

## VALUTAZIONI DELLE PRINCIPALI MISURE ECONOMICHE DEL DL RILANCIO PER IL DIPARTIMENTO AMBIENTE, CLIMA, ENERGIA

Roma, 23 maggio 2020



### **Art. 44** *Incremento del fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di Co2 g/km 1.*

Alla dotazione di 70 milioni del fondo in questione, previsti dall'articolo 1, comma 1041, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (Legge di Bilancio 2020) si aggiungono per il 2020, **100 milioni di euro e 200 milioni di euro** per il 2021.



**Bene l'introduzione dell'articolo 44, non presente in prima scrittura e il cui importo è stato ulteriormente incrementato nella stesura finale del decreto. La ripresa dell'economia del nostro paese passa anche dal rilancio del settore automotive, ma sarebbe stato opportuno che le risorse in questione non fossero solo per veicoli elettrici, ma fossero di sostegno anche per i diesel Euro6 il cui ciclo vita rispetto all'impatto ambientale, non ne giustifica la loro esclusione.**

**Art.119** *Incentivi per efficientamento energetico, sisma bonus, fotovoltaico e colonnine di ricarica di veicoli elettrici e Art. 121* *Trasformazione delle detrazioni fiscali in sconto sul corrispettivo dovuto e in credito d'imposta cedibile*

**Detrazioni fino al 110%** a fronte di specifici interventi in ambito di efficienza energetica, riduzione del rischio sismico, installazione di impianti fotovoltaici e installazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici, con riferimento alle spese sostenute dal 1°luglio 2020 al 31 dicembre 2021 prevedendo al tempo stesso la fruizione della detrazione in 5 rate di pari importo. In collegamento con l'art. 121, I soggetti che sostengono, negli anni 2020 e 2021, spese per gli interventi elencati al comma 2 possono optare, in luogo dell'utilizzo diretto della detrazione, alternativamente: a) per un contributo, sotto forma di sconto sul corrispettivo dovuto fino a un importo massimo pari al corrispettivo dovuto, anticipato dal fornitore che ha effettuato gli interventi e da quest'ultimo recuperato sotto forma di credito d'imposta, con facoltà di successiva cessione del credito ad altri soggetti, ivi inclusi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari; b) per la trasformazione del corrispondente importo in credito d'imposta, con facoltà di successiva cessione ad altri soggetti, ivi inclusi istituti di credito e altri intermediari finanziari.



**Nell'Ecobonus manca la previsione della bonifica dall'amianto. Nel momento in cui si prevede una ristrutturazione degli edifici volta all'efficientamento energetico e alla sicurezza sismica devono essere previsti e inclusi nella detrazione fiscale anche i costi sostenuti per la**

bonifica dell'amianto. Esiste un "Piano di bonifica da amianto", stilato nel secondo Addendum al Piano operativo "Ambiente" e adottato a metà gennaio del 2020 che stanZIA 365 milioni di euro per la rimozione dell'amianto dagli edifici pubblici, in primis scuole e ospedali (e del quale è necessario mettere in chiaro l'effettiva disponibilità e spendibilità di risorse), allo stesso modo dovevano essere previsti nell'eco-bonus incentivi per mettere in sicurezza le abitazioni private

È necessario introdurre vincoli ed elementi volti a garantire la sostenibilità sociale per i lavoratori coinvolti nelle attività previste dall'ecobonus.

**Art.129** *Disposizioni in materia di rate di acconto per il pagamento dell'accisa sul gas naturale e sull'energia elettrica*

Dal mese di maggio al mese di settembre 2020, le rate di acconto mensili dell'accisa sul gas naturale e sull'energia elettrica da parte dei soggetti obbligati al pagamento dell'accisa sul gas naturale e l'energia elettrica saranno versate nella misura del 90 per cento di quelle dovute. Il conguaglio sarà fatto nel marzo 2021.



**Art. 133** *Differimento dell'efficacia delle disposizioni in materia di imposta sul consumo dei manufatti con singolo impiego e di imposta sul consumo delle bevande edulcorate (Plastic tax e sugar tax)*

Differimento al 1° gennaio 2021, sia dell'efficacia delle disposizioni istitutive dell'imposta sul consumo dei manufatti con singolo impiego (MACSI) c.d. *plastic tax* (...)



Il rinvio della *plastic tax* è giusto, ma condivisibile solo in un'ottica di strategia di lungo periodo e in particolare sui prodotti monouso. Soprattutto adesso a fronte delle grandi quantità di materiale monouso che verranno prodotte a causa del Covid-19, con imposizione di guanti, mascherine e altri DPI, non si può essere costretti a scegliere se proteggersi o inquinare. Delle tonnellate di nuovi rifiuti di plastica, che a causa di possibili contaminazioni non possono essere riciclate, se ne dovrà prevedere la raccolta, lo stoccaggio e smaltimento, con le relative autorizzazioni, in impianti dedicati, che dovranno essere presenti in ogni regione per non sovraccaricare ulteriormente le attuali discariche; tenendo conto del fatto che la termovalorizzazione dei rifiuti è una preziosa fonte di energia rinnovabile.

**Art.197** *Ferrobonus e Marebonus*

**30 milioni di euro (Marebonus)** per l'anno 2020 per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria. Tali progetti devono riguardare l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Inoltre **20 milioni di euro (Ferrobonus)** per l'anno 2020 per il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, l'autorizzazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a concedere contributi

per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia.



**Le autorizzazioni di spesa previste sono basse. È però importante definire le modalità di gestione e garantire l'immediata operatività delle misure di intervento, completando i progetti di investimento già avviati dagli operatori del settore negli anni passati e finalizzati anche all'utilizzo di modalità di trasporto merci, alternative al trasporto stradale e maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale.**

#### **Art.227 *Sostegno alle zone economiche ambientali –ZEA***

Fondo di **40 milioni di euro per l'anno 2020** volto a riconoscere un ulteriore contributo straordinario alle micro, piccole e medie imprese che svolgono nelle ZEA (definite nel Decreto Clima) attività economiche eco-compatibili, incluse le attività di guida escursionistica ambientale aderenti alle associazioni professionali e di guida del parco.



#### **Art.228 *Misure urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale***

Al fine di consentire l'immediato insediamento della Commissione di valutazione dell'impatto ambientale VIA-VAS, viene soppresso il Comitato tecnico istruttorio e, al contempo, si estende, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, la possibilità di siglare protocolli di intesa non solo con il SNPA ma anche con altri enti pubblici di ricerca come l'ISPRA e il CNR.



**La previsione di poter siglare protocolli di intesa con enti diversi potrebbe creare problemi di omogeneità e coordinamento se non vengono allo stesso tempo previste linee guida generali.**

#### **Art.229 *Misure per incentivare la mobilità sostenibile***

"Buono mobilità", pari al 60 per cento della spesa sostenuta e comunque non superiore a euro 500, a partire dal 4 maggio 2020 (data di entrata in vigore del d.P.C.M. 26 aprile 2020) e fino al 31 dicembre 2020, per l'acquisto di biciclette, anche a pedalata assistita, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard, monopattini e monowheel ovvero per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale esclusi quelli mediante autovetture. Per le risorse vi è un incremento del fondo "Programma sperimentale buono mobilità" già previsto dal c.d. "Decreto Clima" di ulteriori 50 milioni, per un totale di **120 milioni di euro per il 2020**.



**La misura è condivisibile, ma allo stesso tempo è importante da una parte prevedere la messa in sicurezza delle strade e dall'altra dare immediata operatività alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, con le opportune modifiche al codice della strada.**