



Roma, 25 gennaio 2023

Al Presidente Commissione Attività produttive
On. Alberto Luigi Gusmeroli

Ai deputati componenti Commissione Attività produttive
Camera dei deputati

Osservazioni di Legambiente su decreto-legge n.5 del 14 gennaio 2023 – AC 771 recante “disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico”

1) Garantire la libertà di movimento nella transizione ecologica con abbonamenti agevolati al trasporto pubblico opportunamente potenziato.

Il regime transitorio di riduzione delle accise sulla benzina e sul gasolio era destinato a finire (**tagli per 9,1 miliardi nel 2022, in gran parte da considerarsi Sussidi Ambientalmente Dannosi**). Ed è evidente che, nei prossimi mesi, con la fine delle importazioni del gasolio raffinato in Russia le tensioni sul prezzo non sono destinate a calare.

Ora, al di là dei provvedimenti di argine alle piccole speculazioni, che non colpiscono però gli extraprofitti delle grandi compagnie petrolifere (e della più piccola Eni), riteniamo che le “soluzioni” presentate nel disegno di legge siano solo palliativi:

- **“bonus benzina” di 200 euro** a lavoratore, a discrezione del datore di lavoro privato (non per dipendenti pubblici), oltre a quanto già previsto per i benefit aziendali (in genere **258 euro/anno**), indipendentemente dal reddito. Si consideri che la spesa carburante della famiglia italiana è pari a circa 1.700-1.800 euro/anno per ogni auto;
- **“buono abbonamento trasporto pubblico”** pari ad un **massimo di 60 euro** a testa per percettori di reddito inferiore a 20 mila euro all’anno nel 2022. Cioè un mese di abbonamento per un pendolare. L’abbonamento annuale integrato in Lombardia ammonta a 1.000 euro/anno (ferrovia + autobus).

Appreziamo che si sia pensato anche a chi non usa sempre l’automobile. Ma è evidente la differenza di incentivo (2-400 euro contro 60), le limitazioni sul reddito (solo chi guadagna meno di 1.100 netti accede al buono abbonamento) e la storica insufficienza dei mezzi pubblici (in Italia abbiamo un quarto dell’offerta di treni e trasporto rapido di massa delle città europee).

Proposta

Incentivare esclusivamente il trasporto pubblico per tutti, sul modello tedesco il quale. In Germania, dopo l'ottimo lancio nell'estate 2022 (post Covid) a 9 euro al mese per tutti i trasporti regionali, hanno deciso di perseverare per tutto il 2023 con **abbonamenti integrati (ferrovie regionali + TPL) a 49 euro/mese per tutti**.

In Italia un'analoga misura costerebbe 2 miliardi all'anno e si può pagare attingendo alle risorse risparmiate dai bonus auto a combustione, dai buoni benzina e dell'autotrasporto. A seguito della crisi, gli italiani hanno viaggiato meno, è aumentata infatti la percentuale di popolazione immobile. Riteniamo che il trasporto pubblico sia la risposta universale mentre l'incentivo all'auto privata è costosa per le famiglie, fa aumentare l'inquinamento ed è solo per pochi.

2) La transizione ecologica e gli almeno 22 mila posti di lavoro nella distribuzione carburante

A parte 1,5 milioni di tonnellate di gasolio (circa il 5% del consumo di carburante) camuffato da olio lubrificante che evade ogni anno le accise (relazioni Guardia di Finanza), il settore in Italia ha problemi strutturali eternamente rinviati:

- Italia: 21.700 distributori con un erogato medio di 1.050 metri cubi
- Germania: 14.459 distributori con erogato medio di 3.534 metri cubi
- Francia: 11.160 distributori con erogato medio di 3.135 metri cubi

In prospettiva (vecchio PNIEC da ritoccare al ribasso) il venduto di carburanti è destinato a diminuire almeno del 10% e persino le fonti alternative (come soprattutto l'elettricità), saranno sempre meno erogati dagli attuali distributori.

Nella prospettiva al 2035 del superamento della mobilità a combustione, è probabile una **contrazione accelerata della maggior parte dei distributori** nel giro di un paio di decenni.

Proposta

Si promuova un nuovo intervento legislativo, da mettere a punto a cura del Ministero dell'Ambiente insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con le parti sociali, **per la conversione ecologica del settore**, che tenga conto di vari aspetti: la bonifica delle attuali aree di distribuzione, la riqualificazione del personale, la promozione di nuovi servizi per la smart mobility, la smart city e la smart logistic del presente e prossimo futuro.