso il MIT una cabina di regia** per la selezione, valutazione e controllo sull'attuazione degli interventi nelle principali aree urbane di cui fanno parte Ministero dell'ambiente, Regioni, Città Metropolitane, ANCI. Entro 180 giorni deve presentare **un piano per lo sviluppo di progetti di linee metropolitane, tramviarie, ferrovie metropolitane** individuando le risorse a disposizione e quelle da individuare anche attraverso il supporto di risorse europee, fondi BEI, risorse regionali.
6. **Nuovi treni per potenziare il servizio regionale e intercity.** Per cambiare la situazione del trasporto pendolare occorre prevedere risorse pubbliche per il rinnovo del parco circolante attraverso uno stanziamento di 200milioni di Euro all'anno per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023. I nuovi treni dovranno essere in particolare destinati attraverso un accordo con le Regioni, alle linee più frequentate nelle città e al Sud.
7. **Ampliare la rete di piste ciclabili nelle aree urbane.** In attuazione della Legge 2/2018 per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica sono stanziati 50 milioni di Euro all'anno per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023
8. **Dare strumenti ai Comuni per affrontare l'adattamento ai cambiamenti climatici.** Istituire un fondo per l'erogazione di finanziamenti ai Comuni per l'elaborazione di piani e progetti di adattamento ai cambiamenti climatici e per interventi di manutenzione, riqualificazione e adattamento degli spazi pubblici e di allarme per la messa in sicurezza dei cittadini. Gli interventi dovrebbero riguardare in particolare **le periferie**, dove si stanno rivelando più rilevanti gli impatti economici e sanitari di piogge e ondate di calore per i problemi urbanistici e sociali. Lo stanziamento è pari a 200 milioni di Euro l'anno per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023. Il fondo è istituito presso il Ministero dell'Ambiente che definisce i criteri di accesso e di valutazione dei progetti, la compartecipazione di risorse europee e regionali.
9. **Per gli interventi di riduzione della dispersione idrica degli acquedotti** sono stanziati 100 milioni di Euro per ogni annualità dal 2019 al 2023, come cofinanziamento statale per gli interventi da realizzare da parte dei gestori. Il Ministero dell'Ambiente definisce attraverso un Decreto criteri e regole di accesso, di compartecipazione nel finanziamento, di qualità della progettazione e garanzia su tempi, costi, controlli.
10. Per l'attuazione degli **interventi necessari al collettamento, raccolta e trattamento delle acque reflue** nei territori in procedura di infrazione il Ministero dell'Ambiente deve presentare entro 60 giorni un Decreto che definisca le procedure per l'accelerazione degli interventi attingendo alle risorse già disponibili presso la decaduta Struttura di Missione. Il Ministero dell'ambiente dovrà inoltre vigilare sugli interventi e supportare le strutture regionali e comunali in modo da scongiurare ulteriori ritardi al raggiungimento della conformità, secondo le direttive europee vigenti, e le conseguenti multe della procedura di infrazione in corso.
11. **Per l'accelerazione degli interventi di bonifiche dei siti inquinati è istituito un fondo nazionale per le bonifiche** dei siti orfani e delle aree pubbliche introducendo un contributo economico da parte dei produttori di rifiuti speciali e pericolosi, sul modello del Superfund attivo negli Stati Uniti dal 1980. In tale fondo dovranno confluire anche parte delle sanzioni

pecuniarie previste per i reati minori (relativi all'applicazione della parte Sesta bis del Codice dell'ambiente) dalla Legge sugli Ecoreati. Le risorse devono essere prioritariamente destinate a progetti che prevedono l'applicazione delle tecnologie di bonifica "in situ" e "on site" al fine di ridurre il trasporto e lo smaltimento in discarica dei materiali contaminati e il rischio di attività illecite connesse con tali operazioni.

12. La competenza in materia di demolizione dell'abusivismo edilizio è trasferita al Prefetto. I

Comuni e le procure trasmettono 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. La Corte dei conti, annualmente, deve verificare, quantificare e imputare l'eventuale danno erariale dovuto alle mancate entrate nelle casse comunali del corrispettivo economico dovuto per l'occupazione da parte degli abusivi di immobili divenuti di proprietà comunale per la mancata demolizione¹⁸.

13. E' istituito un fondo di rotazione finalizzato a concludere l'esame delle pratiche dei condoni edilizi ancora inevase, con uno stanziamento pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023. Il fondo è istituito nello Stato di previsione del ministero delle infrastrutture che attraverso un Decreto di concerto con il Ministero dell'Ambiente e dell'Economia, definisce le modalità di accesso e utilizzazione.

¹⁸ Per i dati aggiornati e le proposte di Legambiente in materia di abusivismo edilizio si veda https://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/abbatti_labuso_dossier.pdf