

LE PROPOSTE DI ECCO PER LA LEGGE DI BILANCIO 2026

Tassazione energetica, dal
consumatore alla rendita

POLICY PAPER
NOVEMBRE 2025

Caterina Molinari et al.



SOMMARIO

Sintesi	4
1 Allineamento tra politiche di bilancio e politiche di transizione	7
2 Il carico della tassazione energetica sull'elettricità pagata dal consumatore	11
2.1 Fiscalità e parafiscalità gravanti sul vettore elettrico	11
2.2 Sussidi ambientalmente dannosi impliciti	15
3 Proposte per una tassazione energetica più equa, competitiva e di transizione	17
3.1 Trasporti	17
3.1.1 <i>Analisi del DDLB – Trasporti</i>	17
3.1.2 <i>Proposte aggiuntive di ECCO</i>	21
3.2 Edifici	24
3.2.1 <i>Analisi del DDLB – Edifici</i>	24
3.2.2 <i>Proposte aggiuntive di ECCO</i>	27
3.3 Industria	29
3.3.1 <i>Analisi del DDLB – Industria</i>	29
3.3.2 <i>Proposte aggiuntive di ECCO</i>	34
3.4 Fondo Sociale Clima	36
3.4.1 <i>Analisi del DDLB – Fondo Sociale Clima</i>	36
4 Dove trovare le risorse	39
4.1 Proventi delle aste EU ETS	39
4.1.1 <i>ETS1</i>	39
4.1.2 <i>ETS2</i>	39
4.2 Riforma dei sussidi ambientalmente dannosi	40
4.3 Nuove fonti di gettito	40
4.3.1 <i>Tassazione dell'aviazione di lusso</i>	41
4.3.2 <i>Tassazione degli extra-profitti dei settori oil & gas</i>	41
Allegato I – Componenti tariffarie per copertura oneri generali gravanti sulle ricariche elettriche	43
Allegato II – Impatto sulle bollette tipo delle misure proposte	44
I. Aumento accisa e riduzione IVA gas nel settore domestico	44
II. Riduzione Asos componente energia su elettricità settore domestico	44

III. Riduzione accisa elettricità per industria manifatturiera	45
IV. Riduzione accisa elettricità ed aumento accisa su gas naturale per industria manifatturiera (allineamento accise)	45
V. Oneri fiscali A _{SOS} per PMI (dati 2024-ARERA)	46
VI. Cambiamenti proposti per oneri fiscali A _{SOS} – PMI	47

SINTESI

Con il presente lavoro, ECCO analizza il [disegno di legge di bilancio per il 2026](#) ("**DDLB**") presentato dal Governo il 22 ottobre 2025, nelle sue disposizioni relative alla tassazione dei vettori energetici e alla transizione. Lo scopo è quello di valutare se, e quanto, **il DDLB supporta i consumatori tramite politiche che riducano gli ormai elevatissimi prezzi dell'energia** – in particolare, dell'elettricità, che è il vettore energetico più efficiente e quindi più in grado di consegnare energia a basso costo a famiglie e imprese, garantendo così equità sociale e competitività.

Nel suo [Piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili](#), pubblicato a febbraio 2025, la Commissione europea illustra una serie di misure che gli Stati membri possono adottare per garantire costi dell'energia accessibili ai cittadini e alle imprese, tra cui spiccano (i) la riduzione **dell'accisa gravante sull'elettricità al livello minimo previsto nella direttiva europea sulla tassazione dell'energia** fino a 0,5€/MWh o 0,0005€/kWh; (ii) l'applicazione **dell'aliquota IVA ridotta al 5%** sui consumi di elettricità; (iii) **l'eliminazione** dal prezzo finale dell'energia elettrica di quegli **oneri che non sono direttamente connessi all'energia**; (iv) il trasferimento alla **fiscalità generale dei costi legati allo sviluppo delle rinnovabili**.

La legge di bilancio dovrebbe configurarsi come lo strumento ideale tramite il quale il Governo può attuare tali misure. **In Italia le accise sull'elettricità sono significativamente più elevate rispetto al minimo previsto dalla normativa europea**: quaranta volte più alte nel settore domestico (0,023€/kWh); sedici volte più alte per industria, agricoltura, commercio e servizi (media di 0,008€/kWh); tra venti e quaranta volte più elevate sull'elettricità per il trasporto privato su strada (0,013 e 0,023€/kWh). L'IVA sull'energia elettrica è attualmente al 10%. Ma soprattutto, il costo delle bollette elettriche è **significativamente aggravato dall'inclusione nella tariffa di oneri parafiscali che non sempre hanno a che vedere con politiche energetiche**. Su tutti, gli oneri legati allo sviluppo delle rinnovabili, che rappresentano circa l'80% degli oneri parafiscali totali pagati dai consumatori finali di elettricità. **Questi oneri vengono impropriamente scaricati sul solo vettore elettrico nonostante non contribuiscano allo sviluppo del sistema elettrico in sé ma piuttosto al perseguimento di obiettivi di interesse generale** quali la produzione di energia ad un prezzo competitivo per l'industria, la riduzione di inquinanti locali, la maggior sicurezza nazionale tramite indipendenza energetica, e il raggiungimento di obiettivi nazionali, europei ed internazionali di decarbonizzazione ed integrazione dei sistemi energetici.

Di fronte a questa situazione, che si traduce in prezzi dell'energia sempre più insostenibili per famiglie e imprese, **il DDLB si presenta come una proposta poco incisiva, che non tiene conto delle raccomandazioni della Commissione ed è incapace di fornire supporto concreto ai consumatori**. Garantire elettricità ad un prezzo accessibile e competitivo tramite una revisione dell'imposizione fiscale e parafiscale che grava sui vettori energetici non si traduce necessariamente in una perdita di gettito (la fiscalità energetica rappresenta l'80% della fiscalità cosiddetta ambientale, che a sua volta rappresenta il 5% di imposte e dei contributi sociali incassati dallo Stato); è tuttavia un **passaggio necessario per permettere al consumatore finale (famiglia o impresa) di beneficiare di minori costi grazie alle nuove tecnologie elettriche, più efficienti nel loro utilizzo e alimentate da una fonte la cui produzione grazie alle rinnovabili ha un prezzo significativamente inferiore rispetto al gas (nonostante ad oggi resti legata ai costi alti e volatili del gas)**.

A fronte di queste premesse, il presente lavoro fa emergere gli squilibri di imposizione fiscale e di oneri parafiscali attualmente in essere tra vettore elettrico e vettori fossili (gas nei settori domestico

e industriale; diesel e benzina nei trasporti) e sottolinea come questi squilibri assorbano buona parte del risparmio economico di cui potrebbe beneficiare il consumatore finale grazie alla maggiore efficienza delle tecnologie elettriche. Si evidenzia come, di fronte a questa situazione, sia necessaria una **revisione della fiscalità energetica, e degli oneri parafiscali connessi, capace di consegnare energia ad un prezzo accessibile, garantendo equità sociale, competitività, sicurezza, decarbonizzazione.**

Le principali proposte contenute nel presente documento, volte a compensare lo squilibrio tra vettore elettrico e vettori fossili e che possono essere **adottate già in legge di bilancio per il 2026**, sono le seguenti:

- **Rimozione degli oneri parafiscali A_{sos} dal sistema di ricarica dei veicoli elettrici**, in quanto appare difficilmente giustificabile continuare a far gravare su un'infrastruttura pubblica di ricarica, degli oneri che niente hanno a che fare con lo sviluppo di tale infrastruttura. Il gettito necessario a coprire tale rimozione, il cui costo stimato per il 2026 è pari a €100 milioni, può provenire dall'accelerazione della riforma delle accise sui carburanti diesel e benzina (questa riforma, avviata nel [2025](#) e che il DDLB si propone di completare, dimostra un'attenzione del Governo rispetto alla necessità di riformare i sussidi ambientalmente dannosi in quanto fiscalmente ed ambientalmente inefficienti).
- **Allineamento dell'accisa su gas al livello di quella sull'elettricità nel settore domestico, con contestuale riduzione dell'IVA su tutti i consumi di gas domestico** ai livelli di quella sull'elettrico (10%). Tale operazione, effettuabile ad una sostanziale parità di bilancio (si stima un incremento di gettito di circa €300 milioni) contribuirebbe a riformare un sussidio ambientalmente dannoso attualmente presente a favore del gas (nella forma di un'accisa inferiore rispetto all'elettrico) in un settore, come quello domestico, dove l'elettrificazione rappresenta l'opzione più efficiente e quindi, se non asimmetricamente gravata da imposizione fiscale e oneri parafiscali, economicamente conveniente;
- **La riforma delle accise sui consumi di gas ed elettricità nel settore industriale** (tramite opzioni quali l'abbassamento dell'accisa sull'elettricità per usi industriali ai livelli di quella sul gas; o l'allineamento delle due tramite una riduzione dell'accisa sull'elettricità e un corrispettivo aumento di quella sul gas), al fine di eliminare le distorsioni di tassazione tra questi due vettori ed abbassare l'imposizione fiscale per quelle imprese che decidono di elettrificare.
- **La rimozione degli oneri parafiscali A_{sos} dalle tariffe elettriche pagate dalle imprese che decidono di adottare misure di elettrificazione** per sganciarsi dai costi e dalla volatilità dei prezzi del gas, per assicurare che i benefici derivanti dalla maggiore efficienza energetica siano trasferiti ai consumatori. Misura che, connessa alle condizionalità ambientali degli investimenti in elettrificazione, potrebbe essere interamente finanziata con i proventi dell'[European Emission Trading System](#) ("ETS");
- **La rimozione da tutte le tariffe della componente parafiscale A_{sos}**, volta a coprire i costi derivanti da uno sconto tariffario a favore delle imprese a forte consumo di energia. Si tratta infatti di un costo sostenuto per politiche industriali, che, come tale, non dovrebbe essere a carico dell'elettricità pagata dai consumatori finali, in particolare, PMI e consumatori domestici.

A copertura di queste spese necessarie per garantire energia a prezzi accessibili alle famiglie, competitività al comparto industriale nazionale, sicurezza energetica e decarbonizzazione, il documento analizza una serie di potenziali fonti di gettito attualmente non sfruttate o utilizzate solo parzialmente. Su tutte, il gettito dall'ETS – inclusa la sua estensione a combustibili fossili per riscaldamento e trasporti a partire dal 2027; l'avvio di una riforma dei sussidi ambientalmente

dannosi che, da ultimi dati, costerebbero allo Stato italiano circa €24 miliardi all'anno; l'introduzione di nuove forme di imposizione su settori inquinanti quali l'aviazione di lusso.

1 ALLINEAMENTO TRA POLITICHE DI BILANCIO E POLITICHE DI TRANSIZIONE

Il cambiamento climatico rappresenta un peso non indifferente sul bilancio dello Stato italiano: nel periodo 1980-2023, l'[ISTAT](#) riporta che gli eventi estremi hanno causato perdite economiche per circa €134 miliardi in Italia, con un trend in aumento negli ultimi anni. Nel 2022 e 2023, i danni a livello nazionale sono [ammontati](#) rispettivamente a €17 e €15 miliardi – cifre pressoché equivalenti al valore della manovra finanziaria proposta per il 2026, e significativamente più alte rispetto alla media del periodo in esame (circa €3 miliardi/anno). L'[Ufficio Parlamentare di Bilancio](#) stima che, **in uno scenario a politiche invariate, l'impatto di eventi climatici estremi sulle finanze pubbliche italiane potrebbe raggiungere un valore annuo pari al 5,1% del PIL nel 2050**, mentre in uno scenario di neutralità carbonica tale impatto sarebbe limitato allo 0,9% del PIL. Agire per mitigare gli effetti del cambiamento climatico e realizzare la transizione verso un'economia decarbonizzata non è più solo una questione climatico-ambientale, ma un atto **necessario per salvaguardare le risorse pubbliche**, specialmente in un'epoca in cui queste sono già sotto pressione a causa di fattori quali l'instabilità geopolitica, l'aumento della spesa militare e le tensioni commerciali.

Si rende quindi necessario un allineamento tra le politiche fiscali e di bilancio e quelle climatiche. La [nuova governance economico-finanziaria europea](#), che prevede un orizzonte temporale di programmazione di bilancio di medio termine, permette di superare la separazione tra gli obiettivi immediati di finanza pubblica e quelli di più ampio respiro e implementazione graduale della transizione energetica. Strumenti quale il Piano Strutturale di Bilancio di Medio Termine (“**PSBMT**”) dovrebbero essere utilizzati per pianificare le necessità legate alla transizione. Gli strumenti di pianificazione di bilancio (il PSBMT ma anche le leggi di bilancio annuali) dovrebbero inoltre dialogare con il [Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima](#) (“**PNIEC**”), per assicurarsi che le politiche fiscali forniscano quelle risorse necessarie ad attivare gli investimenti che devono essere presenti nel PNIEC (il quale [dovrebbe essere un piano di transizione e investimenti nazionale](#)).

Ma l'allineamento tra politiche di bilancio e obiettivi di transizione non è solo una necessità legata alla salvaguardia delle risorse pubbliche dagli impatti del cambiamento climatico e alla tutela del sistema clima: può essere soprattutto **una leva per ridurre i costi dell'energia per famiglie e imprese, garantendo una maggiore equità sociale e allo stesso tempo maggior competitività del tessuto industriale nazionale**, attualmente gravemente penalizzati da costi troppo elevati. L'elettricità, oltre ad essere il vettore energetico più facile da decarbonizzare e quindi portatore di transizione, è anche il vettore che alimenta le tecnologie energeticamente più efficienti: in questo senso, il minore costo dell'energia potrà essere ottenuto grazie al trasferimento dell'enorme potenziale di risparmio dato dall'efficienza delle tecnologie elettriche sul consumatore finale. **Le politiche di imposizione del vettore elettrico dovrebbero configurarsi come la maggiore espressione dell'allineamento tra politiche di bilancio e di transizione, favorendo lo sviluppo del vettore elettrico.**

Eppure, quando si analizza l'imposizione fiscale e gli oneri parafiscali che in Italia gravano su questo vettore, ci si accorge che è proprio in quest'ambito che l'allineamento tra politiche di bilancio e transizione non è realizzato. Il vettore elettrico è infatti penalizzato, in quasi tutti i settori, da carichi fiscali e oneri parafiscali significativamente più elevati rispetto a quelli gravanti su vettori fossili per gli stessi usi. Secondo [un'analisi di ECCO](#), **nel settore domestico l'elettricità subisce un'imposizione fiscale e di oneri parafiscali tre volte più elevata rispetto a quella gravante sul gas; nei settori industriali, agricolo, commerciale, tale divario può essere fino a sette volte superiore; nel settore**

del trasporto privato su strada, l'elettricità è mediamente sottoposta a carichi fiscali e parafiscali superiori del 50% rispetto a quelli che gravano su diesel e benzina.

L'attuale imposizione fiscale e parafiscale gravante sull'energia è il frutto di una tendenza storica che ha portato a tassare i prodotti energetici separatamente e in maniera non correlata, in base ad unità di misura legate al loro rispettivo volume (gas in €/Sm³; diesel e benzina in €/l; elettricità in €/kWh) piuttosto che al loro contenuto energetico, all'impatto ambientale e sociale e alle emissioni di CO₂. Ciò appare oggi in contrasto con obiettivi di equità sociale, competitività delle imprese e sicurezza e indipendenza energetica, perseguiti tramite una maggiore integrazione dei sistemi energetici che crei reti interconnesse in cui le fonti rinnovabili rispondono a diversi bisogni degli utenti e migliorano l'efficienza complessiva.

Quest'incoerenza si traduce **in livelli proporzionalmente più elevati di tassazione e oneri sull'elettricità, rendendo le tecnologie elettriche proporzionalmente più costose per i consumatori rispetto a quelle fossili ed eliminando il beneficio economico di cui i consumatori potrebbero beneficiare grazie alla migliore efficienza di queste tecnologie.** Una parte consistente della maggiore imposizione sul vettore elettrico è data dal trasferimento nelle tariffe elettriche dei costi sostenuti dallo Stato per lo sviluppo di impianti rinnovabili – il che fa sorgere la questione se sia giusto o meno che il costo per lo sviluppo delle rinnovabili (che è un obiettivo di natura ambientale, di sicurezza energetica, di sviluppo industriale nel suo complesso) debba essere sostenuto unicamente dal vettore elettrico. Ma ancor più centrale, quando si discute di politiche di bilancio, è **la questione se l'attuale impostazione fiscale e regolatoria che grava in maniera significativa sul vettore elettrico, rappresenti il miglior sistema di copertura di politiche pregresse legate all'energia e di generazione di gettito per lo Stato,** da un punto di vista dell'interesse pubblico e quindi della collettività di famiglie e imprese.

Il punto di vista da cui non si può prescindere è quello del costo complessivo che grava sulla bolletta del consumatore finale (famiglia o impresa), e che include oneri fiscali, gli oneri parafiscali e il meccanismo ETS. Tali oneri sono categorizzati in maniera differente sulla base di criteri di distribuzione di costi di natura ambientale, sociale ed energetica sostenuti dalla collettività; ma questa categorizzazione, che da un punto di vista di governance si traduce in molteplici autorità competenti (Ministero dell'Economia e delle Finanza, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente) che distribuiscono i costi sui consumatori senza una visione dell'impatto d'insieme, **risulta irrilevante per le famiglie e le imprese che ritrovano in bolletta la somma di tutti gli oneri e devono far fronte al loro carico complessivo.** Una riforma di tali oneri necessita di essere affrontata con un approccio globale, a partire proprio dalle discussioni della legge di bilancio per il 2026.

Sulla base di queste premesse, il presente lavoro analizza il DDLB per verificare la presenza di misure di allineamento delle politiche fiscali a quelle di transizione, in particolar modo attraverso riforme coerenti dell'imposizione fiscale e parafiscale gravante sui vettori energetici. Il documento presenta inoltre proposte innovative per favorire l'elettrificazione dei consumi italiani, quale soluzione capace di garantire accessibilità dei prezzi dell'energia per le famiglie e competitività per le imprese. Vengono analizzate anche possibili fonti di copertura delle spese proposte, inclusi i proventi della vendita delle quote ETS (sia nella sua forma attuale, sia nella sua implementazione prevista a partire dal 2027), che rappresentano una fonte di risorse importante il cui utilizzo è vincolato ad obiettivi di efficienza energetica e riduzione delle emissioni. La tabella qui sotto presenta una panoramica delle misure proposte da ECCO innovative rispetto a quanto già in vigore; del loro costo stimato (sempre rispetto alla normativa vigente); e delle fonti di copertura disponibili.

Infine, vale la pena ricordare che non solo la tutela dell'ambiente (di cui il [sistema climatico è parte integrante](#)), ma anche la salvaguardia delle risorse pubbliche è costituzionalmente garantita **nell'interesse delle generazioni future**. La Corte Costituzionale, proiettando il bilancio in una dimensione temporale di lungo periodo, ha infatti [affermato](#) che **la questione del debito pubblico è legata al tema della solidarietà intergenerazionale**, e che “l’equità intergenerazionale comporta, altresì, la necessità di non gravare in modo sproporzionato sulle opportunità di crescita delle generazioni future, garantendo loro risorse sufficienti per un equilibrato sviluppo”¹. Alla luce di quanto stimato dall’Ufficio Parlamentare di Bilancio in termini di peso sulle finanze pubbliche dell’inazione climatica, appare evidente che **l’assenza di riforme che favoriscano la transizione si tradurrà in un aumento del debito sul medio e lungo periodo, ostacolando così le opportunità di crescita delle generazioni future e violandone l’interesse non solo climatico-ambientale ma anche economico.**

¹ Si vedano anche le sentenze della Corte Costituzionale [n. 49/2018](#), [n. 6/2017](#), [n. 107/2016](#) e n. [88/2014](#).

MISURA	SPESE (milioni di €)	ENTRATE (€M)
TRASPORTI		
Accelerazione riforma SAD differenziale accisa diesel-benzina per trasporto privato		552,4
Eliminazione A _{SOS} sulle tariffe elettriche delle colonnine di ricarica	100	
Fondo per incentivi all'acquisto di veicoli elettrici	1.000	
Ulteriore riforma delle agevolazioni fiscali sui fringe benefits a favore del lavoratore che utilizzi un'auto aziendale		4.000 (fino a) ²
EDIFICI		
Allineamento accise gas al livello delle accise elettriche per uso domestico		1.300
Allineamento aliquota IVA gas e elettricità per uso domestico al 10%	1.000	
Riduzione componente A _{SOS} su tariffe elettriche domestiche	300	
Sviluppo di un piano strategico per la messa in atto dell'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato destinato all'edilizia popolare, inclusivo di audit	132	
Riduzione delle detrazioni bonus casa al 36% anziché conferma al 50% anche per il 2026		2.000 ³
INDUSTRIA		
Riforma accise gas ed elettricità nel settore industriale	800	
Ipotesi 2: allineamento "a metà" accise elettricità e gas		228
Rimozione quota A _{SOS} per imprese che adottano misure di elettrificazione	488 ⁴	
Rimozione quota A _{SOS} su tutti i consumi	1.500	

² Questa cifra si basa su stime realizzate dal think tank Transport & Environment, la graduale eliminazione di vantaggi fiscali per auto aziendali tradizionali, accompagnata da vantaggi per auto a zero emissioni sulla base di parametri legati alle emissioni di CO₂ dei veicoli, potrebbe generare (nella forma di recupero gettito mancato) fino a €4 miliardi in cinque anni.

³ La proposta di ECCO rispetto a questa misura consiste in una redistribuzione delle aliquote attualmente in vigore, senza costi aggiuntivi rispetto alle politiche a legislazione vigente ma con un potenziale risparmio di gettito di circa €2 miliardi rispetto alla proposta presentata nel DDLB.

⁴ Nell'ipotesi di un'elettrificazione del 10% dei consumi delle piccole e medie imprese, costi coperti da ETS attualmente in vigore.

2 IL CARICO DELLA TASSAZIONE ENERGETICA SULL'ELETTRICITÀ PAGATA DAL CONSUMATORE

2.1 FISCALITÀ E PARAFISCALITÀ GRAVANTI SUL VETTORE ELETTRICO

Un ambito in cui si rileva una profonda incoerenza tra politiche di bilancio ed esigenze di equità sociale, competitività delle imprese e transizione è quello dell'imposizione dei vettori energetici, intesa, in maniera ampia, come fiscalità (accise e IVA) e parafiscalità (in senso lato, oneri di sistema e meccanismi di imposizione di un prezzo al carbonio tramite ETS). Una [recente analisi](#) condotta da ECCO ha infatti rivelato come i diversi elementi fiscali e parafiscali, quando li si confronta con metriche comparabili (€/kWh e €/tCO₂), pesino quasi sempre di più sul vettore elettrico che sui vettori fossili (gas, benzina, diesel) nei settori domestico, industriale e del trasporto privato su strada. Una parte significativa di questo maggiore onere è dovuto all'inclusione nel prezzo dell'elettricità degli oneri connessi allo sviluppo pregresso delle fonti rinnovabili e del costo del meccanismo ETS, che gravano unicamente sul settore elettrico e non su quello dei consumi finali di gas, diesel e benzina.

Settore	Elettricità €/kWh	Vettore fossile €/kWh	Maggior prezzo al kWh pagato dall'elettrico
Domestico	0,098	0,029	x3
Non domestico	0,086	0,012	x7
Trasporto privato su strada	0,154	0,111	x1,5

Tabella 1 – Differente trattamento fiscale e parafiscale (compreso ETS) tra vettore elettrico e fossile nei settori domestico, non-domestico (industria, agricoltura, commercio, servizi) e trasporto privato su strada, in €/kWh, basato sulla media ponderata dei consumi nel 2024. Fonte: ECCO, [Tassazione energetica e sussidi fossili in Italia](#), 2025.

Le distorsioni nel livello d'imposizione complessivo dei vettori energetici in Italia riportate qui sopra sono il prodotto del delicato equilibrio storico tra (i) la **domanda di gettito fiscale e parafiscale da parte di attori pubblici**, (ii) la **sostenibilità economica dell'energia** di cui necessitano famiglie e imprese, e (iii) la **disponibilità di vettori energetici**, e tecnologie, per soddisfare determinati bisogni. A tal proposito, va considerata la tendenza storica ad associare un solo vettore per bisogno economico (il gas per il riscaldamento domestico e i processi industriali; la benzina e il diesel per i trasporti; l'elettricità per l'illuminazione e servizi), da cui è derivata una tassazione separata di ciascun vettore, utilizzando metriche differenti (il gas è tassato in €/Sm³; la benzina e il diesel in €/l; l'elettricità in €/kWh) – in quanto non si presentava la necessità di ragionare su una fiscalità coerente con un sistema integrato.

Questa impostazione, storicamente giustificata, appare oggi obsoleta: in primo luogo, perché grazie ad una sempre maggiore integrazione dei sistemi energetici, **diversi vettori sono in grado di rispondere ad uno stesso bisogno socio-economico** (l'elettricità e il gas possono soddisfare entrambi esigenze di riscaldamento domestico e industriale; l'elettricità, il diesel e la benzina alimentano tutti mezzi di trasporto), **e andrebbero quindi tassati in maniera comparata**, che tenga conto degli impatti ambientali, economici e sociali di ciascun vettore, sulla base di una metrica uniforme (€/kWh). In secondo luogo, perché **si sono sviluppate nuove tecnologie che, attraverso l'elettrificazione dei consumi e grazie ad una maggior efficienza, sarebbero in grado di soddisfare i bisogni dei consumatori con minor dispendio energetico ed economico**, riducendo il carico in bolletta per le famiglie ed aumentando la competitività delle imprese. In terzo luogo, perché **la penetrazione delle fonti rinnovabili nei sistemi elettrici ha raggiunto un livello tale per**

cui il kWh elettrico al consumo risulta quello a minore emissione di CO₂ e meno inquinante, capace di garantire una migliore qualità dell'aria a beneficio della collettività.

Il sistema italiano di tassazione dell'energia **non appare aggiornato rispetto a queste nuovi elementi, e penalizza quei consumatori (incluse le imprese, che perdono in competitività) che decidono di optare per soluzioni elettriche** – in linea con l'obiettivo comune di decarbonizzazione e con l'interesse privato di perseguire maggiore efficienza energetica contestualmente ad un risparmio economico. Peraltro, in un momento di forti tensioni geopolitiche, **il mancato allineamento tra imposizione fiscale e parafiscale dell'energia e obiettivi di transizione si traduce in un aumento della dipendenza dell'Italia da fonti energetiche fossili importate da Paesi terzi**, e quindi da una maggiore volatilità di prezzo, a scapito di fonti di energia quali le rinnovabili che potrebbero rendere l'Italia indipendente da un punto di vista di approvvigionamento energetico.

L'incoerenza della tassazione energetica in Italia rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione si rileva nei seguenti elementi:

- Per le **componenti fiscali**, le accise più alte sull'elettricità che sul gas nel settore domestico e industriale appaiono incoerenti rispetto agli obiettivi di transizione, riduzione degli inquinanti locali, sicurezza energetica e supporto a famiglie e imprese che elettrificano. È inoltre contraria al principio "chi inquina paga". Per quanto riguarda l'IVA, questa appare a prima vista più favorevole all'elettricità nel settore domestico, in quanto l'aliquota è al 10% su tutti i consumi, mentre per il gas è pari al 10% per consumi fino a 480m³ anno e 22% per consumi oltre questa soglia. Tuttavia, poiché l'IVA si applica sulla totalità dei costi presenti in bolletta, e poiché l'accisa e gli oneri parafiscali sul vettore elettrico sono più elevati rispetto a quelli gravanti sugli altri vettori, ciò si traduce comunque in un costo dell'IVA in €/kWh più elevato sul vettore elettrico, nonostante l'aliquota inferiore. Si sottolinea peraltro come l'IVA agevolata al 10% su consumi ridotti di gas, combinata con un'accisa ridotta per le fasce di consumo domestico più basse, disincentivi dal passare alla soluzione elettrica proprio quei consumatori che abitano in zone d'Italia dove il clima mite renderebbe la pompa di calore la soluzione più efficiente (in quanto utile sia per riscaldare le case negli inverni miti che per raffreddarle in estate);
- Per le **componenti parafiscali**, gli oneri di sistema, che sono legati al recupero di costi per politiche ambientali, sociali o di altra natura, gravano in maniera sproporzionata sul vettore elettrico rispetto a quelli fossili. Più dell'80% degli oneri che gravano su un kWh di elettricità è legato alla componente Asos, destinata a coprire la spesa pubblica sostenuta per incentivare lo sviluppo delle energie da fonti rinnovabili. Il peso di questa componente sul solo vettore elettrico è però frutto di un'applicazione errata del principio secondo il quale devono essere scaricati sulla tariffa elettrica gli investimenti pubblici per migliorare il sistema elettrico, e sul gas quelli per migliorare il sistema gas. Infatti, gli investimenti in energie rinnovabili contribuiscono al perseguimento di obiettivi di interesse generale che, nel momento in cui l'elettricità è un prodotto che soddisfa più bisogni sociali, vanno ben al di là del miglioramento del solo sistema elettrico (come dimostrato dal fatto che oggi l'elettricità è in grado di fornire i servizi tradizionalmente riservati al gas (calore) a diesel e benzina (trasporti)). Tali obiettivi di interesse generale includono: produzione di energia ad un prezzo competitivo per l'industria; riduzione di inquinanti locali da trasporto e caldaie a gas; maggior sicurezza nazionale tramite indipendenza energetica; il raggiungimento di obiettivi nazionali, europei ed internazionali di decarbonizzazione. Per questo motivo, appare improprio scaricare la totalità di questi oneri sul solo vettore elettrico;
- Per quanto riguarda i meccanismi di attribuzione di un prezzo al carbonio, l'elettricità è oggi aggravata dai costi dell'**ETS**, che invece non pesa nello stesso modo su combustibili fossili per il trasporto, né sul gas per uso domestico e industriale. L'estensione, a partire dal 2027, del

meccanismo EU ETS anche a gas, diesel e benzina per riscaldamento domestico, trasporti e piccole e medie imprese ("PMI") (cd. "ETS2") contribuirà a riequilibrare unicamente il divario su questa voce della stratificazione fiscale e oneri.

A questo quadro si aggiunge **una mancanza di coordinamento tra le diverse autorità governative italiane competenti per l'imposizione, la gestione e la riscossione delle entrate derivanti dalle componenti fiscali e parafiscali che gravano sui vettori energetici**. Il Ministero dell'Economia e delle Finanze ("MEF") fissa e riscuote le accise e l'IVA; il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ("MASE") assegna i fondi provenienti dalle quote messe all'asta nell'ambito dell'ETS; l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente ("ARERA") è responsabile della distribuzione tra gli utenti degli oneri di sistema. Questo approccio compartimentale si traduce in carichi fiscali e parafiscali aggregati che gravano in maniera complessiva sul consumatore finale di energia elettrica, senza che vi sia un approccio armonizzato da parte di chi li impone, né una interscambiabilità – soprattutto in sede di bilancio – tra i carichi (tale per cui, se un carico aumenta, è possibile compensare riducendone un altro). **Si rende quindi necessaria l'adozione di una prospettiva unificata, che guardi in maniera complessiva agli oneri che gravano sul consumatore e che sia capace di superare la distinzione, puramente amministrativa, tra attori istituzionali e tecnici coinvolti.**

La sproporzione nei carichi complessivi che gravano sul vettore elettrico rispetto a quello fossile determina l'impossibilità, per il consumatore finale (famiglia o impresa), di beneficiare economicamente della maggior efficienza energetica delle tecnologie elettriche. A titolo esemplificativo, questo porta, nel settore domestico, ad un costo energetico annuale pagato da un **consumatore dotato di pompa di calore che è inferiore solamente del 25% rispetto al costo pagato da un consumatore dotato di caldaia a gas, nonostante la pompa di calore implichì una riduzione del consumo energetico del 72%**.

Addirittura, guardando alle sole componenti fiscali e parafiscali (accise, oneri di sistema, oneri ambientali – ETS sull'elettricità – e IVA), la maggior efficienza energetica della pompa di calore non porta ad alcun beneficio economico o risparmio: per un consumatore dotato di pompa di calore, a fronte di un consumo di 3.886 kWh rispetto ai 13.878 kWh di una caldaia a gas, il costo stimato annuo di oneri fiscali e parafiscali e dell'IVA su tali oneri è di €415, per un consumatore con caldaia a gas è di €475. In parole povere, **gli oneri fiscali e parafiscali che gravano sull'elettricità impediscono al consumatore finale di beneficiare appieno della maggior efficienza della pompa di calore, intercettando una parte significativa (i due terzi) del risparmio che il consumatore dovrebbe ricavare.**

Costi energetici per il riscaldamento - Confronto tra caldaia a gas e pompa di calore [€/anno]

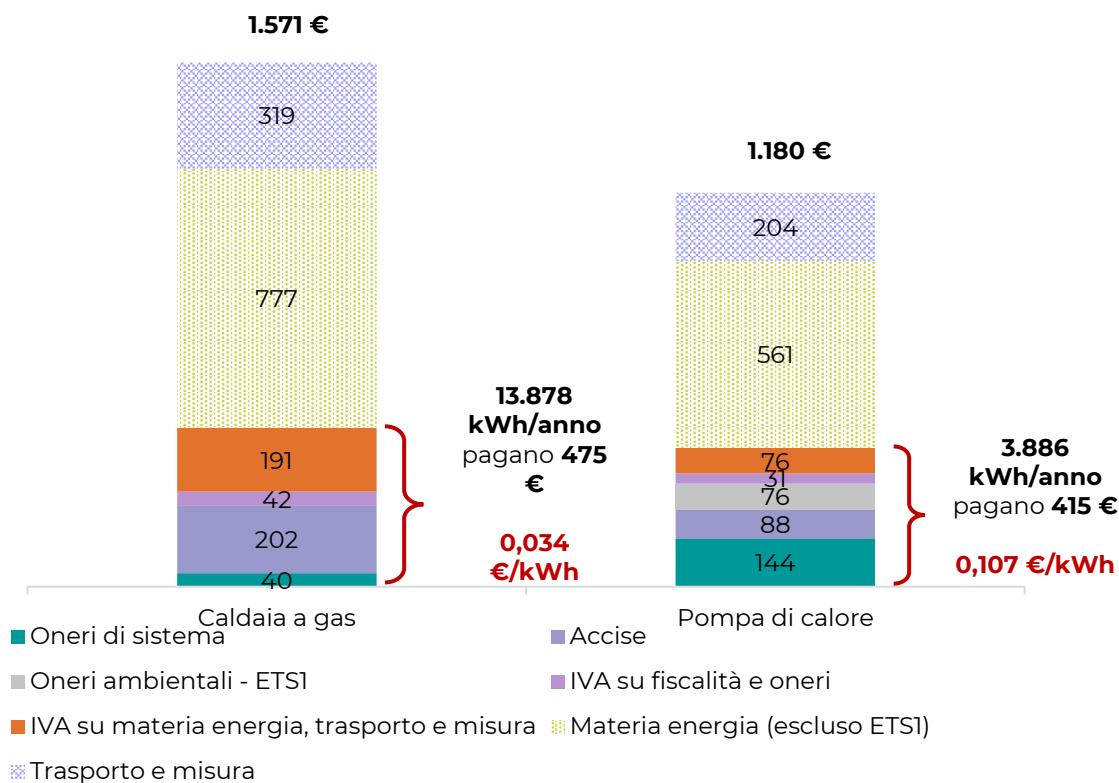


Figura 1 – Confronto tra i costi energetici di una pompa di calore elettrica ($COP = 3,5$) e di una caldaia a gas (rendimento = 98%) per riscaldare un'abitazione di 100 mq in classe energetica G. Fonte: elaborazioni ECCO sulla base dei costi tariffari definiti da ARERA e MEF per il 2024. L'onere ambientale corrisponde al peso di ETS1 applicato sul prezzo della materia energia sull'energia elettrica.

Lo stesso succede per il trasporto privato su strada: nonostante per percorrere 15.000 km/anno con un'auto elettrica **il consumo energetico sia di quasi 4 volte inferiore rispetto a un'auto a benzina** (2.400kWh con l'elettrico rispetto a 9.271 kWh di benzina) , nel caso di ricariche con profilo domestico il peso di tutte le componenti fiscali e parafiscali sui costi di ricarica (incluse le diverse componenti IVA) è inferiore di poco più della metà (53%) rispetto al rifornimento di carburanti: 1060 €/anno per la benzina (pari a un costo medio di 0,114 €/kWh) contro 493 €/anno per l'elettrico (0,206 €/kWh). Ciò implica che, **a parità di percorrenze, il vantaggio associato all'efficienza energetica delle tecnologie elettriche rispetto a quelle endotermiche viene eroso del 44% per effetto dell'imposizione applicata alle ricariche⁵.** Per le ricariche con profilo Box **il peso dell'imposizione cresce a 658 €/anno (58% di perdita del vantaggio di efficienza del veicolo), mentre per il profilo Pubblico arriva fino a 749 €/anno (63% di perdita).**

⁵ L'erosione del vantaggio di efficienza energetica dovuta alla diversa imposizione fiscale è calcolata come rapporto tra l'efficienza relativa del veicolo elettrico e quella del veicolo a combustione interna ($A = \text{consumo BEV} / \text{consumo ICE}$) e il rapporto tra la rispettiva fiscalità complessiva ($B = \text{fiscalità BEV} / \text{fiscalità ICE}$), secondo la formula: $A/B - 1$.

Confronto della spesa totale annua per 15.000 km di percorrenza
con auto a benzina e auto elettrica con diversi profili medi di
ricarica [€/anno]

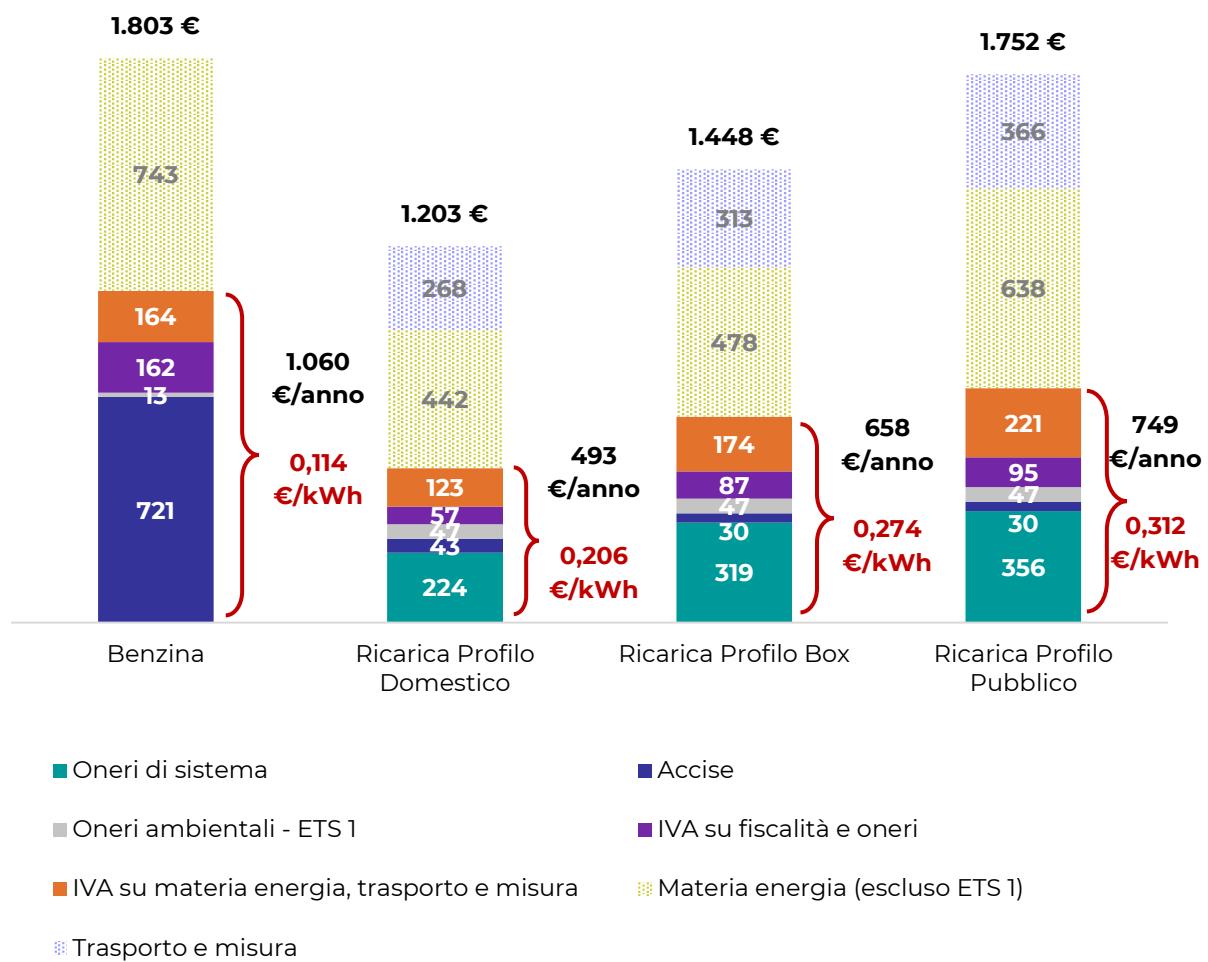


Figura 2 – Confronto della spesa totale annua per percorrere 15.000 km con un'auto elettrica e un'auto a benzina.
Fonte: elaborazioni ECCO sulla base dei costi per il 2024.

2.2 SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI IMPLICITI

Il trattamento fiscale e parafiscale più favorevole dei vettori fossili rispetto a quello elettrico rappresenta un **sussidio ambientalmente dannoso隐含的**, definito dal MASE nel suo [“Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli”](#) (il “**Catalogo**”) come “quella forma di agevolazione che emerge implicitamente da una determinata differenziazione del livello di tassazione e che può favorire l’adozione di tecnologie o combustibili più o meno inquinanti”.

Nella versione del Catalogo del 2022, il MASE ha riconosciuto come SAD隐含的 il differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio, il cui valore complessivo nel 2022 è stato calcolato pari a €3,1 miliardi. Il riconoscimento di tale sussidio da parte del MASE parte da una riflessione su come il gasolio uso carburazione benefici di un trattamento fiscale (in particolare un livello di accisa) più favorevole della benzina, nonostante i maggiori costi esterni associati a emissioni di gas serra e inquinanti locali dal diesel rispetto alla benzina. Il MASE ha pertanto concluso che il gasolio non

meritasse un trattamento fiscale preferenziale. Il Governo si è mostrato attento rispetto alla tematica sollevata dal MASE, al punto da adottare, a marzo 2025, il [decreto legislativo n. 43/2025](#) che prevede l'allineamento graduale, nei prossimi cinque anni, delle accise sul gasolio (attualmente più basse) a quelle sulla benzina, misura che va proprio nella direzione di correggere un SAD strutturale. Nel DDLB, il Governo vorrebbe accelerare ulteriormente questa riforma, implementandola globalmente a gennaio 2026 anziché distribuirla su cinque anni, **dimostrando sensibilità rispetto alla questione dei SAD ma soprattutto della possibilità di allineare politiche fiscali, ambientali e di transizione.**

Coerentemente con quanto riportato rispetto alla maggiore imposizione fiscale e parafiscale gravante sul vettore elettrico in diversi settori rispetto al corrispettivo vettore fossile, e a partire dalla definizione di SAD implicito proposta dal MASE, è possibile riconoscere che altri SAD impliciti esistono, determinati dal differente livello di imposizione fiscale e parafiscale di prodotti energetici per usi concorrenziali, che porta ad un'alterazione artificiale del loro prezzo finale. [Stime realizzate da ECCO](#) sulla minor imposizione fiscale e parafiscale del gas rispetto all'elettricità nel 2024 evidenziano come **il gas abbia beneficiato di vantaggi fiscali e parafiscali (da intendersi come minor/assenza di imposizione) tutt'altro che marginali, che dovrebbero venir riconosciuti come SAD impliciti, inseriti nel Catalogo ed essere oggetto di una discussione più ampia per una loro possibile riforma.**

Sulla base dei consumi di gas ed elettricità nel 2024, si può rilevare che:

- Nel settore domestico, il differenziale tra l'accisa (più alta) sul vettore elettrico, in €/kWh, rispetto a quella (più bassa) sul gas è stato pari ad **€1 miliardo**;
- Sempre nel settore domestico, il differenziale di oneri di parafiscalità gravante sul vettore elettrico, in €/kWh, rispetto a quella (molto minore) gravante sul gas è stato pari a **€6,8 miliardi**;
- Nel settore non-domestico (industria, agricoltura, commercio e servizi), il differenziale tra l'accisa (più alta) sul vettore elettrico, in €/kWh, e quella sul gas è stato pari a **€2,3 miliardi**;
- Nel settore non-domestico (industria, agricoltura, commercio e servizi), il differenziale di parafiscalità, in €/kWh, gravante su elettricità e non sul gas è stato pari a **€15 miliardi**⁶.

Queste cifre si traducono concretamente in un vantaggio per i vettori fossili e in €/kWh significativamente più alti pagati dai consumatori di elettricità, penalizzando quelle famiglie e quelle imprese che adottano soluzioni elettriche nella speranza di ottenere una maggior efficienza energetica ed un risparmio economico.

Muovendo da questi presupposti, nelle sezioni successive abbiamo analizzato le proposte presenti nel DDLB, per verificare se persegono quella coerenza tra politiche fiscali e politiche di transizione necessaria nell'interesse di famiglie ed imprese. Si illustrano inoltre una serie di proposte alternative o ulteriori che potrebbero contribuire, fin da subito, a riformare alcuni elementi di tassazione energetica per accompagnare famiglie ed imprese verso un'energia economicamente più sostenibile e soluzioni più efficienti. I principali settori analizzati sono quello dei trasporti privati su strada ([sezione 3.1](#)), degli edifici ([sezione 3.2](#)), industriale ([sezione 3.3](#)). La [sezione 4](#), in chiusura, esamina fonti di copertura ulteriori che potrebbero essere utilizzate per far fronte all'aumento della spesa derivante da alcune delle proposte presentate.

⁶ La stima si basa sui livelli di consumo di elettricità e gas nei settori domestico e non-domestico nell'anno 2024 ed è realizzata a partire da quanto in più – rispetto ai valori di oggi – i consumatori (famiglie e imprese) avrebbero pagato per i vettori fossili se questi fossero chiamati a sostenere lo stesso livello di imposizione fiscale e parafiscale (in €/kWh dell'elettricità, e riflette quindi i dati relativi allo "sconto" fiscale e parafiscale garantito ai vettori fossili.

3 PROPOSTE PER UNA TASSAZIONE ENERGETICA PIÙ EQUA, COMPETITIVA E DI TRANSIZIONE

Un sistema di tassazione dell'energia come quello delineato nella sezione 2 qui sopra, attualmente vigente in Italia, è profondamente incoerente con le esigenze dei consumatori domestici e delle imprese che pagano un'elettricità troppo cara, nonché con l'obiettivo di sicurezza nazionale e indipendenza energetica. È quindi necessaria **una discussione approfondita che conduca ad una riforma complessiva del sistema di imposizione fiscale e parafiscale dei vettori energetici**, capace di guardare a tutte le componenti gravanti su ciascun prodotto e presentare soluzioni che supportino consumatori domestici e imprese, siano coerenti con gli obiettivi di transizione e allo stesso tempo garantiscono un gettito per le casse dello Stato sul medio e lungo termine. **Si tratta di una discussione ampia, che dev'essere collegata ad una pianificazione di medio/lungo termine (e a strumenti quali il PSBMT e il PNIEC), piuttosto che alla contingenza di una legge di bilancio. Alcuni spunti possono però già essere considerati nel contesto della legge di bilancio per il 2026.**

3.1 TRASPORTI

3.1.1 ANALISI DEL DDLB – TRASPORTI

• Articolo 30 (Misure in materia di accisa sui carburanti)

Tale disposizione modifica l'articolo 3 del [decreto legislativo n. 43/2025](#), recante la revisione delle disposizioni in materia di accise al fine di completare l'allineamento della tassazione indiretta in materia di accisa sulla benzina e sul gasolio usato come carburante fissando, a decorrere dal 1° gennaio 2026, le rispettive aliquote di accisa nella stessa identica misura, pari ad €672,90 per mille litri. La rideterminazione è conseguente all'applicazione, in un'unica soluzione, delle variazioni che in base alla norma emendata dovevano essere realizzate in un quinquennio a partire dal 2025.

Commento

Tale disposizione, che viene accolta positivamente, propone di accelerare la già avviata riforma del SAD legato al differente trattamento fiscale (in forma di accisa minore) tra diesel e benzina per il trasporto privato su strada. Tale riforma, la cui implementazione è attualmente distribuita sui prossimi cinque anni, verrebbe completata già a partire dal 2026, accelerando così la riforma di un SAD隐含的 che si fatica a giustificare da un punto di vista di politiche di bilancio, ambientale e di decarbonizzazione.

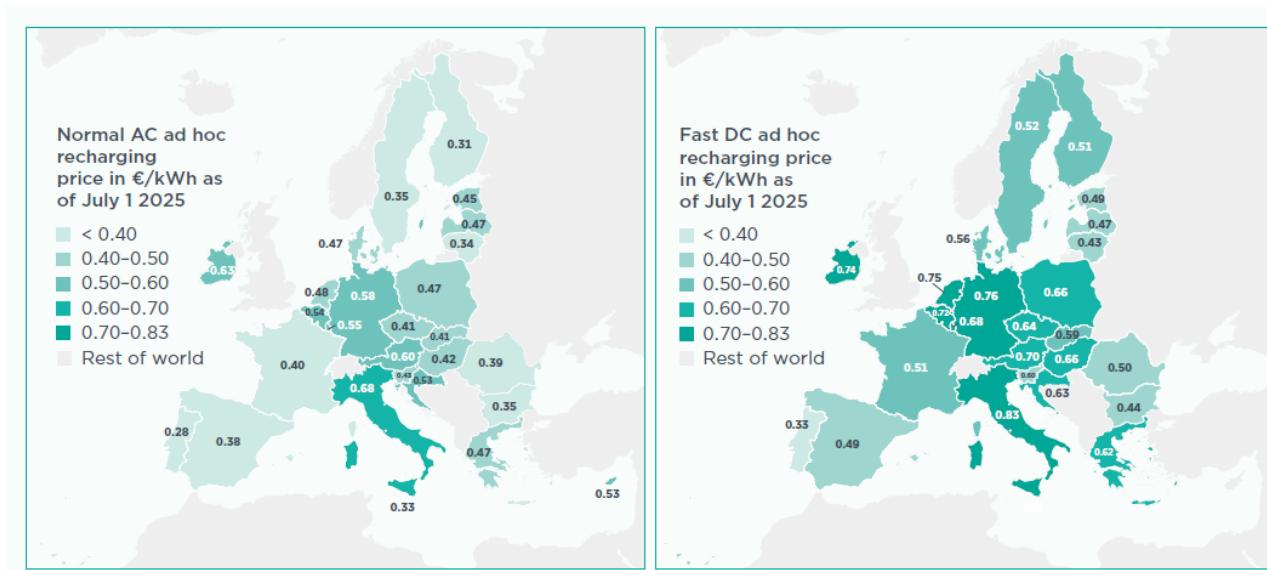
Si rileva tuttavia una criticità nel DDLB, in merito alla destinazione del maggior gettito proveniente dall'accelerazione della riforma di questo SAD. Il DDLB prevede che questo extragettito venga interamente destinato al fondo creato con [decreto legislativo n. 209/2023](#), che copre i costi generali della riforma fiscale avviata nel 2023, anziché contribuire al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale ([decreto-legge n. 95/2012](#)) come attualmente previsto. Solo il ricavato dell'allineamento realizzato nel 2025 (pari a 1,5c€) verrebbe utilizzato per migliorare il settore dei trasporti, mentre l'extragettito derivante dal completamento accelerato della riforma (4,05c€ di riallineamento nel 2026) sarebbe dedicato a coprire i costi di una riforma fiscale più generale. Tale scelta di destinazione del gettito, per quanto comprensibile in quanto mira ad alleggerire il carico fiscale sul lavoro tramite una maggiore imposizione di attività inquinanti, non tiene tuttavia conto del SAD che permane, nel settore dei trasporti, nella forma di

una più elevata fiscalità ed oneri parafiscali sul vettore elettrico per le ricariche, e non contribuisce a ridurlo o riformarlo.

Proposta di modifica

Proponiamo che una parte delle maggiori risorse che verrebbero liberate dall'accelerazione della riforma, e che il MEF quantifica in **€552,4 milioni nel 2026⁷**, vengano utilizzate per riformare il SAD implicito che continua a gravare sul vettore elettrico per ricaricare i veicoli nella forma di elementi relativi all'imposizione fiscale e parafiscale che grava sulle tariffe per le ricariche dei veicoli elettrici, anziché confluire in un fondo generico. Questo al fine di cominciare a rettificare le distorsioni menzionate nella [sezione 2](#): anche nel settore dei trasporti, infatti, le strutture tariffarie vigenti penalizzano il vettore elettrico e quei consumatori che scelgono le tecnologie elettriche, più efficienti sotto il profilo energetico ed emissivo, rispetto a quello che privilegiano veicoli a combustione interna che utilizzano carburanti fossili.

A tal proposito, si riscontra che **le tariffe di ricarica dei veicoli elettrici nazionali sono le più alte d'Europa**. Il costo di una ricarica pubblica a bassa tensione in corrente alternata in Italia arriva a 0,68 €/kWh, contro, ad esempio, a 0,4 €/kWh in Francia (-41%) o 0,38 €/kWh in Spagna (-44%). Lo stesso vale per le ricariche in media tensione e alta potenza (che garantiscono tempi di ricarica rapidi per i veicoli), con un prezzo medio in Italia pari a 0,83 €/kWh contro, ad esempio, 0,51 €/kWh in Francia (-39%). Questa situazione è in larga parte dovuta **al peso delle componenti parafiscali, e alle modalità con cui sono trasferite sulle utenze finali, quali ad esempio gli oneri generali di sistema, e altre componenti di rete distribuite sulle tariffe in base alla potenza erogata**, che gravano solamente sul vettore elettrico penalizzandolo significativamente.



Notes: Figure reflects average national ad hoc charging costs; costs when charging within one's own network (i.e., without roaming) would be lower.
Data source: Eco-Movement, EV Charging Price Data.

THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION THEICCT.ORG

Figura 3 – Prezzi medi per le ricariche pubbliche in corrente alternata (AC, a sinistra) e corrente continua (DC, a destra) al 1° luglio 2025, per Stato membro dell'UE. Fonte: International Council on Clean Transportation

A oggi, la modalità con cui questo differenziale di oneri fiscali e parafiscali si manifesta, varia a seconda delle tipologie di utenza in relazione alle diverse “quote” applicate: (i) **quota fissa annua**,

⁷ <https://www.eticapa.it/eticapa/il-testo-bollinato-del-ddl-bilancio-2026-2028-e-relazione-tecnica/>

ovvero una imposizione annuale indipendente dai consumi; (ii) **quota potenza**, che considera la potenza erogata per i consumi annuali; (iii) **quota energia** che considera i consumi puntuali. Tali "quote" concorrono a formare le tariffe e i loro valori sono definiti da tabelle aggiornate periodicamente da [ARERA](#). Se si considerano gli oneri generali di sistema in tariffa nelle loro componenti A_{SOS} e A_{RIM} , esistono [molteplici casistiche possibili](#), che si possono riassumere nei casi seguenti:

- Per le **ricariche da pertinenze domestiche con cliente residente**, l'imposizione degli oneri di sistema è imputata considerando **esclusivamente la quota energia sui consumi** (2,97 c€/kWh), mentre nel caso di pertinenze domestiche di clienti non residenti a questa quota si aggiunge una quota fissa annua di 90€.
- Per le **ricariche pubbliche in bassa tensione** (cd "BTEV", ovvero fino a 22 kWh di potenza in AC) si applica **soltanto una quota energia sui consumi** per un valore più che doppio rispetto alle utenze domestiche (6,74 c€/kWh).
- Per **tutte le altre tipologie di ricarica**, che siano pertinenze non domestiche (cd. "**altri usi**"), pertinenze **uso ufficio** ("BTAU2", entrambe a bassa tensione in AC) o ricariche pubbliche in media tensione e alta potenza (cd. "**MTAU2**"), l'imposizione in tariffa è composta da una componente legata ai consumi (mediamente pari a 4,23 c€/kWh) alla quale si aggiunge una componente fissa e un'ulteriore componente per ogni kW di potenza contrattuale (dai 12 ai 15 €/anno a kW). A titolo di esempio, stante valori pubblicati da ARERA nella [delibera 429/2025/R/com](#) (si veda Allegato I), un punto di ricarica in media tensione sarebbe soggetto a una imposizione annuale da oneri di sistema tra €2.000 (x 100 kW di potenza) e €7.500 (per 500 kW), più IVA, a cui aggiungere la quota energia per un valore superiore a 4c€ per ogni kWh consumato.⁸

La distribuzione di questi costi sulle tariffe è data da logiche distributive che non hanno nulla a che vedere con i costi delle diverse utenze sul sistema energetico. Il criterio per cui le ricariche pubbliche pagano un contributo A_{SOS} più che doppio rispetto alle utenze domestiche e che la potenza impegnata sia gravata da un costo fisso e da un costo per kW che penalizza l'infrastruttura di ricarica, **non è dovuto al fatto che queste utenze generano un costo per il sistema per cui è giusto che ne paghino il corrispettivo, come già fanno sui consumi, sulla connessione e la potenza**, ma è dovuto a criteri di spartizione che sono stati pensati sostanzialmente per alleggerire gli oneri sui consumatori domestici e gli energy intensive.

Non si vuole, in questa sede, mettere in discussione il merito delle scelte distributive, ma piuttosto sottolineare come queste **rappresentino una barriera impropria, in quanto gli oneri non sono legati ai costi dell'infrastruttura di ricarica elettrica. Questa barriera nei fatti ostacola lo sviluppo di un'infrastruttura di pubblico interesse**. Da qui emerge l'urgenza di risolvere il tema delle A_{SOS} sul settore delle ricariche.

Con riferimento ai valori delle varie "quote" per l'anno 2024, applicando i relativi schemi di tariffazione alle tipologie di ricarica per diversi profili di ricarica (ovvero mix di ricariche che sfruttano le diverse opzioni sopra elencate), risulta che gli oneri di sistema in tariffa rendono le ricariche meno convenienti rispetto al rifornimento di carburanti, come evidenziato in [Figura 4](#)).

⁸ Valori aggiornati periodicamente da ARERA e riferiti al 3° trimestre 2025.

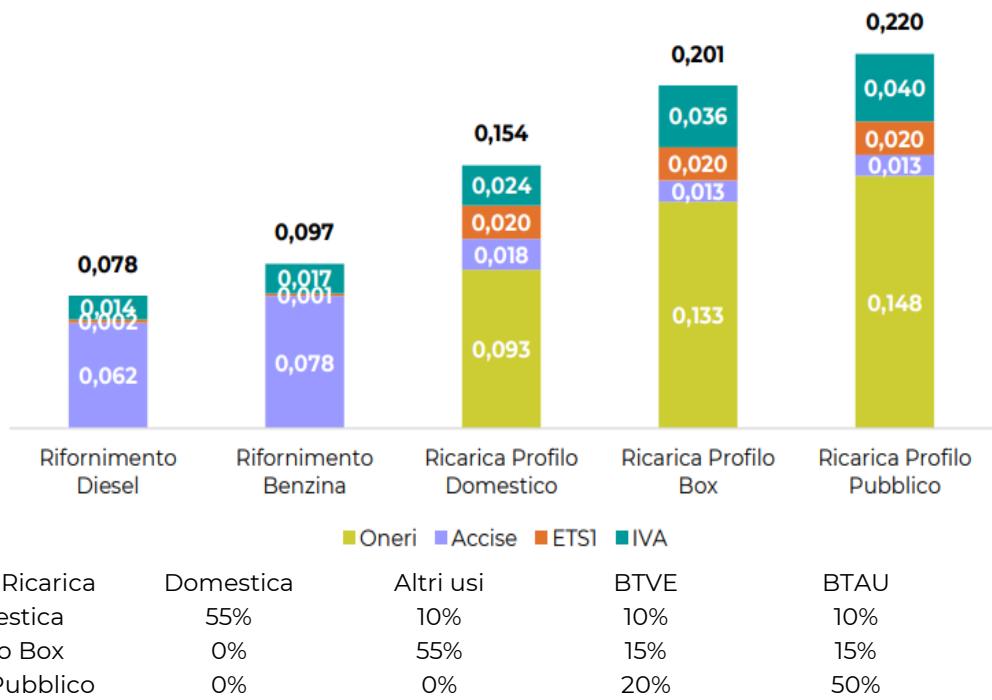


Figura 4 – Esempio di confronto dell'imposizione fiscale e parafiscale applicata al rifornimento di carburanti e a diversi profili di ricarica elettrica [€/kWh]. Fonte: ECCO

Gli **oneri generali di sistema** sono prevalentemente riconducibili al **progresso sistema di incentivazione delle fonti rinnovabili e per l'efficienza energetica**. In questo senso, appare **contraddittorio** che la loro incidenza così marcata sulle tariffe di ricarica possa divenire un fattore di freno proprio alla diffusione di veicoli efficienti che utilizzano elettricità rinnovabile. Inoltre, i criteri attualmente adottati per la ripartizione degli oneri di sistema finiscono, nei fatti, per penalizzare lo sviluppo di nuove infrastrutture di ricarica, in particolare in quelle fasi iniziali in cui i tassi di utilizzo risultano fisiologicamente contenuti. **La modalità di imposizione degli oneri generali di sistema sulle ricariche per veicoli elettrici non trova un fondamento coerente rispetto alla loro effettiva origine**. La potenza impegnata da una colonnina di ricarica, ad esempio, è già soggetta a specifici oneri attraverso la componente di tariffa legata alla potenza. Il calcolo degli oneri di sistema con lo stesso criterio rappresenta dunque una duplicazione impropria, peraltro con l'aggravio di imposizione IVA, e introduce una **distorsione che, di fatto, mira ad aggirare i vincoli in materia di aiuti di Stato per i settori energivori**, piuttosto che rispondere a un principio equo e trasparente di allocazione dei costi in base alla loro origine.

Alla luce di quanto appena illustrato, e visto il peso della componente parafiscale sulle ricariche dei veicoli elettrici, **si propone la rimozione degli oneri generali di sistema dalle tariffe di ricarica non domestiche e pubbliche, come primo passo verso un'imposizione più coerente dell'elettricità utilizzata per i veicoli elettrici**. Secondo simulazioni effettuate da ECCO, con riferimento a una situazione di mix di ricarica tipo degli utenti di veicoli elettrici⁹ e considerando una percorrenza media di 15.000 km per veicolo ogni anno per una proiezione del parco di veicoli elettrici circolanti stimato pari a ca. 450 mila unità, **per l'anno 2026 eliminare tali componenti parafiscali avrebbe un costo pari a circa €100 milioni**, equivalente a meno dell'1,5% del totale di oneri di sistema da corrispondere

⁹ Ricariche da utenze domestiche (55%), ricariche da utenze private cosiddette altri usi (10%), ricariche presso uffici o aziende (10%), ricariche presso colonnine pubbliche a bassa tensione (10%) e ricariche a media tensione e alta potenza (15%)

nello stesso anno, come riportati dal GSE¹⁰. Il gettito stimato dal MEF grazie all'accelerazione dell'allineamento delle accise diesel e benzina, pari a **€552,4 milioni**, sarebbe ampiamente sufficiente a coprire tale costo. A questo primo passo per l'anno 2026, dovrebbe seguire **una riforma più strutturata e globale degli oneri fiscali e parafiscali gravanti sull'elettricità** per la ricarica dei veicoli elettrici, anche nella prospettiva del raggiungimento degli obiettivi PNIEC per l'elettrificazione del parco auto circolante.

Si segnala infine che l'eliminazione degli oneri generali di sistema dalle tariffe per le ricariche elettriche, oltre a **restituire ai consumatori tariffe che riflettano, nei costi di utilizzo, l'effettiva efficienza dei veicoli**, favorendo lo sviluppo del mercato della mobilità elettrica, costituirebbe anche la rimozione di un importante ostacolo allo sviluppo di **infrastrutture di ricarica pubblica**. In particolare, in media tensione e ad alta potenza, dove il peso di questi oneri è maggiore, oltre che ingiustificato. L'esclusione degli oneri generali di sistema dalle tariffe consentirebbe infatti di eliminare, per gli operatori, i relativi costi associati alla quota fissa e alla quota potenza su queste installazioni, riducendo i costi e i rischi economici connessi alla realizzazione di nuovi punti di ricarica in un mercato che non ha ancora raggiunto la piena maturità.

3.1.2 PROPOSTE AGGIUNTIVE DI ECCO

- **Fondo per incentivi all'acquisto di veicoli elettrici**

Secondo le previsioni del PNIEC, al 2030 in Italia è attesa la circolazione di 4,2 milioni di auto elettriche (*battery electric vehicle, "BEV"*). A oggi, le auto BEV in circolazione in Italia ammontano a circa 350.000 unità, ovvero più di 10 volte meno rispetto all'obiettivo. Nonostante i [segni di ripresa registrati nel 2025](#), il mercato dell'auto elettrica in Italia è fermo intorno al 5% del totale del mercato dell'auto, rispetto a valori del 18% in Francia e Germania, sopra il 30% in Belgio, Olanda e Svezia, il 63% in Danimarca e fino a valori prossimi alla completa elettrificazione in Norvegia (si veda [Figura 5](#)).

¹⁰ Si veda [Rapporto semestrale Energia e Clima del 12/02/2024](#).

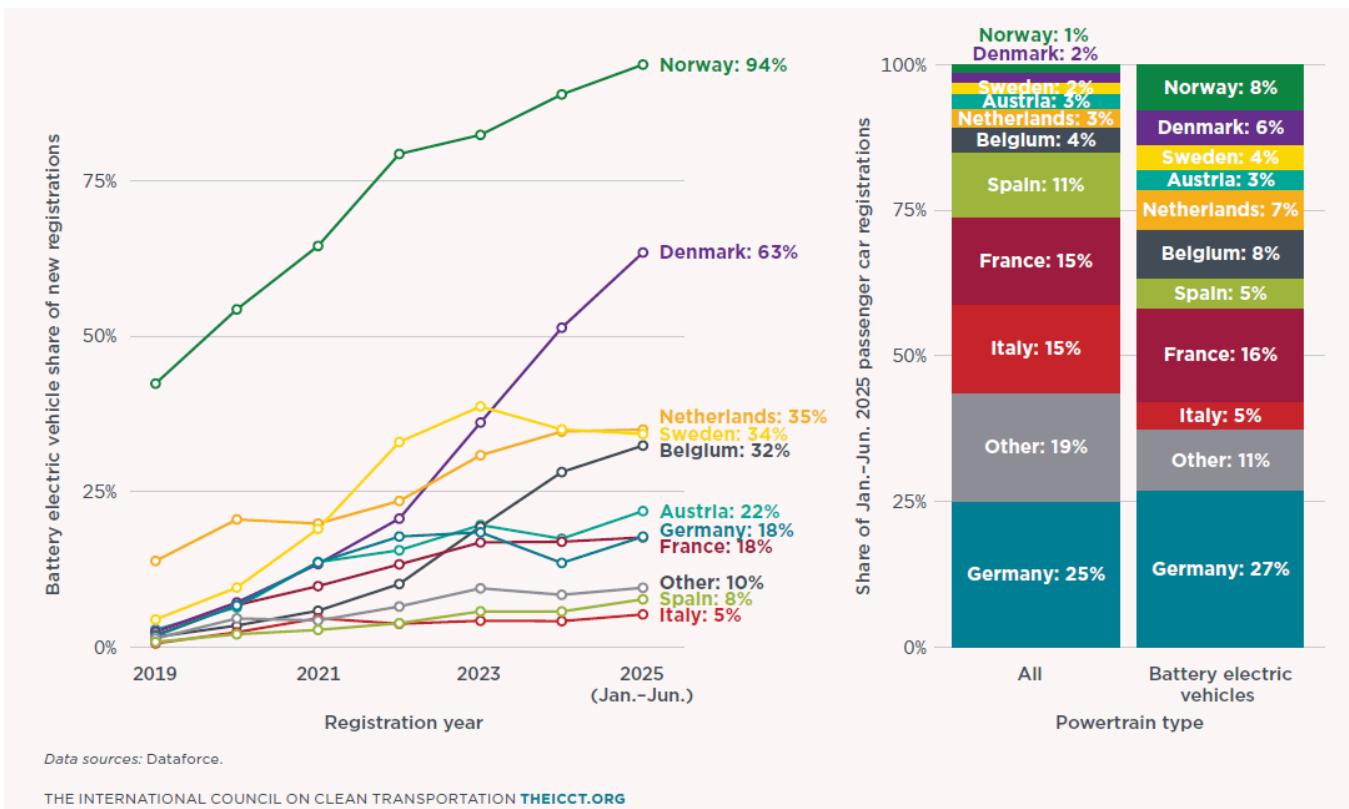


Figura 5 – Quota di mercato BEV nel mercato delle nuove immatricolazioni per Paese (figura a sinistra) e quote di mercato di auto e di BEV per Paese rispetto al totale Europa (figura a destra) Fonte: [International Council on Clean Transportation](#)

Un fattore importante per spiegare questa situazione è l'assenza di una strategia coordinata di elettrificazione del settore dei trasporti, che integri lo sviluppo infrastrutturale della rete di ricarica con la presenza di incentivi all'acquisto, sia in termini della loro continuità nel tempo, sia delle loro caratteristiche: il momento in cui sono stati introdotti rispetto alla maturità del mercato, i meccanismi adottati, la traiettoria tecnologica sostenuta e il vantaggio offerto sui costi di ricarica.

Senza considerare la [Norvegia](#) – caso esemplare di pianificazione di politiche per il raggiungimento di un obiettivo ambizioso – rispetto a [Francia](#) e [Germania](#), **l'Italia è intervenuta con diversi anni di ritardo sulla questione elettrificazione dell'auto, e ha agito mettendo in campo misure non adeguate, sia in termini di risorse totali allocate, sia in termini di incentivo unitario**. Nel disegnare i propri incentivi, inoltre, l'Italia non ha previsto una vera traiettoria tecnologica, ovvero ha incentivato sia l'acquisto di auto elettriche e ibride plug-in, sia l'acquisto di auto a combustione, in diversi casi con un differenziale di valori unitari insufficienti a influenzare significativamente i comportamenti d'acquisto. Questa situazione ha portato a una [profonda crisi del settore auto nazionale](#), che a fronte di un mercato dell'elettrico asfittico non ha attirato investimenti per la produzione di veicoli elettrici, come invece è avvenuto in Francia e in Germania, che prevedono di continuare a incentivare le auto elettriche anche nei prossimi anni.

Nonostante **gli interventi in questo ambito siano stati discutibili dal punto di vista organizzativo** – annunci fatti mesi prima dell'effettivo lancio degli schemi incentivanti con l'effetto di bloccare la domanda in attesa dell'incentivo – **quando i meccanismi incentivanti hanno sufficientemente premiato la scelta elettrica** vi è stata una risposta immediata da parte dei cittadini, come nel caso dello schema del maggio 2024, che ha visto esaurirsi in poche ore i 240 milioni di risorse allocate. Ciononostante, la [Legge di Bilancio per il 2025](#) ha varato il **definanziamento per oltre 4 miliardi di euro del Fondo automotive** previsto per il sostegno della mobilità elettrica. La [recente riallocazione](#)

[dei fondi PNRR non utilizzati per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica](#) verso incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici (anch'esso andato [esaurito in poche ore](#)) costituisce un intervento utile, ma di natura **congiunturale**, incapace di garantire la **continuità e la prevedibilità** necessarie per orientare il mercato e sostenere gli investimenti industriali.

Per assicurare l'efficacia delle politiche di decarbonizzazione della mobilità privata su strada, è necessario **istituire un fondo dedicato e permanente**, con **dotazioni chiare, programmate e pluriennali**, in grado di garantire **stabilità** e fornire **segnali credibili agli operatori** e accompagnare la transizione del settore in modo coerente con gli obiettivi nazionali ed europei. I meccanismi incentivanti devono prevedere esclusivamente il supporto all'acquisto di veicoli elettrici, con **contributi unitari parametrati agli sviluppi del mercato nell'offerta di modelli elettrici a prezzi competitivi**. Meccanismi di questo tipo, a fronte di una maggiore copertura finanziaria, possono essere combinati con altri obiettivi, aggiungendo **criteri di premialità** in base al reddito e per veicoli nei segmenti A e B.

Si propone di **ripristinare la dotazione residua del Fondo automotive definanziata con la Legge di Bilancio 2025 in un nuovo fondo incentivi, dotandolo di €4 miliardi al 2030** e distribuendo le risorse in un orizzonte temporale adeguato a recuperare il tempo perduto rispetto agli obiettivi del PNIEC, **con €1 miliardo disponibile già a partire dal 2026**. Tali risorse possono essere recuperate nel quadro delle entrate attese dall'entrata in vigore del meccanismo ETS2 e dalla prospettata erogazione anticipata, a costo zero per il debito nazionale, dei proventi di tale meccanismo già nel 2026 (si veda [sezione 4.1](#)).

- **Flotte di auto aziendali**

Anche rispetto agli incentivi per le auto delle flotte aziendali (circa il 40% delle nuove immatricolazioni ogni anno), l'Italia è arrivata in ritardo. La [Legge di Bilancio per il 2025](#), con un primo segnale positivo, ha previsto una rimodulazione delle aliquote Irpef applicate al reddito imponibile sulle auto concesse in uso promiscuo ai dipendenti (cd. *benefit in kind*), favorendo la scelta elettrica (10% tassazione) rispetto alla scelta ibrida (20%) o endotermica (50%). Il [Belgio](#), che oggi è al 32% di nuove immatricolazioni BEV ogni anno, ha introdotto una revisione della tassazione delle flotte aziendali nel 2020 e oggi premia la scelta BEV con il 100% di deducibilità, mentre sono escluse da benefici le altre tipologie di auto. Si noti, che in Belgio sono deducibili anche i costi delle ricariche aziendali.

Si propone di proseguire nel percorso di riforma già avviato, rafforzando le misure introdotte dal governo un anno fa e prevedendo, nell'immediato, la **completa detassazione Irpef del reddito oggetto di fringe benefit per le scelte di vetture a zero emissioni e l'eliminazione del beneficio per le scelte di auto tradizionali a combustione**. A ulteriore rafforzamento di questa politica, **andrebbero riformati tutti i casi di vantaggi fiscali concessi ai veicoli aziendali non a zero emissioni**, come la **deducibilità dei costi di acquisto**, la **percentuale di detraibilità dell'IVA**, la **tassa di immatricolazione**. La metrica più efficace e neutrale da utilizzare per un approccio legislativo in questa materia dovrebbe essere quella delle emissioni di CO₂ dei veicoli, misurate ai sensi della normativa europea vigente. Questa politica, implementata in una legislazione che **garantisca un differenziale fiscale tra tecnologie pulite e tecnologie emissive**, applicato progressivamente in un arco temporale di medio termine (2030), avrebbe tra i suoi effetti: (i) un rapido incremento della quota

veicoli elettrici immatricolati; (ii) un'espansione del mercato dell'usato a zero emissioni; e (iii) **un saldo positivo per il bilancio pubblico stimato in oltre €4 miliardi complessivi¹¹**.

3.2 EDIFICI

3.2.1 ANALISI DEL DDLB – EDIFICI

- **Articolo 9 (Detrazioni delle spese per interventi di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione energetica degli edifici)**

La disposizione proroga per l'anno 2026, alle stesse condizioni previste per l'anno 2025, le disposizioni in materia di detrazione delle spese sostenute per interventi edilizi in materia di ecobonus, bonus ristrutturazioni e sisma bonus. Pertanto, con riferimento a tale annualità, l'aliquota di detrazione spettante per gli interventi in questione sarà pari al 50% (anziché al 36%, previsto a legislazione vigente), nel caso in cui le spese siano riferite a interventi sull'unità immobiliare adibita ad abitazione principale, e al 36% (anziché al 30%, previsto a legislazione vigente), in tutti gli altri casi.

Commento

La [Legge di Bilancio per il 2025](#) aveva introdotto delle modifiche in materia di recupero edilizio ed efficientamento energetico. La norma ha rimodulato al ribasso le aliquote di detrazione per il 2025, 2026 e 2027 equiparando gli interventi di riqualificazione energetica con quelli di "solo" recupero edilizio, eliminando una premialità, e quindi un incentivo, a investire in interventi di efficienza energetica che rispettino requisiti di risparmio più stringenti rispetto a quelli dei "semplici" lavori edilizi (cd. "**Bonus Casa**"). In assenza di una maggiorazione specifica dell'ecobonus un proprietario di casa difficilmente sceglierà un isolamento termico o un infisso che rispetti determinati livelli di trasmittanza termica, attestandone la conformità attraverso un certificato di asseverazione rilasciato da un tecnico abilitato. Al contrario, tenderà a preferire il Bonus Casa, meno complesso in quanto non richiede il soddisfacimento di precisi requisiti tecnici, definiti tramite [decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 6 agosto 2020](#), e, nel caso di interventi che generano risparmi energetici, prevede la semplice trasmissione delle informazioni all'ENEA (passaggio che ha solo il fine di monitorare i risparmi conseguiti e non di verificarne la conformità per l'accesso all'incentivo).

Questa impostazione viene riproposta all'articolo 9 del DDLB, che propone di mantenere per un altro anno, il 2026, una detrazione al 50% (anziché al 36%, come da legislazione vigente) sia per interventi Bonus Casa che di efficientamento energetico sulla prima casa, e al 36% (anziché al 30%, come da legislazione vigente) per gli interventi di entrambi i tipi sulla seconda casa. Il costo aggiuntivo di tale proposta contenuta nel DDLB, rispetto alla spesa prevista a legislazione vigente, **sarebbe di circa €2,2 miliardi**.

Le conseguenze economiche e sociali di questo mancato differenziale tra gli interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica e quelli per il semplice recupero edilizio sono molteplici:

- La prima riguarda il costo della spesa energetica, il cui peso rimane significativo sulla capacità di spesa delle famiglie a fronte di un prezzo del gas che non è ancora tornato ai livelli precisi, rimanendo oggi attorno ai 32-35 €/MWh. Il miglioramento delle prestazioni energetiche

¹¹ Cifra stimata da Transport & Environment per un periodo di 5 anni con implementazione di una riforma sistematica della fiscalità delle flotte aziendali con metriche legate alla CO2.

dell'edificio richiesto in caso di interventi di efficienza energetica, al contrario, ha benefici immediati sulla riduzione dei costi in bolletta, e più in generale contribuisce alla riduzione della dipendenza energetica del nostro sistema energetico: una famiglia che vive a Milano in un'abitazione di 75 mq può risparmiare oltre €470 annui passando dalla classe energetica G alla A (da 1688 €/anno a 1215 €/anno);

- La seconda conseguenza riguarda l'impatto sull'occupazione e sulla catena del valore del settore edilizio, sia in termini di volumi totali che di competenze e capacità. I bonus fiscali e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (“**PNRR**”) hanno generato effetti positivi: il valore della produzione è cresciuto del 19,6% tra il 2021 e il 2022, mentre l'occupazione è aumentata del 3,8% annuo tra il 2019 e il 2022. Tuttavia, il Bonus Casa non richiede le stesse figure professionali degli interventi di efficientamento energetico, poiché manca l'obbligo di asseverazione e di attestato di prestazione energetica. Questo rischia di rallentare il processo di qualificazione delle competenze e di strutturazione delle imprese: i dati di [Federcostruzioni](#) confermano che, nel 2024, pur con un consolidamento dell'occupazione, il valore della produzione è calato dell'1,7% rispetto al 2023, con flessioni del 2,3% per la filiera dei materiali e delle tecnologie e dell'1,6% per gli impianti. Sempre più importante per la bilancia commerciale è l'export, che nel 2024 ha raggiunto €64,6 miliardi, trainato da produzioni meccaniche e servizi di ingegneria e architettura, segnalando che l'innovazione è più richiesta dai mercati esteri che da quello interno. Il livellamento con le ristrutturazioni ordinarie incide anche sulla qualità dei lavori: senza un sistema di controllo come [previsto](#) per gli interventi di efficienza energetica, è minore la propensione a utilizzare materiali e tecnologie ad alte prestazioni energetiche e basso impatto ambientale.
- La terza criticità riguarda il mancato allineamento con le [politiche europee relative all'efficienza energetica dell'edilizia](#), specialmente [quelle](#) che [impongono](#) all'Italia obiettivi vincolanti al 2030. Guardando la tendenza storica di marginale riduzione delle emissioni, sarà difficile raggiungere gli obiettivi di mitigazione per il settore se non si pongono le basi per un piano di medio-lungo periodo di riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare. Un Piano nazionale di ristrutturazione edilizia è da presentare in bozza a Bruxelles entro la fine del 2025 e in forma definitiva a fine maggio 2026. A poco più di due mesi dalla scadenza la strategia del Governo non è chiara: il PNIEC indicava delle linee guida e dei principi sui quali impostare il nuovo quadro incentivante – modulazione delle aliquote in funzione delle performance raggiunte garantendo un premio agli interventi energetici definiti “trainanti”, durata almeno decennale, priorità alle case con le prestazioni energetiche peggiori, affiancamento con strumenti finanziari di supporto (es. finanziamenti a tasso agevolato), condizioni di favore per le persone in condizioni di povertà energetica. Le scelte attuali, invece, riducono il ruolo delle detrazioni fiscali prevedendo, secondo le indicazioni del MEF nel PSBMT, un meccanismo di premialità per l'efficienza energetica basato sui Certificati Bianchi (“**CB**”) per il residenziale. Il meccanismo dei CB è oggi già attivo per i settori industriali, terziario e dei trasporti ma ha una diffusione che non è paragonabile a quella delle detrazioni fiscali (0,16Mtep nel 2022 a fronte di un obiettivo PNIEC per le detrazioni fiscali di circa 5 Mtep al 2030). Inoltre, ci sono voluti cinque anni per far entrare in vigore i CB per le imprese di distribuzione, dal 2000 al 2005. Se si ripetesse lo stesso processo per il residenziale vorrebbe dire arrivare al 2029 senza un vero meccanismo che promuova l'efficienza energetica in edilizia, lasciando di fatto il settore privo di una strategia che lo guidì verso la neutralità climatica, quando già al 2030 si dovrà rispondere alla prima tappa intermedia di verifica degli obiettivi.

Proposta di modifica

Per evitare di interrompere il percorso di riqualificazione energetica e il processo di innovazione del comparto edilizio, è necessario mantenere una premialità per l'efficienza energetica, soprattutto in questa fase di transizione verso il nuovo quadro incentivante, per rendere più convenienti interventi di efficienza energetica rispetto a quelli di ristrutturazione generica. Non farlo significherebbe riconoscere che l'efficienza energetica non è considerata una priorità strategica, né come leva per l'indipendenza energetica, né come fattore di sicurezza economica per famiglie e imprese.

ECCO propone quindi di mantenere un differenziale tra gli incentivi per le ristrutturazioni edilizie e quelli per l'efficienza energetica: 36% per gli interventi di recupero edilizio previsti per il Bonus Casa e 65% per gli interventi ecobonus di efficienza energetica nel caso di abitazione principale. Per le seconde case resterebbe applicabile la sola aliquota del 36% per gli interventi di efficientamento energetico.

Tale modifica non comporterebbe alcun costo aggiuntivo rispetto alla normativa vigente, che per il 2026 e il 2027 prevede aliquote fiscali uniformi pari al 36% per le prime case e al 30% per le seconde, sia per il recupero edilizio sia per la riqualificazione energetica. Ai fini della stima, sulla base dei dati relativi alle spese dichiarate per i suddetti interventi per gli anni 2011-2020 (periodo pre-Superbonus), è stato considerato un ammontare complessivo medio di €18.795 milioni. Attualmente, il recupero edilizio rappresenta l'83% del totale, mentre la riqualificazione energetica il 17%. L'ipotesi è che, nel 2026, parte degli investimenti oggi incentivati con il Bonus Casa possa migrare verso l'ecobonus, incrementando il peso di quest'ultimo fino al 28%. Come da stime del MEF, circa il 75% delle spese riguarda abitazioni principali. **L'analisi finanziaria evidenzia che il ripristino di un differenziale tra ecobonus e bonus casa non solo non genera costi aggiuntivi rispetto a quanto previsto dalla legislazione vigente per l'anno 2026, ma comporterebbe un risparmio stimato di circa €2 miliardi rispetto alla proposta di modifica inserita all'articolo 9 DDLB.**

Riteniamo corretto riservare alla legge di bilancio per il 2026 il solo rinnovo degli strumenti in essere, con le modifiche di aliquota riportate sopra, in attesa di un Piano nazionale di ristrutturazione del patrimonio edilizio che si accompagni a una riforma complessiva del quadro incentivante. Tale riforma dovrebbe valorizzare l'esperienza maturata in oltre dieci anni di applicazione e recepire le **numerose raccomandazioni** per superare le criticità attuali quali:

- **Stabilità delle detrazioni** con un orizzonte temporale almeno al 2030.
- **Proporzionalità** rispetto alle performance energetiche (sia pre- che post-intervento), all'impatto sulla riduzione delle emissioni, al rispetto di elevati standard ambientali e alla tipologia edilizia (condominio/casa indipendente).
- **Piano di uscita dai sistemi di riscaldamento che utilizzano esclusivamente combustibili fossili** (es. caldaie a gas), in linea con la direttiva EPBD.
- **Potenziamento** dell'effettività del **sistema di monitoraggio e verifica** dell'efficacia dello strumento.
- **Copertura totale dei costi per le persone che sono in povertà energetica.**
- **Riduzione progressiva dell'IMU sulle seconde case in affitto** qualora si raggiungano elevate classi energetiche, per favorire l'accesso all'efficienza anche alle famiglie affittuarie (circa il 20% del totale, pari a 11,8 milioni di persone), oggi escluse dagli incentivi a seguito della fine della cessione del credito e dello sconto in fattura.

In conclusione, **il mantenimento di una premialità per l'efficienza energetica è essenziale per evitare il rallentamento di un settore strategico per l'economia nazionale** e per garantire spese energetiche più basse alle famiglie, nonché il raggiungimento dell'obiettivo vincolante di riduzione delle emissioni del 43,7%, da perseguire congiuntamente agli altri settori inclusi nella [normativa europea](#) – trasporti, industria non-ETS e agricoltura.

- **Articolo 92 (Misure per il contenimento dei consumi energetici delle strutture sanitarie)**

Il comma 1 prevede che con decreto del Ministero della salute, di concerto con il MEF, sia istituito un tavolo tecnico per analizzare i consumi energetici delle strutture sanitarie pubbliche e individuare margini di efficientamento energetico che concorrono al conseguimento dell'equilibrio economico degli enti del settore sanitario.

Commento

La proposta appare positiva, in quanto primo passo verso una maggiore efficienza di un comparto importante dell'edilizia pubblica, quello delle strutture sanitarie. Vista la complessità di tali strutture, l'istituzione di un tavolo tecnico appare una misura ragionata volta alla messa in atto di un'azione pianificata e globalmente coerente. È cruciale, tuttavia, richiedere la predisposizione di un piano di interventi che garantisca il rispetto dei requisiti stabiliti dalla Direttiva UE sull'Efficienza Energetica ([Direttiva 2023/1791 - EED](#)), la quale attribuisce al settore pubblico un ruolo guida nel miglioramento dell'efficienza energetica. In particolare, la direttiva impone che ogni anno venga riqualificato almeno il 3% della superficie degli edifici di proprietà pubblica, attraverso interventi capaci di generare risparmi energetici annuali almeno pari a quelli ottenibili trasformando tali edifici in edifici a energia quasi zero. Il piano dovrà inoltre contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione annua dell'1,9% dei consumi finali di energia da parte degli enti pubblici. A supporto della sua attuazione, il piano dovrà essere corredata da una valutazione dettagliata delle risorse finanziarie necessarie per conseguire tali obiettivi.

3.2.2 PROPOSTE AGGIUNTIVE DI ECCO

- **Riallineamento di accise e IVA sui vettori energetici per il settore domestico**

Come nel settore dei trasporti, anche nel settore domestico la fiscalità e parafiscalità gravanti sui vettori energetici continuano a penalizzare l'elettricità rispetto al gas, che sopporta un carico complessivo (tra accise, oneri parafiscali, ETS e IVA su queste componenti) circa triplo rispetto a quello gravante sul gas.

Guardando alle componenti puramente fiscali, nel 2024 **l'accisa sull'elettricità era pari a 0,023 €/kWh, mentre l'accisa sul gas naturale per il riscaldamento domestico era inferiore, con una media pari a 0,014 €/kWh**. Per di più, mentre l'accisa sull'elettricità rimane fissa per tutti i livelli di consumo, quella sul gas per uso domestico varia a seconda del livello: è inferiore per consumi inferiori a 120 m³/anno e tra 480-1560 m³/anno, più elevata per consumi compresi tra 120-480 m³/anno e massima per consumi superiori a 1560 m³/anno.

L'IVA viene applicata sulle bollette dell'elettricità e del gas in aggiunta a tutti gli altri costi e, al contrario di quanto avviene con l'accisa, **l'IVA è mediamente più bassa sul vettore elettrico, dove l'aliquota è al 10%, che sul gas, dove l'aliquota media (sulla base dei livelli di consumo) è del 16,53%**.

Un primo passo, proposto in questa sede, per riformare la tassazione nel settore domestico in modo da garantire un trattamento omogeneo tra i vettori, è quello di **eliminare la struttura di accise per fasce di consumo attualmente prevista per il gas** (compresi i vantaggi, oggi difficilmente giustificabili, dei territori dell'ex cassa del Mezzogiorno) e di **allineare il livello dell'accisa sul gas a quello dell'elettricità in €/kWh**, garantendo un trattamento omogeneo per tutti i consumi domestici. Contestualmente, si propone di **uniformare l'IVA sui consumi di gas domestico al 10% per tutte le quantità consumate**, al posto delle aliquote progressive oggi in vigore (10% fino a 480Sm³/anno, poi 22%, per una media ponderata sui consumi pari al 16,53%).

L'intervento proposto, che avrebbe un impatto complessivo minimo su un consumatore di gas domestico tipo (+20,8 €/anno, un incremento dell'+1,45% rispetto a quanto attualmente pagato – per più dettagli si veda Allegato II), genererebbe un gettito aggiuntivo stimato in circa **€300 milioni nel 2026**, e avrebbe una molteplice finalità: (i) **rimuovere la distorsione fiscale**, nonché SAD implicito, che oggi favorisce l'uso del gas a scapito dell'elettricità nel settore domestico, (ii) **generare gettito fiscale disponibile** per allineare la fiscalità alla transizione, e (iii) **alleggerire la componente IVA** che, espressa in valore percentuale sul costo totale della bolletta, **amplifica la volatilità dei prezzi del gas**.

Questo allineamento tra le componenti fiscali (accisa e IVA) gravanti su gas ed elettrico è un primo passo verso un'equa imposizione dei vettori energetici nel settore domestico, coerente con la sempre maggiore integrazione dei sistemi energetici. Ulteriori elementi andranno presi in considerazione successivamente: l'entrata in vigore di ETS2 permetterà di imputare adeguatamente al gas il costo della CO₂ emessa; e si potranno in seguito riformare le accise sul gas perché riflettano correttamente le esternalità ambientali negative di questo vettore – in termini di inquinamento locale – così come il suo mancato contributo alla sicurezza energetica nazionale.

Per quanto riguarda il gettito aggiuntivo generato dall'allineamento di accise e IVA, si propone di restituirlo integralmente al consumatore finale **destinandolo alla corrispettiva riduzione, nel 2026, degli oneri di sistema Asos** che gravano sulla componente energia delle utenze domestiche residenziali. Destinando i €300 milioni di maggior gettito da accisa del gas alla copertura della rimozione di €300 milioni di oneri Asos permetterebbe una riduzione dell'1,5%, o 10 €/anno, della bolletta elettrica del consumatore domestico tipo. Tale riduzione sarebbe un primo passo positivo, sebbene limitato, per ridurre gli oneri parafiscali che gravano sulla bolletta del consumatore domestico e incoraggiarlo ad elettrificare, favorendo soluzioni a lui più convenienti.

Il segnale potrebbe essere molto più forte se una parte più significativa del carico della componente Asos gravante sulle bollette domestiche fosse presa in carico dal bilancio pubblico anziché dalle famiglie. A titolo esemplificativo, una riduzione di **€1,3 miliardi di oneri Asos gravanti sulla quota energia delle utenze domestiche implicherebbe una riduzione annua del 7%, o 44,2 €/anno, del costo della bolletta elettrica del consumatore domestico tipo**. Tale riduzione della componente Asos potrebbe essere coperta, per €300 milioni, da maggiore gettito generato dall'aumento delle accise e contestuale riduzione dell'IVA sul gas, e €1 miliardo dai circa €2,2 miliardi che il DDLB avrebbe destinato a mantenere per il 2026 le detrazioni attualmente in vigore su Bonus Casa ed ecobonus, e che invece verrebbero risparmiati secondo la nostra proposta alla [sezione 3.2.1](#).

Attuare già adesso misure di questo tipo, che riducano il carico fiscale e parafiscale gravante sull'elettricità per usi domestici e incentivino le famiglie a spostarsi autonomamente verso soluzioni elettriche perché significativamente più convenienti, è particolarmente urgente per accompagnare le famiglie verso soluzioni che non saranno toccate dal futuro aumento del prezzo del gas domestico

che interverrà nel 2027 con l'estensione del meccanismo di scambio di quote di emissioni ETS ai fornitori di combustibili fossili.

3.3 INDUSTRIA

3.3.1 ANALISI DEL DDLB – INDUSTRIA

- **Articolo 34 (Soppressione dell'addizionale regionale all'accisa sul gas naturale usato come combustibile e dell'imposta regionale sostitutiva per le utenze esenti)**

L'articolo dispone l'abrogazione delle norme che disciplinano l'addizionale regionale all'accisa sul gas naturale usato come combustibile nonché dell'imposta regionale sostitutiva per le utenze esenti. Inoltre, si dispone l'abrogazione della predetta addizionale anche all'accisa sul gas naturale usato come combustibile per gli usi delle imprese artigiane ed agricole e per gli usi industriali.

Commento

Attualmente, le accise sull'elettricità risultano più elevate rispetto a quelle applicate al gas naturale; di conseguenza, non si ravvisa la necessità di ulteriori interventi volti a ridurre le tariffe sul gas. Al contrario, l'azione necessaria per rendere competitive le imprese italiane è quella di riduzione degli oneri gravanti sull'elettricità e di accompagnamento delle imprese nella transizione verso tecnologie elettriche (disponibili già in parecchi settori, soprattutto per [processi industriali con calore a basse e medie temperature](#)). È pertanto necessaria la riduzione progressiva della dipendenza delle imprese da gas, tramite azioni quali la diminuzione dei carichi fiscali e parafiscali che attualmente gravano in maniera più alta sul vettore elettrico.

Le addizionali regionali sulle accise del gas naturale hanno un'incidenza molto limitata sulla bolletta complessiva delle imprese, pertanto questo intervento si presenta come poco incisivo. E tuttavia, l'eventuale eliminazione di questa componente comporterebbe una riduzione delle risorse a disposizione delle regioni, senza apportare benefici significativi né contribuire ad affrontare le criticità relative agli alti costi delle tariffe elettriche. Inoltre, la tassazione regionale sul gas svolge un ruolo importante di consegna alle regioni di gettito direttamente riferibile all'inquinamento generato dalla combustione del gas nei rispettivi territori, consentendo di utilizzare tali risorse per interventi di mitigazione e miglioramento ambientale a livello locale, dove il danno da inquinamento viene subito.

Agire per ridurre ulteriormente la fiscalità fiscali gravanti sul gas è una scelta poco lungimirante, una pezza per il breve termine, che lascia le imprese italiane esposte alla volatilità dei prezzi di un vettore importato e ne ritarda la transizione a tecnologie, quelle elettriche, che in quanto più efficienti ed economiche favorirebbero una maggiore competitività. Infine, la soppressione dell'addizionale regionale rappresenta l'introduzione di un nuovo SAD a favore di determinate utenze, andando in direzione contraria rispetto agli impegni assunti dall'Italia in sedi [internazionale, europea](#) e [nazionale](#).

Proposta di modifica

Si raccomanda di **mantenere l'addizionale regionale all'accisa sul gas naturale usato come combustibile in tutti i settori, ed intervenire invece per eliminare distorsioni nei livelli di accisa gravante sull'elettricità per usi industriali**. Nel settore industriale, le [accise](#) imposte, in c€/kWh, sulla componente elettrica sono significativamente più alte rispetto a quelle su gas naturale ([Figura](#))

[6](#)), con una disproporzione perfino più accentuata che nel settore domestico. Per consumi di elettricità inferiori a 200 MWh al mese (2400 MWh/anno), la fascia di consumo più bassa, che interessa in particolar modo le PMI italiane, le accise sull'energia elettrica risultano quasi 11 volte più elevate rispetto a quelle sul gas naturale; per fasce di consumo più elevate, questo divario si riduce a circa 6 volte.

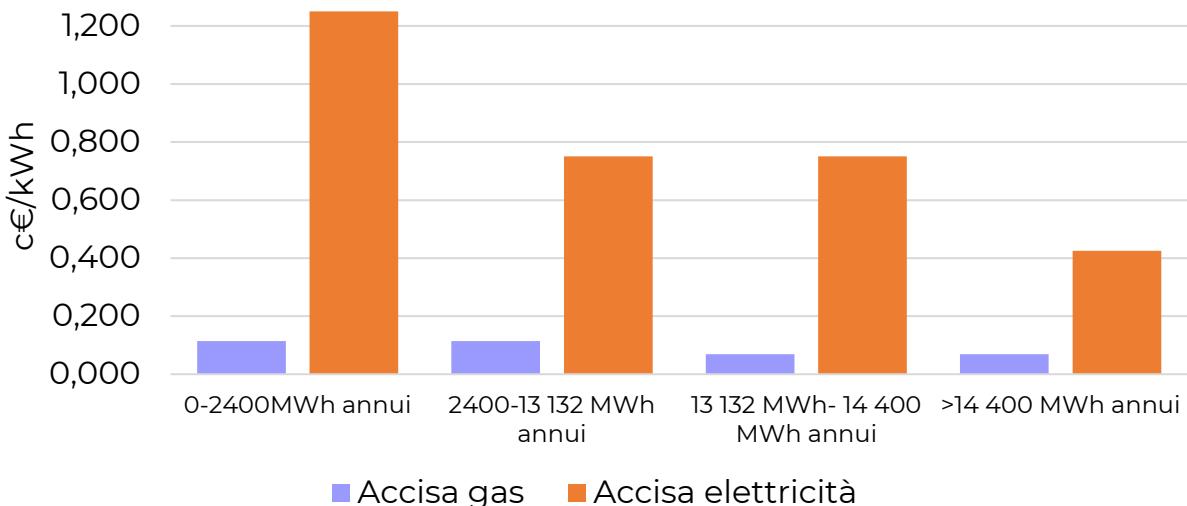


Figura 6 – Accise sulle componenti energetiche per fasce di consumo in MWh/anno. Le accise sulla componente gas variano per consumi annuali inferiori e superiori a 1.200.000m³, mentre per i consumi elettrici le accise variano in base ai consumi mensili: fascia bassa (consumi < 200 MWh/mese), fascia media (consumi tra 200 MWh/mese e 1.200 MWh/mese), fascia alta (consumi > 1.200 MWh/mese).

Secondo dati recenti, il gettito da accise sui consumi di [gas naturale](#) e [elettricità](#) del settore industriale, pari a circa €1,1 miliardi nel 2023, proviene per il 15% dalle accise su gas naturale (€164 milioni, di cui €119 milioni da accisa sul gas e €45 milioni da addizionali regionali¹²) e per l'85% dall'accisa sul vettore elettrico (pari a €930 milioni). Questo squilibrio aumenta significativamente i costi dell'elettricità per i consumatori industriali e, sommato agli altri maggiori oneri parafiscali gravanti sull'elettricità, [riduce l'attrattiva economica dell'elettrificazione del calore industriale](#). Questo squilibrio risulta particolarmente rilevante per le PMI, che non beneficiano degli stessi incentivi e agevolazioni delle imprese energivore (quali ad esempio gli aiuti di Stato per la compensazione dei costi indiretti [legati al sistema ETS](#) o determinati sconti sugli oneri generali di sistema) e per le quali i proporzionalmente più elevati prezzi dell'elettricità diventano un ostacolo alla competitività – come evidenziato in [Figura 7](#), che illustra i carichi fiscali e parafiscali gravanti su quattro diverse tipologie di impresa: due PMI in fascia di consumo bassa¹³ e medio-bassa¹⁴, e due imprese energivore in fascia di consumo media¹⁵ e alta¹⁶.

¹² Elaborazioni di ECCO su [dati](#) ARERA.

¹³ PMI- fascia di consumo bassa: consumi di gas naturale pari a 4350 smc/anno e consumi di elettricità in bassa tensione, 16,5 kW di potenza installata e consumi di 20 MWh all'anno.

¹⁴ PMI-fascia di consumo medio-bassa: consumi di gas naturale pari a 150631 smc/anno e consumi di elettricità in media tensione, 150 kW di potenza installata e consumi di 492 MWh all'anno.

¹⁵ Impresa energivora- fascia di consumo media: consumi di gas naturale pari a 4500000 smc/anno e consumi di elettricità in media tensione, 3875 kW, e consumi di 8 125 MWh all'anno.

¹⁶ Impresa energivora-fascia di consumo alta: consumi di gas naturale pari a 6000000 smc/anno e consumi di elettricità in media tensione, 14000 kW, e consumi di 44 500 MWh all'anno.

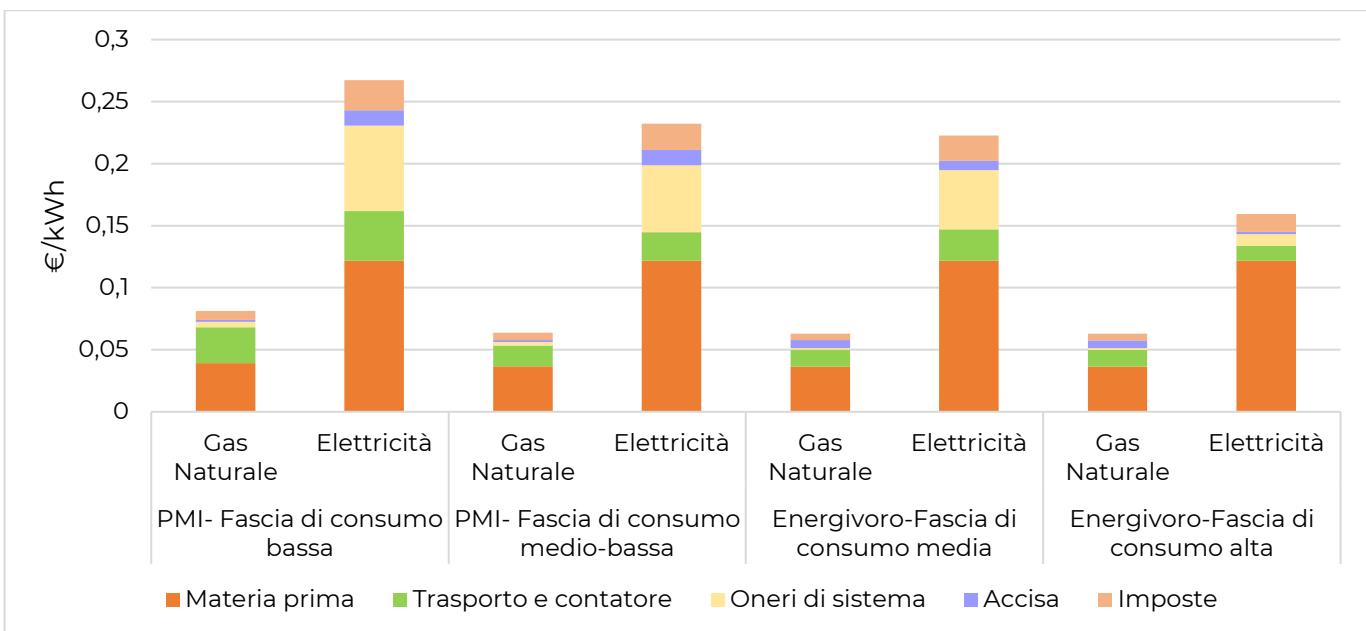


Figura 7 – Prezzi per componenti della bolletta energetica per consumatori industriali suddivisi in piccole e medie imprese (PMI) e energivori (consumi di gas e elettricità superiori a 1GWh/anno).

Una prima riforma che si propone, anziché intervenire per ridurre l'addizionale regionale sull'accisa del gas come emerge dal DDLB, è quella di **allineare le accise sull'energia elettrica e quelle sul gas utilizzati dal settore industriale**. Ciò favorirebbe la sostenibilità economica dei processi di elettrificazione dei consumi, garantendo la competitività del settore che verrebbe ulteriormente amplificata dalla crescita delle rinnovabili e conseguente disaccoppiamento del prezzo dell'elettricità da quello del gas naturale sul mercato. L'aggiornamento delle accise su componenti elettriche andrebbe quindi a correggere questo disequilibrio tra il prezzo dell'elettricità e del gas naturale.

Per raggiungere questo obiettivo, le seguenti alternative appaiono come realizzabili già in sede di legge di bilancio per il 2026:

- **Riduzione dell'accisa sull'elettricità** al livello equivalente alla somma dell'accisa e della componente regionale attualmente applicate al gas naturale, assumendo i seguenti valori:

Accise su elettricità		
Consumi mensili di elettricità	Accisa relativa ai primi 200 MWh mensili consumati	Accisa relativa consumi mensili > 200 MWh
Consumi < 1200 MWh/mese	0,151 c€/kWh	0,096 c€/kWh
Consumi > 1200 MWh/mese	0,151 c€/kWh	0,096 c€/kWh

I valori proposti sono conformi all'aliquota minima definita dalla normativa in vigore, ed in particolare alla direttiva europea in materia di tassazione dell'energia, conosciuta come *Energy Taxation Directive* ("ETD"). In questo scenario si calcola un **gettito mancato di €800 milioni**. La riduzione dell'accisa avrebbe impatti positivi **soprattutto per le PMI, riducendo il costo della bolletta elettrica pagato fino al 4,5% e al 5,2% per le PMI in fascia di consumo bassa e medio-bassa**. Anche per imprese ad alti consumi di elettricità si registrano risparmi sul costo della bolletta elettrica di 3,1% per imprese in fascia di consumo media e 0,7% per imprese in fascia di consumo alta (per più dettagli, si veda l'Allegato II).

- **Rimodulazione delle accise**, con una diminuzione dell'accisa sull'elettricità e un corrispondente aumento di quella sul gas naturale, al fine di raggiungere una parità tra le due:

Accise su elettricità		
Consumi mensili di elettricità	Accisa relativa ai primi 200 MWh mensili consumati	Accisa relativa consumi mensili > 200 MWh
Consumi < 1200 MWh/mese	0,7 c€/kWh	0,42 c€/kWh
Consumi > 1200 MWh/mese	0,7 c€/kWh	4820 €/mese
Accise su gas naturale		
	Consumi < 1200000m ³ /anno	Consumi > 1200000m ³ /anno
Consumi di gas naturale annuali (€/ckWh)	0,7 c€/kWh	0,42 c€/kWh
Di cui accise gas(€/ckWh)	0,664 c€/kWh	0,396 c€/kWh
Di cui addizionale regionale (media) (€/ckWh)	0,037 c€/kWh	0,027 c€/kWh

In questo scenario si stima un aumento del gettito pari a **€228 milioni**. La ridistribuzione **dell'accisa** avrebbe effetti complessivamente neutri sui consumatori, al netto delle posizioni relative dei consumatori in termini di esposizione di consumi di gas naturale ed elettricità. Nei casi analizzati, **tale ridistribuzione comporta una riduzione delle bollette elettriche con risparmi fino al 2,3% e 2,6% per le PMI considerate, e fino all'1,2% per l'impresa ad alto consumo di elettricità nella fascia media di consumo**. Per le imprese ad alto consumo elettrico (fascia alta), la riduzione stimata è pari a 0,2%. Parallelamente, la misura determina un aumento dei costi legati al gas naturale pari all'8%, 10%, 8% e 7%, rispettivamente per le diverse tipologie di impresa analizzate (per più dettagli, si veda l'Allegato II). Da un lato, questa opzione potrebbe ridurre la competitività delle imprese con elevati consumi di gas rispetto a quelle con prevalenza di consumi elettrici, in particolare nel settore manifatturiero. Dai casi analizzati emerge infatti che i costi complessivi delle bollette aumenterebbero di circa 2–3% per le PMI e di 4% e 2% per imprese energivore. **Dall'altro lato, la ridistribuzione delle accise potrebbe favorire la transizione verso la decarbonizzazione, incentivando l'elettrificazione dei consumi energetici.**

- **Articolo 94 (Maggiorazione dell'ammortamento per gli investimenti in beni strumentali)**

La disposizione prevede la reintroduzione, con alcune modifiche, delle agevolazioni già previste riguardanti gli investimenti in beni materiali strumentali nuovi e immateriali funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale delle imprese. In particolare, il comma 4 reca la maggiorazione base da applicare al costo degli investimenti con riferimento alla determinazione delle quote di ammortamento. Nel caso di investimenti finalizzati alla realizzazione di obiettivi di transizione ecologica, funzionali alla riduzione dei consumi energetici della struttura produttiva cui si riferisce l'investimento, non inferiore al 3 per cento o, in alternativa, alla riduzione dei consumi energetici dei processi interessati dall'investimento non inferiore al 5 per cento, il comma 5 prevede l'innalzamento della misura della maggiorazione a: - 220 per cento per gli investimenti fino a €2,5 milioni; - 140 per cento per gli investimenti oltre €2,5 milioni e fino a €10 milioni; - 90 per cento per gli investimenti oltre €10 milioni e fino a €20 milioni. Il comma 6 specifica, inoltre, i casi in cui la riduzione dei consumi energetici si considera in ogni caso conseguita. Gli effetti finanziari stimati per lo Stato (in milioni di euro) mostrano una perdita di gettito progressiva fino a circa €795 milioni annui tra il 2028 e il 2030.

Commento

La misura è modellata su [Transizione 4.0](#) e ne amplia la portata estendendo a tecnologie legate alla transizione ecologica. Transizione 4.0 supporta investimenti in materiali strumentali nuovi, materiali e immateriali, funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi.

L'estensione della copertura anche a tecnologie legate alla transizione ecologica potrebbe supportare l'[elettrificazione del calore di processo](#) delle imprese, ad oggi principalmente prodotto attraverso la combustione di gas naturale o altri combustibili fossili. L'elettrificazione del calore di processo richiede spesso modifiche nel layout industriale, per cui la possibilità di combinare strumenti come Conto Termico 3.0, FER-T e Transizione 4.0 rappresenta un elemento positivo. Per semplificare i passaggi burocratici, sarebbe utile riunire questi diversi incentivi, favorendo così le imprese nella decarbonizzazione e nella transizione verso sistemi produttivi più sostenibili. Come indicato nell'[analisi di CNA](#) la semplificazione burocratica è la prima leva per promuovere la transizione ecologica delle piccole e medie imprese in Italia.

Proposta di modifica

Si raccomanda l'adozione di standard minimi di miglioramento dell'efficienza energetica pari alla riduzione dei consumi energetici di almeno 3% per la struttura produttiva o del 5% per il processo oggetto dell'investimento, in linea con quanto previsto dal programma [Transizione 5.0](#). Si suggerisce inoltre di migliorare la proposta di articolo modulando l'incentivo in funzione della riduzione dei consumi effettivamente conseguita. Per investimenti in tecnologie finalizzate alla transizione ecologica, si ritiene opportuna l'introduzione di un principio analogo al *Do No Significant Harm*, [DNSH](#), nella fase di selezione delle tecnologie ammissibili. In alternativa, in linea con quanto previsto dal [Conto Termico 3.0](#), si potrebbe prevedere l'esclusione delle tecnologie basate su combustibili fossili o ibride.

- **Articolo 97 (Contributi a tasso agevolato per gli investimenti in nuovi macchinari, impianti e attrezzature da parte delle piccole e medie imprese)**

La disposizione incrementa di €200 milioni per l'anno 2026 e di €450 milioni per l'anno 2027 l'autorizzazione di spesa relativa alle misure di sostegno agli investimenti delle micro, piccole e medie imprese, tramite contributi a tasso agevolato per gli investimenti in nuovi macchinari, impianti e attrezzature (cd. “**Nuova Sabatini**”)

Commento

L'incremento della disposizione della Nuova Sabatini è una misura positiva, in quanto garantisce agevolazioni quali finanziamenti bancari o leasing con contributo ministeriale sugli interessi, maggiorato per beni coperti da Transizione 4.0 o considerati “green”, rivolte a micro imprese e PMI regolarmente costituite, attive e non in difficoltà. La presenza di un contributo ministeriale maggiorato per acquisti di tecnologie “green” rappresenta una misura finanziaria coerente con gli obiettivi di competitività del comparto industriale italiano.

Proposta di modifica

Si raccomanda, come per l'articolo 94 del DDLB, di inserire standard minimi di miglioramento dell'efficienza energetica per accedere agli incentivi, garantendo la copertura dei costi di analisi energetica dal fondo, o l'introduzione del principio DNSH per evitare il finanziamento di tecnologie basate su combustibili fossili. Come indicato nel commento all'articolo 94, l'estensione della copertura alle tecnologie per la transizione ecologica può favorire l'elettrificazione del calore di processo nelle imprese, oggi ancora basato su combustibili fossili. Per facilitare questo tipo di investimenti, si propone di estendere lo strumento di finanziamento anche agli interventi di rinnovamento complessivo dei processi produttivi e dei sistemi di generazione energetica funzionali

alla produzione industriale. Inoltre, sarebbe opportuno centralizzare e ampliare la dotazione finanziaria destinata a tali interventi, così da massimizzarne l'efficacia e la diffusione.

- **Riduzioni delle dotazioni finanziarie delle spese di Titolo I dei Ministeri**

Infine, si sottolinea che è stata [rilevata](#) una riduzione di €300 milioni destinati alla decarbonizzazione dello stabilimento siderurgico ex Ilva di Taranto, ed in particolare dei fondi destinati alla costruzione dell'impianto di riduzione di ferro per alimentare i futuri forni elettrici del settore siderurgico (preridotto o *Direct Reduced Iron* “**DRI**”). La tecnologia DRI riveste un interesse strategico nel processo di decarbonizzazione del settore siderurgico, in quanto permette di effettuare il passaggio da gas naturale a idrogeno con modesti interventi sugli impianti dal momento che l'ottimizzazione è correlata principalmente ad aspetti operativi e di qualità del prodotto, piuttosto che all'impiantistica di base.

Nel 2022, ECCO [stimava](#) che per arrivare ad una produzione di 8 milioni di tonnellate all'anno di acciaio primario tramite riconversione dell'acciaio di Taranto da altiforni a carbone alla tecnologia DRI **fossero necessari tra €8 e €11 miliardi al 2030: se confermato, e a fronte di una tale cifra, il taglio previsto nel DDLB rallenterebbe il raggiungimento di questo obiettivo**, causando perdita di competitività in un settore cruciale a livello nazionale quale quello della produzione di acciaio primario – l'unico materiale utilizzabile per certe applicazioni e capace di garantire disponibilità di rottami alle molte acciaierie italiane che producono acciaio da riciclo. **Ridurre le risorse per la conversione dell'acciaio di Taranto alla tecnologia DRI rischia di aumentare la dipendenza del comparto nazionale dalle importazioni di rottami, esponendo l'intero comparto siderurgico nazionale e diversi altri settori dell'economia italiana a rischi elevati e a incertezze.**

3.3.2 PROPOSTE AGGIUNTIVE DI ECCO

- **Oneri di sistema Asos**

Come visibile nella [Figura 7](#), una componente particolarmente gravosa sul costo dell'elettricità è la componente parafiscale legata agli oneri di sistema, che pesa in particolare sui costi energetici sostenuti dalle PMI. Tali oneri costituiscono mediamente il 25% del peso della bolletta nella fascia di consumo più bassa e circa il 23% nella fascia medio-bassa¹⁷.

Tra le tariffe legate agli [oneri di sistema](#), sono incluse le quote Asos che sostengono la copertura dei costi di sostegno per le fonti rinnovabili. Questa tariffa si divide in:

- **A_{3*sos}** che sostiene i costi di incentivazione delle rinnovabili e della cogenerazione, escludendo l'energia prodotta da rifiuti non biodegradabili, ed è applicata in misura ridotta per le imprese energivore;
- **A_{ESOS}**, che copre gli oneri residui derivanti dall'applicazione ridotta di A_{3*sos} e si applica **solo ai punti di prelievo che non sono nella titolarità di imprese a forte consumo di energia elettrica**;
- **A_{91/14SOS}**, sconto in bolletta applicato ai **punti di prelievo di media tensione e di bassa tensione con potenza disponibile superiore a 16,5 kW** che non sono nella titolarità di **imprese a forte consumo di energia elettrica** per alleggerire gli oneri A_{3*sos}. Questo sconto è

¹⁷ Rapporto calcolato da ECCO sulla base dei consumi delle imprese considerate e alle componenti tariffarie delle bollette elettriche relative all'anno 2024 [link](#)

stato annullato dalla delibera [ARERA 599-2024-R](#), perché i fondi destinati a questa misura negli anni 2015-2024 sono stati sufficienti a coprire la quota relativa al 2025. Non vi sono state nuove delibere riguardanti una sua possibile ripresa dal 2026¹⁸.

Si propongono le seguenti riforme per eliminare alcune delle componenti A_{SOS} descritte qua sopra, alleggerendo così il carico in bolletta soprattutto delle PMI, ed in particolare:

- **La rimozione della componente A_{SOS}:** questa componente persegue lo scopo di garantire agevolazioni per le imprese energivore, concretizzandosi in un onere aggiuntivo per le PMI, che si trovano di fatto a sostenere parte dei costi di politiche industriali legate all'abbassamento dei costi delle imprese energivore¹⁹, con un impatto significativo sui propri costi operativi. Nel [2024](#), il **quantitativo complessivo di fondi da parte dell'onere A_{SOS} ammontava a €1,56 miliardi**, 72% dei quali provenienti da clienti non domestici, tra i quali industrie manifatturiere.

Non si ritiene giustificato né legittimo l'aumento delle tariffe elettriche applicate a utenti domestici, PMI e imprese del terziario allo scopo di sostenere politiche industriali di agevolazione per le imprese ad alto consumo energetico – generatrici di costi interamente slegati dal miglioramento del sistema elettrico e che dovrebbero essere coperti dalla fiscalità generale e non riflessi sui costi dell'elettricità pagati di PMI ed utenze domestiche²⁰. Si propone pertanto **l'eliminazione della componente A_{SOS}** per tutti i settori. Tale rimozione avrebbe un impatto positivo in quanto **ridurrebbe del 4% il costo delle bollette elettriche delle PMI**, rafforzando la loro competitività (per più dettagli, si veda l'[Allegato II](#)).

Misure mirate al sostegno dell'elettrificazione delle PMI: anche nell'ipotesi di eliminazione della componente A_{SOS}, gli oneri di sistema continuerebbero a incidere significativamente sui costi della bolletta elettrica, rappresentando tra il 23% e il 20%²¹ della spesa complessiva per le PMI (come evidente in [Figura 7](#)). Considerando l'introduzione del sistema ETS2, che determinerà un aumento dei costi legati all'utilizzo del gas naturale, diventa fondamentale indirizzare le PMI verso l'elettrificazione dei propri processi produttivi, che rappresenta una delle [soluzioni di decarbonizzazione più efficaci](#), in grado di garantire competitività e sicurezza energetica nel medio-lungo periodo. Tuttavia, è evidente come l'attuale squilibrio tra il prezzo dell'energia elettrica e quello del gas, ed in particolare i livelli significativamente più elevati di parafiscalità sull'elettricità, rallentino la transizione a soluzioni più efficienti e competitive. Nell'attesa che il prezzo dell'elettricità sia disaccoppiato dal prezzo del gas, in modo da offrire un vantaggio economico concreto nello switch tecnologico, **si propone di introdurre un meccanismo di sostegno mirato alle PMI che investono in soluzioni per elettrificare i propri consumi**, nella forma di una **rimozione della tariffa A_{3+SOS} per le PMI che elettrificano**

¹⁹ Imprese energivore che già beneficiano, tramite il regime di [aiuti di Stato approvato dalla Commissione Europea](#), di un sostegno economico finanziato con i proventi delle aste ETS, volto a compensare l'aumento del prezzo dell'elettricità derivante dal costo della CO₂. Il [contributo](#) può coprire fino al 75% dei costi ammissibili, calcolati annualmente in base ai consumi elettrici e ai costi ETS sostenuti. Le imprese beneficiarie devono inoltre rispettare specifici requisiti di efficienza energetica, come l'attuazione delle raccomandazioni contenute negli audit energetici.

²⁰ Si segnala come, per aiutare le PMI a far fronte agli elevati costi dell'elettricità – a cui la componente A_{SOS} contribuisce – si sono dovute adottare misure spesso però insufficienti, quali la tariffa negativa introdotta da ARERA, in seguito al [decreto-legge n. 91/2014](#), che introduce sconti per le PMI (consumatori in bassa (>16,5kW) e media potenza non energivori) allo scopo di ridurre i costi gravanti sulle tariffe elettriche, che però ha contribuito ad un'effettiva riduzione delle tariffe elettriche per le PMI solo del 2% (per più dettagli, si veda l'[Allegato II](#)). Questo sconto non è più in vigore.

²¹ Circa il 23% per le imprese con consumi inferiori alla soglia bassa di consumo (circa 200 MWh mensili) e 20.5% per imprese con consumi inferiori alla soglia media di consumo (circa 1200 MWh mensili) calcolato da ECCO sulla base dei consumi delle imprese considerate e alle componenti tariffarie delle bollette energetiche relative all'anno 2024 [link](#).

i propri consumi (e che oggi, se operano questa scelta, sarebbero penalizzate da carichi parafiscali più elevati)²². L'accesso a tale agevolazione dovrebbe essere subordinato alla realizzazione di interventi di elettrificazione e conseguente efficientamento energetico, che comportino una riduzione misurabile delle emissioni di gas serra. Nel 2024, **il gettito derivante dalla componente A_{3+SOS} pagata da PMI (considerati come clienti non domestici in bassa e media tensione, non energivori) è ammontato a €4.9 miliardi**²³: assumendo un'adesione del 10% delle PMI durante il 2026 alla riduzione condizionale della componente A_{3+SOS} proposta, **il costo della misura sarebbe di circa €488 milioni/anno**. Tale mancato gettito potrebbe essere compensato attraverso l'utilizzo dei proventi derivanti dalle aste delle quote ETS (si veda [sezione 4.1](#)).

La riduzione della componente A_{3+SOS} e la cancellazione della tariffa A_{ESOS} avrebbero un impatto positivo in quanto **ridurrebbe fino al 22% il costo delle bollette elettriche delle PMI**²⁴. Se tale misura fosse combinata con la riduzione delle accise sui consumi elettrici (come descritto nella [sezione 3.3.1](#)), l'effetto complessivo porterebbe a una diminuzione significativa del prezzo finale dell'elettricità per le PMI rispetto alla situazione attuale: una riduzione fino **al 26% per una PMI in fascia di consumo bassa e a 27% per una PMI in fascia medio-bassa**, nel caso di allineamento delle accise elettriche ai livelli oggi applicati al gas naturale, e del **24% in caso di riallineamento a metà delle accise tra elettricità e gas** (per più dettagli, si veda l'[Allegato II](#)).

3.4 FONDO SOCIALE CLIMA

3.4.1 ANALISI DEL DDLB – Fondo Sociale Clima

L'articolo 133 del DDLB reca disposizioni volte a definire il quadro giuridico nazionale per la realizzazione delle misure e degli interventi previsti dal Piano sociale per il clima. In particolare, il comma 1 prevede che le risorse erogate all'Italia dal bilancio dell'Unione Europea per l'attuazione del Piano affluiscono sul conto corrente di tesoreria denominato "Ministero dell'economia e delle finanze - Attuazione del Next Generation EU-Italia - Contributi a fondo perduto e altre risorse nazionali ed europee". Infine, si prevede che sul medesimo conto affluiscano anche le risorse del cofinanziamento nazionale del Piano. In particolare, il comma 9 prevede che le risorse per l'attuazione del Piano possano essere utilizzate per le finalità previste dai commi 282 e 283 dell'articolo 1 della legge n. 213 del 2023 in materia di contrasto al disagio abitativo, nonché dal comma 402 dell'articolo 1 della legge n. 207 del 2024, per le iniziative del Piano casa Italia e, infine, dai commi dal 613 al 615 dell'articolo 1 della legge n. 232 del 2016, per le iniziative rientranti nell'ambito del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile e per interventi in materia di povertà energetica per le famiglie vulnerabili

²² I criteri da prendere in considerazione per determinare se una PMI può beneficiare della rimozione ASOS potrebbero essere mutuati da quelli già in essere per le agevolazioni per imprese energivore, richiedendo di attuare le raccomandazioni della diagnosi energetica volte alla riduzione dei consumi di combustibili fossili e all'installazione di tecnologie elettriche per la generazione di calore di processo e acqua calda sanitaria. Questi interventi devono soddisfare almeno una delle seguenti misure: (i) Ridurreridurre l'impronta di carbonio di almeno il 30% attraverso l'elettrificazione dei consumi e l'utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili (PPA, garanzie d'origine o autoproduzione FER); (ii) Investire almeno il 50% dell'agevolazione in progetti di elettrificazione dei consumi che comportino riduzioni significative delle emissioni di gas serra.

²³ Elaborazioni di ECCO su dati ARERA [link](#)

²⁴ Lo sconto generato sulla bolletta energetica è pari a 22% per la PMI usata come esempio con consumi inferiori a 200MWh mensili, e di 21% per la PMI con consumi inferiori a 1200 MWh mensili

Commento

L'articolo 133 del DDLB introduce disposizioni relative alla gestione del Piano Sociale Clima Italiano (**PSC**), lo strumento con il quale vengono amministrate le risorse destinate all'Italia provenienti dal **Fondo Sociale Clima** (**FSC**) e raccolte in parte dai proventi di ETS2. I soldi del FSC servono a sostenere le famiglie e imprese più vulnerabili a far fronte all'incremento del prezzo di gas, benzina e diesel, attraverso misure strutturali di transizioni a soluzioni elettriche.

L'articolo 133, nella sua formulazione attuale, presenta una serie di criticità. La prima riguarda la natura e l'addizionalità degli interventi finanziabili dal Piano Sociale Clima. Il comma 9 dell'articolo 133 consente di utilizzare le risorse del Fondo per "misure e programmi già in essere", tra cui il Piano Casa Italia, introdotto nella legge di bilancio 2025 (commi 401, 402, 403) e operativo dal 2027. L'inclusione del Piano Casa rappresenta un nodo particolarmente delicato: si tratta infatti di un programma di politiche abitative e sociali, volto alla riorganizzazione del sistema di *social housing*, alla promozione di modelli di finanziamento pubblico-privato e alla creazione di soluzioni abitative flessibili e integrate nella città. Obiettivi certamente rilevanti in chiave sociale, ma non direttamente connessi alla transizione.

Questa impostazione rischia di snaturare la funzione stessa del Fondo Sociale Clima, che nasce per accompagnare i cittadini più vulnerabili nella transizione energetica, non per sostituirsi al welfare tradizionale. In altri termini, il Fondo dovrebbe assicurare che chi già accede alle misure sociali possa affrontare i costi e le trasformazioni legate alla decarbonizzazione, non finanziare programmi generali di edilizia sociale, come nel caso preso in considerazione.

Tale scelta, oltre a entrare in possibile contrasto con il principio di addizionalità sancito dal Regolamento (UE) 2023/955 (che impone di finanziare nuove misure o ampliare quelle esistenti, senza sostituire risorse nazionali), rischia di trasformare un fondo per la giustizia climatica in uno strumento di copertura della spesa ordinaria. In una [recente pubblicazione](#), ECCO aveva già sottolineato il problema, evidenziando l'uso eccessivo delle risorse italiane per misure prive di valore aggiunto, come il Bonus Sociale Gas Plus. **In assenza della pubblicazione del Piano Sociale Clima e di una chiara giustificazione delle scelte di allocazione, l'utilizzo delle risorse proveniente dal Fondo Sociale Clima per le finalità previste dal comma 9 dell'Articolo 133, fra cui il Piano Casa Italia, rischia di compromettere l'efficacia e la credibilità del Fondo.**

Una seconda criticità riguarda l'amministrazione delle risorse. L'articolo 133 prevede infatti che le risorse del FSC siano **gestite prevalentemente dal MEF**, con un ruolo marginale del MASE. Ciò appare in contrasto con la [normativa europea](#) di riferimento, che assegna al FSC una funzione di accompagnamento alla transizione energetica e alla riduzione della povertà energetica e dei trasporti. L'impostazione attuale rischia di ricondurre il PSC a un mero esercizio contabile, piuttosto che a uno strumento di politica climatica e sociale integrata. **È necessaria una governance delle risorse interministeriale strutturata, con il MASE in posizione di indirizzo strategico, per garantire coerenza con il PNIEC e con gli obiettivi di neutralità climatica ed assicurare l'efficacia delle misure destinate ai nuclei più esposti agli effetti della transizione.**

Un'ulteriore criticità è legata alle **modalità di erogazione dei contributi**: il DDLB consente l'anticipazione fino al 90% dei fondi solo dopo che il beneficiario ha sostenuto almeno il 50% delle spese previste. Tale requisito, [già fonte di ostacoli nell'attuazione del PNRR](#), rischia di compromettere l'efficacia sociale del PSC, poiché **molte famiglie vulnerabili e PMI non dispongono della liquidità necessaria per anticipare metà dell'investimento**. Le [nuove linee guida](#) pubblicate dalla

Commissione Europea per l'attuazione dei Piani Sociali Clima richiedono invece che gli Stati membri garantiscano piena accessibilità ai gruppi vulnerabili, promuovendo strumenti di pre-finanziamento o contributi diretti. L'attuale formulazione italiana, se non accompagnata da meccanismi compensativi o di garanzia, rischia di escludere proprio i destinatari prioritari del FSC.

Infine, **le modalità di monitoraggio e rendicontazione del Piano Sociale Clima** previste nel DDLB, il quale prevede che tali attività siano gestite attraverso il sistema informatico ReGiS, rischiano di rivelarsi insufficienti. Tale sistema, sviluppato per il PNRR e gestito dal MEF, non è concepito per la misurazione degli impatti sociali e climatici richiesta dalla normativa europea e dalle linee guida della Commissione, che impongono indicatori di risultato e interoperabilità con il sistema europeo [SFC2021](#). **L'affidamento esclusivo al MEF rischia di ridurre il monitoraggio del PSC a un esercizio amministrativo, privo di indicatori sull'efficacia redistributiva e ambientale delle misure**, indebolendo la capacità del MASE di valutare l'effettiva coerenza del PSC con gli obiettivi del Fondo Sociale per il Clima.

Proposta di modifica

Il FSC avrà una dotazione di €7 miliardi per il periodo 2026-2032, a cui si aggiunge un contributo minimo obbligatorio da parte dell'Italia del 25%. Questo porta la dotazione complessiva del FSC per l'Italia a €9,3 miliardi ([comunicazione del MASE del 5 agosto](#)) e ad una dotazione media annua di €1,5 miliardi. Tale gettito, che è fisso e non sarà legato ad eventuali fluttuazioni del prezzo della CO₂ di ETS, è volto ad assicurare che l'impatto che ETS2 potrebbe avere sulle fasce di consumatori più vulnerabili venga attenuato, in quanto i maggiori costi per tali fasce (stimati tra gli 0,6-1,3 miliardi €/anno per un prezzo della CO₂ tra i 45€/t CO₂ e i 100€/t CO₂²⁵) sono ampiamente compensati dalla dotazione annuale del FSC, in parte con un supporto diretto alle famiglie, ma soprattutto con investimenti in misure strutturali in grado di garantire un affrancamento dalle oscillazioni di prezzo delle fonti fossili nel lungo periodo.

È cruciale che il PSC realizzi questo obiettivo: in questo senso, si rileva che il [PSC](#) comunicato dal MASE includerebbe quattro grandi misure **tra cui €3,2 miliardi per il periodo 2026-2032 alla riqualificazione energetica di ERP in classe F e G e di quelli di proprietà delle microimprese**. Poiché i fondi del FSC saranno già disponibili per il 2026, al fine di dare agli Stati Membri la possibilità di adottare in anticipo le misure di supporto alla decarbonizzazione delle fasce più vulnerabili evitando così effetti negativi legati ad un aumento improvviso dei prezzi dell'energia, si propone di utilizzare tali fondi per **lo sviluppo di un piano strategico per la messa in atto dell'efficientamento del patrimonio immobiliare pubblico e privato destinato all'edilizia popolare, inclusivo di audit**.

Il costo di tale misura è stimato pari a €132 milioni, a fronte di una disponibilità prevista del FSC per l'Italia per l'anno 2026 di **€432 milioni**.

²⁵ Stime realizzate da ECCO, basate sul dato delle 3 milioni di famiglie che nel 2023 hanno beneficiato del bonus gas e con consumi gas stimati in circa 2,9 miliardi di Sm³/anno. Si veda ECCO, [Verso una transizione sostenibile: il Piano Sociale Clima](#), ottobre 2025.

4 DOVE TROVARE LE RISORSE

4.1 PROVENTI DELLE ASTE EU ETS

4.1.1 ETS1

ETS, il sistema di scambio di quote di emissioni che copre circa il 40% delle emissioni dell'UE, genera proventi che sono distribuiti agli Stati Membri in maniera proporzionale alle loro emissioni storiche. In Italia, ECCO [stima](#) che i ricavi da ETS nel periodo 2012-2023 siano stati pari a €15,6 miliardi, ed è previsto un gettito di ulteriori €27 miliardi per il periodo 2025-2030, di cui circa [€2,5 miliardi raccolti nel 2024](#) e disponibili nel 2026. Nonostante si tratti di una fonte di risorse significative, ad oggi, l'Italia [ha dimostrato](#) difficoltà importanti nello spendere effettivamente i proventi delle aste di ETS, e in ogni caso solo una piccola parte di tali proventi è stata spesa per gli scopi di transizione indicati nella normativa applicabile.

La totalità dei proventi della vendita di quote ETS destinato agli Stati Membri è vincolato nel suo utilizzo, in quanto può essere destinato soltanto a misure legate a mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, domestiche o internazionali. La lista esatta degli scopi per i quali tali proventi possono essere utilizzati è definita nella normativa europea di riferimento, la [direttiva 2003/87/CE](#), ed include, tra gli altri, lo sviluppo di energie rinnovabili e reti di trasmissione; investimenti per il passaggio a trasporto decarbonizzato; misure per il miglioramento dell'efficienza energetica delle abitazioni. È anche prevista la possibilità di utilizzare i proventi ETS per politiche di sostegno fiscale o finanziario definite per gli scopi elencati nella normativa.

Per questo motivo, si propone che **tali fondi contribuiscano a ridurre la spesa per l'energia affrontata in particolare modo dalle imprese che abbiano investito in elettrificazione per coprire i costi delle AESOS che altrimenti assorbirebbero una parte significativa del vantaggio economico derivante dai risparmi energetici**. In questo senso, esiste già un precedente in Europa: la Germania, che raccoglie i propri proventi ETS in un Fondo per il Clima e la Trasformazione, il [Klima- und Transformationsfond](#), ne [utilizza una parte](#) per coprire la rimozione di oneri parafiscali dalle bollette dei consumatori.

4.1.2 ETS2

A partire dal 2027, l'[ETS verrà esteso](#) ai settori dei trasporti, residenziale e delle PMI, che fino ad oggi ne erano rimasti esclusi (l'attuale ETS – ETS1 – ha un ambito di applicazione limitato alla produzione dell'elettricità e calore, alla manifattura industriale e, parzialmente, al trasporto marittimo e all'aviazione). Con ETS2, i fornitori di carburanti fossili dovranno acquistare quote di CO₂ pari alle emissioni che emettono: [ECCO stima](#) che i proventi di tali quote aggiuntive, ipotizzando un prezzo per quota di CO₂ tra i 45€/tCO₂ e i 100€/tCO₂, genereranno proventi per l'Italia tra €21 miliardi e €55 miliardi per il periodo 2027-2032, a cui andranno aggiunte ulteriori entrate fiscali indirette. Come per ETS1, la spesa di tale gettito è vincolata, in quanto deve essere utilizzata per finanziare misure che riducano i consumi fossili e sostengano le famiglie e imprese nella transizione.

ETS2 entrerà in vigore nel 2027, il che significa che teoricamente i proventi dalla vendita delle quote di emissioni ETS2 non sarà disponibile prima del 2027 – anno in cui ECCO stima che i proventi dalle aste di quote ETS2 saranno pari a €4.068 miliardi. Tuttavia, si segnala che **la Commissione europea ha messo sul tavolo la possibilità di anticipare già dal 2026 i fondi di ETS2** attraverso un prestito della Banca Europea d'Investimenti (**BEI**), garantito tramite agli introiti futuri ETS2 (cd. *frontloading*).

Se tale possibilità si realizzasse, e a seconda delle modalità in cui il *frontloading* sarà eventualmente implementato, potrebbe trattarsi **di un anticipo a costo zero per lo Stato italiano, senza impatti sul debito pubblico, che potrebbe e dovrebbe essere sfruttato per implementare misure strutturali che accompagnino famiglie e imprese** verso soluzioni energetiche più efficienti ed economiche, proteggendole dall'aumento dei costi dei vettori fossili che si produrrà con l'entrata in vigore di ETS2 (quali, ad esempio, l'istituzione di un fondo incentivi auto proposta alla sezione 3.1.2).

4.2 RIFORMA DEI SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI

Secondo i dati più recenti pubblicati dal MASE nell'ultima versione del Catalogo, nel 2022 l'Italia ha speso €24 miliardi in SAD, vale a dire aiuti economici che cambiano il modo in cui i prezzi finali riflettono i costi reali e che vengono elargiti a favore di attività inquinanti. In una realtà in cui lo spazio fiscale è limitato e le esigenze di spesa (sociale, ambientale, di sicurezza nazionale, di competitività dell'industria) sono molteplici, è cruciale che le risorse pubbliche vengano impiegate là dove possono avere maggior impatto, **soddisfacendo ai bisogno di energia a basso costo di consumatori ed imprese, agli obblighi nazionali, europei ed internazionali di decarbonizzazione, e garantendo la una maggiore sicurezza nazionale che non può che raggiungersi tramite l'indipendenza energetica.**

Appare quindi fondamentale avviare un processo di revisione e riforma dei SAD identificati nel Catalogo, e abbandonare da subito quelli la cui eliminazione avrebbe impatti negativi limitati, sia in termini di sicurezza energetica, che di impatti sociali e sulla competitività dell'industria, che di rischio di ripercussioni e reazioni negative dell'opinione pubblica. Peraltro, obiettivi di riforma dei SAD sono stati inclusi, a livello nazionale, sia nel PNRR che nel PSBMT, i quali prevedono una riduzione dei SAD di €2 miliardi entro il 2026 e di €3,5 miliardi entro il 2030, operazione che viene definita rilevante in questi documenti per ridurre la perdita di gettito dovuta a detrazioni fiscali dannose per l'ambiente.

Diciotto SAD sono già stati identificati come "inefficienti" nel [PNIEC](#), per un valore complessivo di poco meno di €2 miliardi, ma **è necessario un approccio globale, che includa nel Catalogo anche SAD impliciti (di cui alla sezione 2) e valutare costi e benefici degli oltre cinquanta SAD già identificati nel Catalogo.**

4.3 NUOVE FONTI DI GETTITO

Al di là delle proposte declinate nelle sezioni precedenti, gli obiettivi delineati – garantire elettricità a costi accessibili per famiglie e imprese, accompagnare consumatori e imprese nell'efficientamento energetico, assicurare la sicurezza energetica nazionale – richiedono risorse pubbliche significative. Il reperimento di queste risorse **non può tradursi in un aumento della fiscalità che grava sul lavoro (l'Italia è il quarto Paese OCSE con il cuneo fiscale più elevato), né tantomeno della fiscalità che grava sull'elettricità**, visto il carico già elevato e l'effetto negativo sulla competitività industriale e la pressione sulle famiglie.

Esistono però dei bacini di potenziale gettito fiscale, diversi dal lavoro e dall'energia elettrica, che rimangono ad oggi inesplorati o poco sfruttati, e che potrebbero invece rivelarsi fonte di entrate significative per le casse pubbliche. Attingere a tali bacini di gettito permetterebbe allo Stato di spostare il carico fiscale dal cittadino comune e dalle PMI ad attività e soggetti inquinanti – e

contemporaneamente di disporre di maggiori risorse per supportare le famiglie e le imprese nella transizione verso soluzioni strutturali più efficienti, competitive ed economiche, oltre che sostenibili.

Tali fonti di gettito sono già oggetto di [discussione a livello internazionale](#), e in vigore in alcuni Paesi. Un [sondaggio recente](#) indica peraltro che vi sarebbe ampio supporto da parte degli italiani, di ogni orientamento politico, per la loro attuazione.

4.3.1 TASSAZIONE DELL'AVIAZIONE DI LUSSO

Un primo settore poco tassato è quello dell'aviazione. Il MASE, nel Catalogo SAD del 2022, stima che l'esenzione dall'accisa di cui hanno beneficiato i carburanti per la navigazione aerea commerciale nel 2022 abbia rappresentato un mancato gettito per le casse statali pari a circa €1,5 miliardo. Secondo il [think tank Transport & Environment](#), nel 2024 tale mancato gettito avrebbe raggiunto un valore di €2,3 miliardi; guardando non solo all'esenzione di accisa ma anche alla mancata applicazione dell'IVA sui biglietti aerei europei ed intercontinentali e all'applicazione solo parziale del sistema ETS al settore dell'aviazione, il mancato gettito fiscale complessivo per questo settore (rispetto ad uno scenario di assenza di esenzioni e vantaggi) sarebbe ammontato nel 2024 a €5,2 miliardi.

Appare particolarmente difficile giustificare i numerosi vantaggi ed esenzioni fiscali e parafiscali di cui beneficia il settore dell'aviazione, specialmente se lo si mette a confronto con gli oneri elevati che invece gravano sul trasporto privato su strada di cui si avvale la maggior parte dei cittadini. Al fine di garantire nel contempo equità sociale e gettito fiscale, un primo approccio alla tassazione di questo settore potrebbe essere quello di aumentare la tassazione dell'aviazione di lusso, aumentando l'imposizione sui viaggi cosiddetti "premium" (business e prima classe) e sui jet privati, coerentemente con quanto proposto dalla [Solidarity Coalition for Levies on Premium Flyers](#), una coalizione di Stati per l'introduzione di una tassa sull'aviazione di lusso inaugurata a giugno di quest'anno e di cui fanno parte otto Paesi firmatari, tra cui, in Europa, Spagna e Francia. Tale approccio sarebbe di facile applicazione e coerente con lo spazio di riforma domestico di cui dispone l'Italia nel settore dell'aviazione (in quanto l'imposizione di un'accisa sul cherosene per l'aviazione commerciale e un'applicazione completa di ETS a questo settore richiederebbero un'azione congiunta a livello europeo).

4.3.2 TASSAZIONE DEGLI EXTRA-PROFITTI DEI SETTORI OIL & GAS

Nel 2022, l'Unione Europea ha introdotto un'[imposta temporanea sui profitti eccezionali realizzati dall'industria fossile](#) a seguito dell'aumento dei prezzi dell'energia dovuto alla guerra in Ucraina. Questa imposta, meglio conosciuta come contributo temporale di solidarietà, prevedeva un prelievo sui profitti realizzati da soggetti operanti nel settore energetico in eccesso rispetto alla media del periodo tipo preso a riferimento (2018-2021). I proventi da tale contributo dovevano essere destinati al sostegno dei consumatori (famiglie e industrie), o a favore di investimenti in energie rinnovabili o misure di efficientamento energetico.

Questo contributo di solidarietà, applicato inizialmente ai profitti eccezionali realizzati da soggetti operanti nel settore energetico nell'anno 2022, è stato prolungato di un anno per coprire anche i profitti in eccesso realizzati nel 2023, per poi smettere di essere in vigore. La Commissione europea [riporta](#) che il gettito complessivo europeo da questo contributo, per i due anni in cui è stato in vigore, è ammontato a circa €26,15 miliardi, di cui €6,3 miliardi per l'Italia.

Nello stesso periodo, anche il Regno Unito ha introdotto una tassa sui profitti eccezionali per far fronte alla crisi dell'energia, limitandola alle sole società attive nel settore estrattivo fossile. Questa tassa, denominata *Energy Profit Levy* (“**ELP**”), è entrata in vigore a metà 2022, è stata aumentata nel 2023 e la sua scadenza, inizialmente fissata al 2028, è stata prorogata al 2030. Il caso del Regno Unito, in cui l’ELP si configura come un’imposta aggiuntiva del 38% sui profitti delle società interessate, dimostra la fattibilità amministrativa e il potenziale di gettito di misure mirate sui profitti straordinari del settore fossile.

Una versione permanente, strutturalmente riprogettata, del contributo di solidarietà del 2022 potrebbe generare entrate rilevanti da dedicare al supporto di famiglie e imprese verso soluzioni economicamente ed energeticamente più efficienti, e minori costi associati all’energia. Si potrebbe valutare o un’aliquota aggiuntiva sull’aliquota già gravante sui redditi delle società; oppure un’imposta sugli utili eccedenti un determinato tasso di rendimento del capitale, generati da imprese in un determinato settore.

ALLEGATO I – COMPONENTI TARIFFARIE PER COPERTURA ONERI GENERALI GRAVANTI SULLE RICARICHE ELETTRICHE

Tabella ARERA di aggiornamento delle componenti tariffarie destinate alla copertura degli oneri generali dal 1 ottobre 2025 ([delibera 429/2025/R/com](#))

Tabella 1: oneri generali relativi al sostegno delle energie da fonti rinnovabili per le utenze in bassa tensione e per le utenze in media, alta e altissima tensione

CLASSE DI AGEVOLAZIONE: 0

Tipologie di contratto di cui al comma 2.2 del TIT 2024-2027	Relativi al sostegno delle energie da fonti rinnovabili (Asos)		
	Quota fissa	Quota potenza	Quota energia
	centesimi di euro/punto di prelievo/anno	centesimi di euro/kW per anno	centesimi di euro/kWh
lettera a) Utenze domestiche in bassa tensione			
di cui: residenti			2,9677
di cui: non residenti	9.064,20		2,9677
lettera b) Utenze in bassa tensione di illuminazione pubblica			4,8562
lettera c) Utenze in bassa tensione per alimentazione esclusiva dei punti di ricarica di veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico			6,7393
lettera d) Altre utenze in bassa tensione con potenza disponibile fino a 16,5 kW			
- per potenze impegnate inferiori o uguali a 1,5 kW	1.194,72	1.444,44	4,2293
- per potenze impegnate superiori a 1,5 kW e inferiori o uguali a 3 kW	1.194,72	1.368,00	4,2293
- per potenze impegnate superiori a 3 kW e inferiori o uguali a 6 kW	1.194,72	1.520,76	4,2293
- per potenze impegnate superiori a 6 kW e inferiori o uguali a 10 kW	1.217,88	1.520,76	4,2293
- per potenze impegnate superiori a 10 kW	1.217,88	1.520,76	4,2293
Altre utenze in bassa tensione con potenza disponibile superiore a 16,5 kW	1.194,72	1.444,44	4,2284
lettera e) Utenze in media tensione di illuminazione pubblica			4,4772
lettera f) Altre utenze in media tensione con potenza disponibile fino a 100 kW	36.958,92	1.584,60	4,1547
Altre utenze in media tensione con potenza disponibile superiore a 100 kW e inferiore o uguale a 500 kW	34.746,84	1.422,96	4,1515
Altre utenze in media tensione con potenza disponibile superiore a 500 kW	34.073,64	1.248,24	4,1494
lettera g) Utenze in alta tensione	1.004.586,72	1.240,08	3,6999
lettera h) Utenze in altissima tensione, con tensione inferiore a 380 kV	1.004.586,72	1.240,08	3,6896
lettera i) Utenze in altissima tensione, con tensione uguale o superiore a 380 kV	1.004.586,72	1.240,08	3,6896

ALLEGATO II – IMPATTO SULLE BOLLETTE TIPO DELLE MISURE PROPOSTE

I. AUMENTO ACCISA E RIDUZIONE IVA GAS NEL SETTORE DOMESTICO

Onere fiscale	0-120 Sm ³ /anno	120-480 Sm ³ /anno	480-1560 Sm ³ /anno	>1560 Sm ³ /anno
Aliquota accisa normale attuale (€/Sm ³)	0,044	0,175	0,170	0,186
Aliquota accisa ex cassa del Mezzogiorno (€/Sm ³)	0,038	0,135	0,120	0,150
Accisa proposta (€/Sm ³ / €/kWh)		0,243€/Sm ³ 0,023 €/kWh		
IVA attuale (%)	10	10	22	22
IVA proposta (%)		10		
Aumento in bolletta consumatore tipo (1100 m³) (%)		+1,45%		
Aumento in bolletta consumatore tipo (1100 m³) (€/anno)		20,76		

II. RIDUZIONE ASOS COMPONENTE ENERGIA SU ELETTRICITÀ SETTORE DOMESTICO

Onere	Per tutti i consumi
Componente energia onere ASOS attuale (€/kWh)	0,0287
Componente energia onere ASOS proposta (€/kWh)	0,0241
Riduzione in bolletta consumatore tipo (2000 kWh) (%)	-1,5%
Riduzione in bolletta consumatore tipo (2000 kWh) (€/anno)	-10

III. RIDUZIONE ACCISA ELETTRICITÀ PER INDUSTRIA MANIFATTURIERA

Onere fiscale	PMI fascia di consumo bassa	PMI fascia di consumo medio-bassa	Impresa energivora Fascia di consumo media	Impresa energivora Fascia di consumo alta
Consumi di elettricità annuali [MWh]	20	492	8125	44500
Aliquota accisa (c€/kWh)	1,25	1,25	1,25 (sui primi 2400MWh) 0,75	1,25 (sui primi 2400MWh)
Aliquota accisa (€/anno)	/	/	/	57840
Costo totale elettricità (€/kWh)	0,267	0,232	0,224	0,159
Costi bolletta elettrica annuale	5,5 k€	114,4 k€	1,8M€	7,1 M€
Accisa proposta (c€/kWh)	0,151	0,151	0,151 (sui primi 2400MWh) 0,096	0,151 (sui primi 2400MWh) 0,096
Risparmi sulla bolletta in seguito ad abbassamento accisa (€/anno)	246€	5.954€	57.010€	48.221€
Riduzione della bolletta elettrica (%)	-4,5%	-5,2%	-3,1%	-0,7%
Costo elettricità secondo accisa proposta (€/kWh)	0,255	0,220	0,216	0,158

IV. RIDUZIONE ACCISA ELETTRICITÀ ED AUMENTO ACCISA SU GAS NATURALE PER INDUSTRIA MANIFATTURIERA (ALLINEAMENTO ACCISE)

Onere fiscale	PMI fascia di consumo bassa	PMI fascia di consumo medio-bassa	Impresa energivora Fascia di consumo media	Impresa energivora Fascia di consumo alta
Bolletta elettrica				
Consumi di elettricità annuali [MWh]	20	492	8125	44500
Aliquota accisa (c€/kWh)	1,25	1,25	1,25 (sui primi 2400MWh) 0,75	1,25 (sui primi 2400MWh)
Aliquota accisa (€/anno)	/	/	/	57840
Costo totale elettricità (€/kWh)	0,267	0,232	0,224	0,159
Costi bolletta elettrica annuale	5,5 k€	114,4 k€	1,8M€	7,1 M€
Aliquota accisa proposta (c€/kWh)	0,7	0,7	0,7 (sui primi 2400MWh) 0,42	0,7 (sui primi 2400MWh)
Aliquota accisa (€/anno)	/	/	/	57840
Risparmi sulla bolletta elettrica in seguito a riduzione accisa (€/anno)	123€	2.977€	21.905€	14.510€
Riduzione della bolletta (%)	-2%	-3%	-1%	-0,2%

Costo elettricità secondo accisa proposta (€/kWh)	0,261	0,226	0,220	0,159
Bolletta gas naturale				
Consumi di gas naturale annuali (m³)	4349	150630	4500000	6000000
Aliquota accisa (€/m³)	0,016	0,016	0,016(sui primi 1200000m³) 0,01	0,016(sui primi 1200000m³) 0,01
Costo totale gas naturale	0,081	0,064	0,063	0,063
Costo bolletta gas naturale annuale	3,8k€	102,5k€	2,8M€	7,1M€
Aliquota accisa proposta (€/m³)	0,077	0,077	0,077(sui primi 1200000m³) 0,046	0,077(sui primi 1200000m³) 0,046
Aumento della bolletta elettrica in seguito ad aumento accisa (€/anno)	+287€	+9.966€	+209.320€	+268.375€
Aumento della bolletta (%)	+8%	+10%	+8%	+7%
Costo gas naturale secondo accisa proposta (€/kWh)	0,088	0,070	0,068	0,067

V. ONERI FISCALI A_{SOS} PER PMI (DATI 2024-ARERA)

Onere fiscale 2024 per PMI Link	A _{3*sos}	A _{ESOS}	A _{91/14SOS}
Utenti non domestici in bassa tensione, potenza disponibile >16,5 kW			
Quota energia (c€/kWh)	3,345	0,7685	-0,0635
Quota potenza (c€/kW)	1180,44	233,52	-22,44
Quota fissa (c€/prelievo/anno)	962,37	190,35	-18,33
Utenti non domestici in media tensione- potenza disponibile <100kW			
Quota energia (c€/kWh)	3,2035	0,7557	-0,0623
Quota potenza (c€/kW)	1299,75	257,13	-24,69
Quota fissa (c€/prelievo/anno)	30941,64	6121,35	-587,85
Utenti non domestici in media tensione- 100kW < potenza disponibile < 500 kW			
Quota energia (c€/kWh)	3,27765	0,7552	-0,0623
Quota potenza (c€/kW)	1167,15	230,85	-22,2
Quota fissa (c€/prelievo/anno)	29144,0	5765,73	-555,38
Utenti non domestici in media tensione- potenza disponibile >500kW			
Quota energia (c€/kWh)	3,2758	0,7548	-0,0623
Quota potenza (c€/kW)	1023,93	202,53	-19,5
Quota fissa (c€/prelievo/anno)	28596,96	5657,52	-543,3

VI. CAMBIAMENTI PROPOSTI PER ONERI FISCALI A_{SOS} – PMI

Onere fiscale	PMI fascia di consumo bassa	PMI fascia di consumo medio-bassa
Consumi di elettricità annuali [MWh]	20	492
Costo totale elettricità (€/kWh)	0,267	0,232
Costi bolletta elettrica annuale	5,5 k€	114,4 k€
Proposta A _{SOS}	0,0 €/kWh anno quota energia 0,0 €/kW anno quota potenza 0,0 €/anno quota fissa	
Proposta A _{SOS} *Rimozione condizionata ad interventi di elettrificazione nelle PMI	0,0 €/kWh anno quota energia 0,0 €/kW anno quota potenza 0,0 €/anno quota fissa	
Risparmi sulla bolletta elettrica in seguito a rimozione A _{SOS} (€/anno)	216€	4535€
Riduzione della bolletta (%)	-4%	-4%
Risparmi sulla bolletta elettrica in seguito a rimozione A _{SOS} (€/anno)* subordinata a interventi di elettrificazione nelle PMI	957€	20001€
Riduzione della bolletta (%)	-18%	-17%
Costo elettricità secondo rimozione A _{SOS} e A _{SOS} (€/kWh)	0,210	0,182
Riduzione complessiva della bolletta (%)	-22%	-21%



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Questo documento è stato curato da:

Caterina Molinari, Analista Finanza, ECCO
caterina.molinari@eccoclimate.org

Con il contributo di:

Francesca Andreolli, Ricercatrice Senior Energia ed Efficienza, ECCO
francesca.andreolli@eccoclimate.org

Carolina Bedocchi, Ricercatrice Transizione Industriale, ECCO
carolina.bedocchi@eccoclimate.org

Massimiliano Bienati, Responsabile Politiche Trasporti, ECCO
massimiliano.bienati@eccoclimate.org

Giulia Colafrancesco, Analista Senior Governance e Giusta Transizione, ECCO
giulia.colafrancesco@eccoclimate.org

Le opinioni riportate nel presente documento sono riferibili esclusivamente ad ECCO Think Tank, autore della ricerca.

Per maggiori informazioni sui contenuti e richieste di incontro si prega di contattare:

Lorenzo Carrozza, Responsabile affari legislativi e relazioni istituzionali, ECCO
lorenzo.carrozza@eccoclimate.org
www.eccoclimate.org

Per interviste o maggiori informazioni sull'utilizzo e sulla diffusione dei contenuti presenti in questo briefing, si prega di contattare:

Andrea Ghianda, Responsabile Comunicazione, ECCO
andrea.ghianda@eccoclimate.org
+39 3396466985
www.eccoclimate.org

Data di pubblicazione:
3 novembre 2025