

ACCISE DI BENZINA E DIESEL E IMPATTO AMBIENTALE

DAL CONFRONTO DEI COSTI ESTERNI ASSOCIATI ALLE EMISSIONI DI GAS SERRA E AGLI INQUINANTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA DEL PARCO AUTO CIRCOLANTE, EMERGE CHE L'ACCISA FAVOREVOLE AL GASOLIO È UN SUSSIDIO AMBIENTALMENTE DANNOSO. IL MINISTERO HA PROPOSTO UN PROGRESSIVO AUMENTO PER ARRIVARE ALL'ALLINEAMENTO.

Dopo il settore energetico, il settore dei trasporti era storicamente al secondo posto per peso emissivo. Tuttavia, secondo i dati Ispra, *National inventory report 2018*, il settore dei trasporti è oggi responsabile del 26,6% delle emissioni di gas a effetto serra (Ghg) nette totali (+2% rispetto al 1990) superando il settore energetico (24,4% nel 2018), ponendosi così al primo posto per peso emissivo. Infatti, grazie ai molti progressi tecnologici registrati negli ultimi decenni, legati soprattutto allo sviluppo di fonti rinnovabili, si è avuta una contrazione complessiva delle emissioni di Ghg nette del settore energia del -30% rispetto al 1990.

Il settore dei trasporti è un settore a forte pressione ambientale¹ contribuendo non solo alle emissioni di Ghg ma anche all'inquinamento atmosferico, al rumore e alla frammentazione degli habitat².

Ben il 93% delle emissioni di Ghg del settore sono da attribuirsi al trasporto su strada. Seppure il succedersi di normative sulle emissioni (Euro 0-6) (*tabella 1*) abbia portato a una progressiva riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici, le concentrazioni di particolato in atmosfera restano rilevanti e richiedono particolare attenzione anche per gli impatti sulla salute umana.

Infatti, secondo i dati Eurostat, le concentrazioni di particolato in atmosfera, alle quali il settore dei trasporti contribuisce in maniera rilevante, presentano livelli particolarmente elevati nel nostro paese: nel 2017, l'Italia si pone al 5° posto per concentrazioni di PM_{2,5} e al 3° posto per concentrazioni di PM₁₀ (*figura 1*).

Contribuire a modificare questa situazione e migliorare la qualità delle aree urbane è certamente auspicabile e rivedere la tassazione può far parte di questo progetto. Uno dei temi di discussione in corso nel nostro paese è la revisione dei cosiddetti sussidi ambientalmente dannosi (Sad), in cui è stato inserito, come sussidio implicito, il differenziale di accisa tra benzina e gasolio (diesel).

Anche la Commissione europea, nel riesame dell'attuazione delle politiche ambientali 2019 – Italia³, ha evidenziato come *“A partire dal 2005 sono stati compiuti progressi considerevoli nella riduzione del ‘differenziale per il gasolio’ (la differenza di prezzo tra diesel e benzina). Nel 2016 esisteva ancora un divario del 18% tra le accise sulla benzina e sul diesel, mentre nel 2005 questa differenza era pari al 37%. [...] Nel settembre 2018 vi erano circa 10 centesimi di differenza tra il prezzo alla pompa del diesel e della benzina, pari a una differenza del 7,5%”*.

Storicamente, l'accisa più favorevole per il gasolio rispetto alla benzina è legata alla necessità di sostenere il trasporto merci nel nostro paese, che ha caratteristiche morfologiche specifiche e non si è particolarmente dotato finora di alternative. L'obiettivo

era dunque quello di indirizzare i trasportatori verso una tecnologia – il motore diesel, correttamente mantenuto – più efficiente in termini energetici rispetto alle motorizzazioni a benzina, presentando, altresì, un ridotto impatto di CO₂ (gCO₂/km). Tutte considerazioni valide se associate a una percorrenza medio-lunga di Tir, camion o furgoni, meno valide se associate al traffico cittadino. Occorre, inoltre, temperare le misure con le esigenze del principio “chi inquina paga” e con la convenienza di incentivare l'evoluzione tecnologica anche attraverso il sistema dei prezzi.

L'esistenza di un'accisa inferiore per il gasolio ha inciso sulle scelte di acquisto dei consumatori che hanno così preferito le autovetture diesel anche nel contesto urbano, quindi per il trasporto legato prevalentemente alla mobilità di persone.

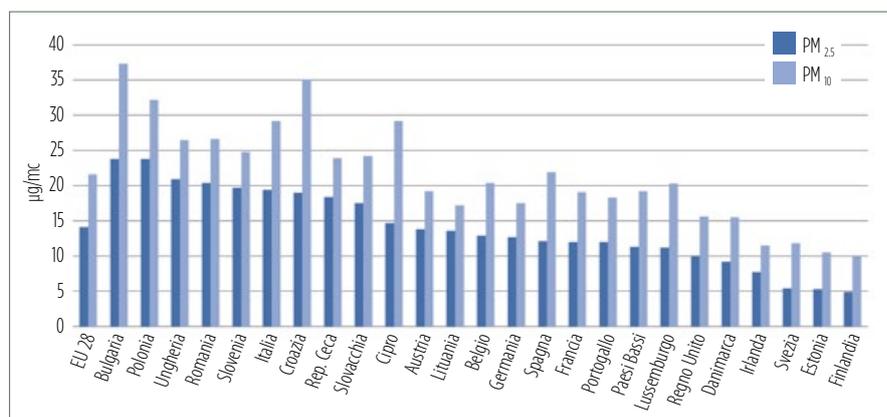


FIG. 1 ESPOSIZIONE POPOLAZIONE
Esposizione della popolazione urbana alle concentrazioni di PM_{2,5} e PM₁₀, anno 2017 (valori di concentrazione pesati per la popolazione; µg/m³).

Fonte: Elaborazione su dati Eurostat

TAB. 1
STANDARD EMISSIVI

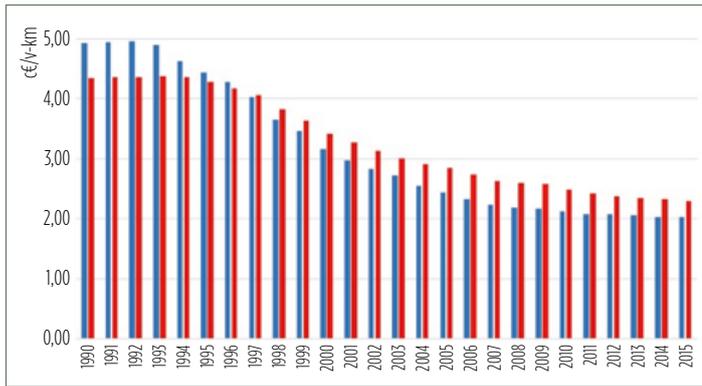
Standard emissivi europei per le autovetture per trasporto passeggeri (mg/km).

Classe	CO		NOx		PM	
	benzina	diesel	benzina	diesel	benzina	diesel
Euro 1	2720	2720	-	-	-	140
Euro 2	2200	1000	-	-	-	80
Euro 3	2300	660	150	500	-	50
Euro 4	1000	500	80	250	-	25
Euro 5	1000	500	60	180	5	5
Euro 6	1000	500	60	80	5	5

FIG. 2
COSTI ESTERNI

Costi esterni specifici del cambiamento climatico e dell'inquinamento atmosferico locale per le flotte veicolari a benzina e a gasolio (c€/v-km).

■ Benzina
■ Gasolio



Secondo i dati Ispra, dal 1990 al 2015, infatti, la percorrenza del parco circolante a gasolio è progressivamente cresciuta passando dal 26,8% al 64,7% del totale, segnando, conseguentemente, una riduzione della percorrenza delle auto a benzina e un profondo cambiamento nel parco circolante.

Il cambiamento e la composizione del parco auto circolante sono stati alla base di un nostro lavoro del 2018⁴, nel quale abbiamo confrontato i costi esterni associati sia alle emissioni di gas serra, sia agli inquinanti locali delle autovetture diesel e benzina, per tre cicli di guida (urbano, extraurbano e autostradale). La conclusione alla quale siamo giunti è stata che i costi esterni specifici (€/vkm) sono maggiori per le auto diesel rispetto a quelle a benzina in tutti e tre i cicli di guida.

L'analisi ha permesso di aggregare i risultati di impatto ambientale relativi al cambiamento climatico e all'inquinamento atmosferico locale secondo un unico criterio, di tipo monetario, utilizzando come riferimento metodologico il manuale sui costi esterni dei trasporti⁵, realizzato dal 2014 dalla Commissione europea (Dg Move), e le percorrenze veicolari dei rispettivi parchi circolanti nell'anno 2015 ricostruite da Ispra per l'inventario nazionale delle emissioni. I risultati dell'analisi mostrano che, considerando il costo esterno specifico totale (emissioni di CO₂ e inquinamento atmosferico), le autovetture diesel presentano costi esterni più elevati nei tre cicli di guida considerati (figura 2). Focalizzando l'attenzione solo sulle emissioni di Ghg, il parco circolante a benzina presenta costi esterni più elevati del diesel in ambito urbano (+18%), sulle strade rurali (+5,5%) e sulle autostrade (+1,7%). D'altro canto, evidenziando il solo inquinamento atmosferico (PM₁₀), l'impatto ambientale del parco circolante diesel è risultato notevolmente più elevato rispetto alla benzina su tutti e tre i cicli di guida considerati, dunque nell'analisi del solo inquinamento

atmosferico si registra un impatto più pericoloso del gasolio. Il costo marginale medio specifico del gasolio è stimato in 1,05 c€/vkm rispetto agli 0,22 c€/vkm delle auto a benzina in strade urbane. La differenza si riduce significativamente in strade rurali (gasolio 0,80 c€/vkm contro benzina 0,27 c€/vkm), mentre sulle autostrade il costo marginale medio dell'inquinamento atmosferico è pari a 0,55 c€/vkm per il gasolio rispetto a 0,15 c€/vkm della benzina.

Dall'analisi, quindi, l'esistenza di una accisa più favorevole per il gasolio non appare giustificabile da una migliore performance ambientale. Il prezzo, infatti, non sembra tener conto dei costi esterni legati all'impatto ambientale e alle implicazioni sulla salute umana. Lo stesso dicasi se si stima il costo specifico medio legato all'impatto ambientale della flotta stradale come somma dei costi marginali del cambiamento climatico e dell'inquinamento dell'aria, riportato ai cicli di guida. Un sussidio ambientalmente dannoso, quindi! Da qui la proposta del Ministero dell'Ambiente di un progressivo aumento dell'aliquota dell'accisa del gasolio a uso autotrazione che dovrebbe portare a un allineamento tra le due accise nel 2030. Il pacchetto di norme, messo in consultazione pubblica durante il mese di agosto 2020, ha la volontà, da un lato, di non incidere sul gasolio commerciale, utilizzato dalle aziende di autotrasporto merci (che impiegano veicoli di massa superiore a 7,5 tonnellate) e trasporto regolare di passeggeri; dall'altro, e attraverso una forte misura di incentivazione al rinnovo del parco automezzi, di avere un impatto a "saldo zero" nel settore trasporti, trasformando il sussidio dannoso in favorevole.

Va segnalato tuttavia che, mentre si discute di come riallineare in dieci anni un differenziale che vale 10 centesimi di euro alla pompa, negli ultimi mesi il prezzo di entrambi i carburanti è diminuito di 40-50 centesimi di euro a seguito delle riduzioni del prezzo sui



mercati internazionali, con un effetto incentivo, a parità di altre condizioni, a favore del consumo di carburanti fossili e di modelli ad alto consumo.

Luca Grassi¹, Cecilia Camporeale²

1. Economista, AT Sogesid presso il Ministero dell'Ambiente

2. Ricercatrice, Dipartimento Sostenibilità sistemi produttivi e territoriali - Sts, Enea

Le opinioni e le dichiarazioni espresse nell'articolo sono quelle degli autori e non degli enti o delle istituzioni di appartenenza

NOTE

¹ Eea (2015), *European environment: State and outlook 2015*

² La frammentazione degli ambienti naturali è considerata una tra le principali minacce di origine antropica alla diversità biologica (cfr., fra i tanti, Wilcove et al., 1986; Wilson, 1993; Dobson et al., 1999; Henle et al., 2004). La distruzione e la trasformazione degli ambienti naturali, la loro riduzione in superficie e l'aumento dell'isolamento, tutte componenti del processo di frammentazione, influenzano, infatti, la struttura e la dinamica di determinate popolazioni e specie animali e vegetali sensibili, fino ad alterare i parametri di comunità, le funzioni ecosistemiche e i processi ecologici (Battisti C., 2004).

³ Commissione europea, 2019, *Documento di lavoro dei servizi della Commissione. Riesame dell'attuazione delle politiche ambientali dell'Ue Relazione per paese - Italia*, Swd (2019) 123 final https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_it_it.pdf

⁴ Camporeale C., Grassi L., Molocchi A., (2018), "The diesel fuel excise duty gap as compared to gasoline: an environmental coherence assessment through the external costs approach", *Sixth Annual Conference Iaere - Italian Association of Environmental and Resource Economists*, febbraio 2018, Torino.

⁵ Ricardo-Aea, 2014: Korzhenevych A., Dehnen N., Bröcker J., Holtkamp M., Meier H., Gibson G., Varma A., Cox V. (2014), *Update of the Handbook on external costs of transport, Report for the European Commission*, Dg Move, Ricardo-Aea/R/ED57769 Issue Number 1, 8 January 2014 (https://bit.ly/eu_transport).