



ClientEarth



On.le Ministro Franco
Ministero dell'Economia e delle Finanze,
via XX Settembre 97, I-00187 Roma, Italia

On.le Ministro Patuanelli
Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali,
Via XX Settembre 20, I-00187 Roma, Italia

On.le Ministro Cingolani
Ministero della Transizione Ecologica,
Via Cristoforo Colombo 44, I-00154 Roma, Italia

Egregio Sottosegretario Amendola (Affari Europei)
Largo Chigi 19, I- 00187 Roma, Italia

Bruxelles, lì 8 Aprile 2022

Oggetto: Richiesta di un incontro per discutere la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (DTE)

On.le Ministro Franco,
On.le Ministro Putuanelli,
On.le Ministro Cingolani,
Egregio Sottosegretario Amendola,

Vi scriviamo in merito alla revisione in corso della direttiva sulla tassazione nuova stesura della DTE¹. Questa riforma legislativa determinerà come e in che misura la tassazione dell'energia contribuirà alla decarbonizzazione della nostra economia.

Sosteniamo fortemente la proposta della Commissione di eliminare i sussidi ai carburanti nella nuova stesura della DTE. Tuttavia, riteniamo che alcuni aspetti della proposta non siano

¹ Direttiva 2003/96/CE del Consiglio del 27 ottobre 2003 che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, OJL 283, 31.10.2003, p. 51.

abbastanza ambiziosi quando si tratta di fissare segnali di prezzo coerenti con la riduzione dei gas climalteranti che dobbiamo conseguire nei prossimi anni.

La tassazione deve essere allineata con gli obiettivi climatici del Green Deal europeo e con il principio "chi inquina paga". La recente relazione dalla Corte dei Conti europea pubblicata il 31 gennaio 2022² attesta che la tassazione dell'energia può sostenere gli sforzi per combattere il cambiamento climatico, ma gli attuali livelli di tassazione non riflettono la misura in cui le diverse fonti di energia inquinano. La relazione sottolinea che anche se il sostegno alle fonti energetiche rinnovabili sia quasi quadruplicato nel periodo 2008-2019, i sussidi ai combustibili fossili "sono rimasti relativamente costanti nell'arco dell'ultimo decennio, nonostante gli impegni della Commissione Europea e di alcuni Stati Membri a procedere con la loro graduale eliminazione."

L'UE ha concordato di attuare la transizione verso un'Europa sostenibile che raggiunga la neutralità climatica entro il 2050, il che non avverrà senza l'eliminazione di tutti i sussidi ai combustibili fossili (comprese le esenzioni, le aliquote agevolate e le compensazioni). Più recentemente, il Patto per il Clima di Glasgow, a livello globale e la Normativa europea sul Clima³, si è impegnato ad eliminare gli "inefficienti" sussidi ai combustibili fossili, riconoscendo che se questo non dovesse accadere tutte le altre azioni per il clima sarebbero vanificate.

L'Agenda per lo Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite e l'Accordo di Parigi mirano specificamente a porre fine ai sussidi dannosi e a limitare il riscaldamento globale entro 1,5 gradi. Eppure, i governi dell'UE continuano a trasferire miliardi ogni anno in sussidi a carburanti fossili che degradano l'oceano e l'ambiente terrestre, inquinano l'aria, pongono a serio rischio la salute dei cittadini e aggravano la crisi climatica. Tassazione più favorevole o completa esenzione, per esempio, sono in vigore per il carburante commerciale nei settori dell'aviazione, della pesca e della navigazione marittima, e per la produzione di elettricità da carbone, gas e petrolio.

Il settore della pesca è un esempio allarmante di quanto la tassazione possa incidere sulle performance energetiche ed ambientali. Recenti studi scientifici mostrano che le emissioni globali di CO₂ nel settore della pesca sono molto più alte di quanto si credesse in precedenza, paragonabili per quantità a quelle globali dell'aviazione⁴. Le emissioni annuali della flotta di pescherecci dell'UE sono pari a quelle dell'intera Malta⁵. Particolari imbarcazioni, come quelle che praticano la pesca a strascico, sono estremamente distruttive per la biodiversità e gli ecosistemi, e determinano il rilascio di anidride carbonica dai fondali marini. Questi

² Rapporto della Corte dei Conti Europea, Review 01/2022: Energy taxation, carbon pricing and energy subsidies, <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=60760>

³ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima»)
OJ L 243, 9.7.2021, p. 1–17;

⁴ Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate, Nature 17 March 2021, Enrich Sala and other authors; <https://www.nature.com/articles/s41586-021-03371-z>

⁵ Impatti sul clima e profitti dell'industria della pesca dalle sovvenzioni fiscali sul carburante
<https://our.fish/publications/report-climate-impacts-fishing-industry-profits-from-eu-fuel-tax-subsidies/>

pescherecci ad alto impatto ambientale e climatico beneficiano maggiormente dei sussidi per il carburante, dato che la loro attrezzatura è pesante e quindi ne consumano di più.

Allo stesso modo, la mancanza di tassazione del kerosene ha contribuito a far sì che l'aviazione sia il modo di trasporto più inquinante fino al Covid-19. Tassare il kerosene non è solo essenziale da un punto di vista ambientale, ma anche quando si tratta di equità sociale. Mentre altri settori e cittadini stanno pagando la loro giusta quota e intraprendendo una forte azione di decarbonizzazione, le compagnie aeree ricevono miliardi di sussidi dai contribuenti nonostante causino una quota crescente del riscaldamento climatico. In secondo luogo, crea anche distorsioni competitive con altri modi di trasporto più puliti che sono soggetti a tassazione (ferrovia) o combustibili più puliti che sono attualmente sottoutilizzati (combustibili sintetici). Tassare il kerosene correggerà questa situazione e porterà a molti altri benefici, tra cui un aumento delle entrate per gli Stati membri per de-carbonizzare il settore.

Ridurre i sussidi a questi operatori estremamente inquinanti e distruttivi permetterebbe all'UE di mantenere fede più efficientemente a quattro promesse chiave del Green Deal europeo: ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% netto entro il 2030, raggiungere emissioni nette pari a zero entro il 2050, disaccoppiare la crescita economica dall'uso delle risorse naturali e non causare danni significativi all'ambiente nell'attuazione di questo processo.

Una reale ed efficace tassazione dei carburanti libererebbe fino a 1,5 miliardi di euro di sussidi⁶ per il settore della pesca e quasi 7 miliardi di euro per l'aviazione⁷ che potrebbero essere reintegrati nell'economia. Questi fondi permetterebbero, ad esempio, di indirizzare l'industria verso energie e modi di trasporto più puliti, così come il settore ittico verso un tipo di pesca artigianale e a basso impatto ambientale, ma che i sussidi ai carburanti fossili hanno estromesso favorendo mezzi di trasporto più inquinanti e un tipo di pesca industriale che sicuramente la maggior parte degli europei condannerebbe come eccessiva. Questo riassetto sarebbe una tripla vittoria e determinerebbe benefici sociali, economici e ambientali.

Vorremmo, dunque, incontrarla per presentarle le nostre priorità su questo tema e offrire il nostro sostegno per raggiungere il cambiamento fondamentale richiesto nella politica fiscale dell'UE.

Cordiali saluti,



Adam Weiss
Head of Ocean Programme
ClientEarth

⁶ Impatti sul clima e profitti dell'industria della pesca dalle sovvenzioni fiscali sul carburante
<https://our.fish/publications/report-climate-impacts-fishing-industry-profits-from-eu-fuel-tax-subsidies/>

⁷ Rapporto sulla tassazione nel settore dell'aviazione per DG TAXUD European Commission,
https://ec.europa.eu/taxation_customs/system/files/2021-07/Aviation-Taxation-Report.pdf;