



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

TASSAZIONE ENERGETICA E SUSSIDI FOSSILI IN ITALIA

POLICY BRIEFING
OTTOBRE 2025

Caterina Molinari



INDICE DEI CONTENUTI

Sintesi	3
1. Finanze pubbliche sotto pressione e necessità di riforme ambientali e sociali: quale ruolo per la tassazione energetica?	6
1.1 I cambiamenti climatici, un onere per le finanze pubbliche	6
1.2 Quale ruolo per la tassazione energetica?	7
1.3 L'intersezione tra tassazione energetica e sussidi ai combustibili fossili	9
2. (In)coerenza della tassazione energetica con gli obiettivi di decarbonizzazione: il caso dell'Italia	11
2.1 Riscaldamento domestico	12
2.2 Industria, agricoltura e commercio	14
2.3 Trasporto privato su strada	16
2.4 SAD o non SAD?	17
3. Proposte per allineare la tassazione energetica ad obiettivi ambientali, sociali e di bilancio in Italia	20
3.1 Accise coerenti con il principio "chi inquina paga"	20
3.2 La redistribuzione degli oneri parafiscali	23
3.3 Il ruolo di ETS1 e ETS2	25
3.4 La necessità di riformare i sussidi ambientalmente dannosi	26
3.5 Una prospettiva a lungo termine: scenari di un'economia decarbonizzata in Italia	28
Allegato I – Nota metodologica	32

SINTESI

In tutto il mondo, il debito pubblico ha raggiunto livelli critici, spinto dall'incertezza economica, dalle tensioni geopolitiche e dalla ripresa della spesa militare. I cambiamenti climatici amplificano la pressione sulle finanze pubbliche per via dei costi crescenti legati dai disastri climatici e degli investimenti pubblici indispensabili alla transizione: una transizione essenziale per la sicurezza nazionale, la protezione dell'ambiente, la giustizia sociale e la competitività. Allo stesso tempo, le crescenti richieste di politiche sociali efficaci aumentano la pressione fiscale su bilanci pubblici già sotto pressione.

In questo contesto, la tassazione dell'energia (che rappresenta quasi il 5% della tassazione totale dei paesi dell'UE e il 5% di quella italiana) riveste un ruolo cruciale. Oltre a contribuire ad aumentare le entrate, può promuovere obiettivi ambientali e sociali e garantire che i consumatori finali (famiglie e industrie) siano incoraggiati ad adottare soluzioni in linea con gli obiettivi climatici e di sicurezza nazionale, efficienti dal punto di vista energetico ed economico. È anche uno strumento potente per evitare incongruenze tra obiettivi ambientali e sociali, nonché un eccessivo carico fiscale su famiglie, consumatori e industrie.

Tuttavia, se si esamina l'attuale sistema di tassazione dell'energia in Europa, si può notare come la tendenza storica a tassare i prodotti energetici per settore abbia 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 è in contrasto con l'attuale obiettivo di integrare i sistemi energetici, creando reti interconnesse in cui le fonti rinnovabili rispondano a diversi bisogni degli utenti e migliorino l'efficienza complessiva.

Questa incoerenza può portare a livelli proporzionalmente più elevati di tassazione sull'elettricità¹, rendendo le soluzioni elettriche più costose per i consumatori rispetto a quelle fossili e necessitando ulteriori interventi (e risorse) pubblici per incoraggiare scelte in linea con la transizione. Sebbene una tassazione più gravosa sull'elettricità possa essere stata storicamente giustificata da un punto di vista ambientale, quando l'elettricità era prodotta principalmente a partire da fonti fossili, questa logica è sempre meno valida. Oggi, e sempre più in futuro, l'elettricità è il vettore energetico più decarbonizzato, prodotto attraverso fonti rinnovabili.

Per di più, le tariffe elettriche includono spesso oneri parafiscali legati a politiche ambientali, sociali o di altra natura, che non gravano in modo equivalente ai combustibili fossili. Questi oneri, pur non essendo veri e propri componenti fiscali, perseguono spesso gli stessi obiettivi di interesse pubblico e come tali dovrebbero essere considerati nella conversazione sul ruolo della tassazione dell'energia nella transizione.

In Italia, l'applicazione di oneri parafiscali sui diversi vettori energetici è il frutto dell'applicazione del principio cosiddetto *cost-reflective*, secondo il quale i costi pubblici sostenuti per migliorare

¹ Corte dei conti europea, [Analisi 01/2022: Tassazione dell'energia, fissazione del prezzo del carbonio e sovvenzioni all'energia](#), gennaio 2022

un determinato vettore energetico dovrebbero riflettersi solo sulla tariffa di quel vettore. Tuttavia, un'interpretazione questionabile di questo principio ha portato a considerare gli incentivi pubblici e gli investimenti nella diffusione delle fonti energetiche rinnovabili come costi di investimento per migliorare il sistema elettrico e, in quanto tali, da riflettere e sostenere esclusivamente sul prezzo dell'elettricità e non su tutto il sistema energetico o la fiscalità generale. Tuttavia, gli investimenti pubblici a favore delle fonti energetiche rinnovabili non portano al miglioramento del sistema elettrico in sé, ma piuttosto al raggiungimento di obiettivi di politica pubblica più ampi attraverso l'elettrificazione, tra cui la decarbonizzazione dell'economia nazionale, la riduzione dei costi energetici per le industrie nazionali, la riduzione dell'inquinamento atmosferico locale causato dai trasporti e dalle caldaie a gas, e la garanzia della sicurezza e dell'indipendenza energetica nazionale. Da questo punto di vista, tali investimenti vanno a beneficio della società – e del sistema energetico italiano – nel suo complesso, e i costi pubblici associati dovrebbero quindi essere coperti dalla fiscalità generale o da tutti i vettori energetici.

Il problema è aggravato dal fatto che l'attuale sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE, lo *European Emission Trading Scheme* ("**ETS**"), grava unicamente sul prezzo dell'elettricità, attraverso il meccanismo di formazione del prezzo di mercato basato sulla fonte marginale, vale a dire il gas naturale. L'imminente estensione di ETS al gas per il riscaldamento domestico e ai carburanti per il trasporto, nonché piccole e medie imprese ("**PMI**") (il cosiddetto "**ETS2**"), colmerà questo divario rispetto alla tariffazione della CO₂, ma non è in grado di compensare i differenziali di oneri che si ritrovano rispetto alle altre componenti.

Sulla base di queste premesse, il presente documento si concentra sul caso dell'Italia, analizzando come gli attuali carichi fiscali e parafiscali sull'elettricità siano più elevati di quelle sui combustibili fossili ([sezione 2](#)), e sostiene che tale trattamento fiscale e parafiscale preferenziale a favore dei prodotti fossili costituisce un sussidio ambientalmente dannoso implicito ([sezioni 2 e 3.4](#)). L'entità di questo sussidio è tutt'altro che marginale: stimiamo che abbia un valore di diversi miliardi di euro all'anno. Tuttavia, rimane in gran parte invisibile nei resoconti ufficiali e non viene adeguatamente considerato dai responsabili politici.

Riconoscere e gestire questo sussidio implicito è essenziale per allineare il sistema di tassazione energetica italiano ai suoi obiettivi di decarbonizzazione, garantendo al contempo efficienza fiscale e un flusso stabile e prevedibile di entrate pubbliche in grado di sostenere le famiglie e le imprese italiane nella transizione verso un'economia decarbonizzata.

Nel lavoro, il punto di vista adottato è quello del costo complessivo che grava sul consumatore finale, e che include oneri fiscali, parafiscali e il meccanismo di mercato legati alla tariffazione del carbonio (ETS). In senso stretto, però, solo le componenti fiscali (accisa e IVA) vengono considerate come "tassazione" dell'energia, mentre gli oneri di sistema ed ETS sono componenti che tradizionalmente non rientrano in questa definizione. Questa categorizzazione dei diversi oneri gravanti sui vettori energetici, che rispetta criteri di distribuzione di costi di natura ambientale, sociale ed energetica sostenuti dalla collettività, è però irrilevante per le famiglie e le imprese, che ritrovano in bolletta l'insieme degli oneri e devono far fronte al loro carico complessivo. Per questo motivo, nel presente documento gli oneri vengono considerati nel loro insieme, e la parola "tassazione" viene talvolta usata in maniera ampia per includere oneri fiscali, parafiscali ed ETS.

Il documento discute anche le potenziali opzioni politiche per la revisione della tassazione energetica, con l'obiettivo di integrare meglio gli obiettivi ambientali e sociali, garantendo al contempo flussi di entrate per il bilancio italiano. Queste proposte includono:

- Allineare la fiscalità gravante sui vari prodotti energetici al loro contenuto energetico e alle emissioni di CO₂, nonché alle loro prestazioni ambientali, in linea con il principio "chi inquina paga", e al loro contributo alla sicurezza energetica nazionale ([sezione 3.1](#)). Un primo passo potrebbe essere quello di riequilibrare le accise sul gas e quelle sull'elettricità, aumentando le prime e riducendo in maniera speculare le seconde.
- Garantire che gli oneri di sistema elettrico parafiscali siano distribuiti sui diversi vettori energetici in modo coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione e non gravino esclusivamente sul vettore elettrico ([sezione 3.2](#)). Ciò potrebbe essere realizzato trasferendo tali oneri dal vettore elettrico alla fiscalità generale oppure ridistribuendoli in modo più equo su tutti i vettori energetici.
- Riformare i sussidi dannosi per l'ambiente per garantire che le risorse pubbliche non sostengano misure regressive contrarie alla decarbonizzazione ([sezione 3.4](#)).
- Sviluppare scenari a lungo termine per analizzare l'evoluzione del gettito fiscale derivante dalla tassazione dell'energia in Italia, come strumento per aiutare i decisori politici a considerare la tassazione dell'energia come un mezzo per bilanciare la stabilità delle entrate a lungo termine con la necessità di garantire risorse per finanziare la transizione e le politiche sociali ([sezione 3.5](#)).

1. FINANZE PUBBLICHE SOTTO PRESSIONE E NECESSITÀ DI RIFORME AMBIENTALI E SOCIALI: QUALE RUOLO PER LA TASSAZIONE ENERGETICA?

1.1 I CAMBIAMENTI CLIMATICI, UN ONERE PER LE FINANZE PUBBLICHE

Le finanze pubbliche sono attualmente sottoposte a crescenti pressioni ovunque e i debiti nazionali stanno aumentando in tutto il mondo². La situazione è resa ancora più complicata dall'instabilità geopolitica, dalle tensioni commerciali che portano ad un'incertezza economica diffusa e dal rinnovo delle spese militari.

Il cambiamento climatico rappresenta un ulteriore peso per le finanze pubbliche: da un lato, la decarbonizzazione delle economie nazionali richiede investimenti significativi, che dovranno provenire in parte dai bilanci pubblici o essere mobilitati da questi ultimi. Dall'altro lato, ritardare la transizione rappresenta una minaccia per lo sviluppo nazionale futuro e la prosperità a lungo termine, contribuendo al contempo ad aumentare i danni climatici e a indebolire la resilienza economica.

Solo in Italia, ECCO stima³ che il raggiungimento della transizione energetica in linea con gli obiettivi europei Fit-for-55 richiederà investimenti pari a circa 121-132,8 miliardi di euro all'anno. Sebbene una parte significativa degli investimenti necessari dovrà provenire dal settore privato, le finanze pubbliche nazionali svolgeranno un ruolo cruciale sia nel sostenere attivamente la transizione sia nel mobilitare i finanziamenti privati necessari.

Questi investimenti sono necessari per evitare costi più elevati e crescenti che si verificherebbero in assenza di azioni di mitigazione sufficienti. Negli ultimi 40 anni, l'Italia ha subito danni per 134 miliardi di euro a causa di eventi climatici estremi, ovvero una media di 3 miliardi di euro all'anno; il 2022 e il 2023 sono però stati anni in cui l'ammontare dei danni è stato significativamente più elevato della media, rispettivamente 17 miliardi e 15 miliardi di euro⁴. L'Ufficio parlamentare di bilancio stima che, in uno scenario immutato con le attuali politiche climatiche ed energetiche, l'impatto degli eventi climatici estremi sulle finanze pubbliche italiane potrebbe aumentare fino a un valore annuo pari al 5,1% del PIL nazionale nel 2050, rispetto allo 0,9% in uno scenario a zero emissioni nette⁵.

² Fondo monetario internazionale, [Debt is Higher and Rising Faster in 80 Percent of Global Economy](#), maggio 2025. Cfr. anche Comitato italiano per le spese fiscali annuali, [Relazione annuale sulle spese fiscali 2023](#), ottobre 2023, pag. 9., che evidenzia come in Italia le spese fiscali pubbliche (ossia le misure fiscali che comportano una riduzione o un rinvio del gettito fiscale derivante da una determinata attività rispetto a un determinato parametro di riferimento) abbiano continuato ad aumentare negli ultimi anni, incidendo sul livello delle risorse pubbliche.

³ ECCO, [Quanti investimenti sono necessari per decarbonizzare l'economia italiana?](#), giugno 2023.

⁴ European Environment Agency, [Economic losses from weather- and climate-related extremes in Europe](#), ottobre 2024.

⁵ Ufficio parlamentare di bilancio, [Rapporto dell'UPB sulla politica di bilancio 2025](#), giugno 2025.

Per questi motivi, attuare riforme e politiche che favoriscano il raggiungimento di un'economia decarbonizzata significa anche perseguire politiche che proteggano le finanze pubbliche dai rischi legati al clima e sostengano la crescita economica. Il disaccoppiamento delle emissioni dalla crescita economica non è più solo possibile (secondo le stime dell'OCSE/UNDP, dal 2015 al 2022 il PIL globale è cresciuto del 22% mentre le emissioni sono aumentate solo del 7% - con 40 paesi che hanno aumentato il PIL riducendo le emissioni), ma anche una necessità, in cui una maggiore ambizione climatica contribuisce ad aumentare complessivamente il PIL globale entro il 2040 rispetto a uno scenario di *business-as-usual*⁶.

1.2 QUALE RUOLO PER LA TASSAZIONE ENERGETICA?

In questo contesto, la tassazione diventa uno strumento potente nelle mani dei governi, sia per raccogliere risorse destinate alle casse dello Stato, sia per fungere da leva per raggiungere "obiettivi extra-fiscali"⁷, quali la protezione dell'ambiente, la sicurezza energetica, la competitività delle industrie nazionali e una maggior giustizia sociale. Tra i diversi tipi di tassazione, la tassazione dell'energia⁸ appare particolarmente adatta a promuovere la decarbonizzazione e l'azione per il clima, nonché a garantire la stabilità e la prevedibilità delle entrate pubbliche e a limitare i costi legati all'energia per i consumatori finali (famiglie e imprese).

In primo luogo, è stato dimostrato che la semplice esistenza di un sistema di tassazione dell'energia incoraggia attivamente un maggiore grado di efficienza energetica in tutta l'economia nazionale. Infatti, è stata riscontrata una correlazione negativa tra la tassazione dell'energia e l'intensità energetica del PIL nei Paesi dell'OCSE⁹ e dell'UE¹⁰, il che significa che i Paesi in cui sono presenti tasse sull'energia tendono ad avere economie con un grado inferiore di intensità energetica e un grado superiore di efficienza energetica.

In secondo luogo, la tassazione dell'energia rappresenta una fonte di entrate considerevole. Nell'Unione Europea, la tassazione dell'energia rappresenta il 77% del gettito fiscale ambientale annuo totale, che a sua volta copre quasi il 5% del gettito fiscale totale dell'UE derivante da imposte e contributi sociali. Nel 2022, la tassazione ambientale ammontava a 317,2 miliardi di euro, pari al 2% del PIL dell'UE¹¹.

⁶ OCSE, [Investing in Climate for Growth and Development- The Case for Enhanced NDCs](#), giugno 2025.

⁷ Alberto Comelli, [Il diritto tributario è uno strumento efficace per migliorare la transizione ecologica?](#), gennaio 2023, Diritto Tributario n. 4.

⁸ Nel presente documento, l'espressione "tassazione dell'energia" sarà utilizzata per indicare sia le imposte fiscali (accisa, IVA) applicate ai prodotti energetici, sia i cosiddetti oneri parafiscali su di essi (come i oneri di sistema e altri oneri, nonché il costo dei sistemi di scambio delle quote di emissione EU ETS). Gli oneri parafiscali coprono principalmente i costi degli incentivi pubblici e degli investimenti a favore di politiche ambientali e sociali: anche se non sono componenti fiscali in senso stretto, spesso perseguono gli stessi obiettivi degli oneri fiscali e per questo motivo il presente documento li include nel dibattito sul ruolo della tassazione dell'energia nel promuovere la transizione.

⁹ OCSE, [Taxing Energy Use 2019](#), ottobre 2019.

¹⁰ Corte dei conti europea, [Analisi 01/2022: Tassazione dell'energia, fissazione del prezzo del carbonio e sovvenzioni all'energia](#), gennaio 2022.

¹¹ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Environmental_tax_statistics

In Italia, la percentuale è simile a quella dell'Unione Europea, con una tassazione ambientale che rappresenta circa il 5% delle imposte e dei contributi sociali totali, pari a 41,5 miliardi di euro, ovvero il 2% del PIL nazionale. La tassazione energetica rappresenta l'80% di tutte le tasse ambientali¹².

Inoltre, la tassazione dei prodotti energetici ha un impatto sul loro prezzo finale e, in quanto tale, può influenzare le scelte dei consumatori e delle industrie verso prodotti più efficienti e meno intensivi in termini di emissioni di carbonio. L'imposizione di tasse e oneri più elevati sui combustibili fossili, offrendo al contempo condizioni più favorevoli per l'elettricità, avrebbe un impatto sul prezzo finale di ciascun vettore energetico, incoraggiando sia le famiglie che le industrie a passare a opzioni elettriche (e più facili da decarbonizzare) per il riscaldamento delle abitazioni, la guida delle automobili o l'alimentazione dei processi industriali.

Tuttavia, la tassazione dei vettori energetici si basa storicamente su una forte dipendenza dai combustibili fossili e sul presupposto che ciascun vettore energetico soddisfi un'esigenza specifica della popolazione: l'elettricità per l'illuminazione, il gas naturale come fonte principale per il riscaldamento nel settore domestico, la benzina e il diesel per i trasporti. Questo approccio compartimentato alla tassazione dei diversi prodotti energetici appare oggi superato, soprattutto alla luce degli sforzi in corso per integrare i sistemi energetici al fine di realizzare l'elettrificazione delle economie nazionali, come primo passo verso la loro decarbonizzazione.

In Europa e in Italia, la tendenza storica è stata quella di tassare i prodotti energetici separatamente e in maniera non correlata, in base ad unità di misura diverse, legate ciascuna al volume di un solo vettore (gas in €/Sm³; diesel e benzina in €/l; elettricità in €/kWh), senza tenere conto del contenuto energetico di ciascun vettore, delle emissioni di CO₂ o delle prestazioni ambientali¹³. Ciò ha portato, contestualmente all'inclusione in tariffa elettrica degli oneri di sistema, a un'imposizione relativamente più elevata per l'elettricità che alimenta prodotti elettrici quali pompe di calore e veicoli elettrici ("**EV**"), rispetto a quella che grava sui vettori che alimentano prodotti meno efficienti e più intensivi in termini di emissioni di carbonio quali caldaie a gas o automobili con motore a combustione interna, e può indurre i consumatori privati a optare per tecnologie alimentate da combustibili fossili.

Pertanto, l'attuale imposizione fiscale e parafiscale dell'energia non solo appare incoerente con l'obiettivo di integrare i sistemi energetici ed elettrificare l'economia per raggiungere la decarbonizzazione, ma ostacola anche lo sviluppo di un mercato in cui i consumatori, in modo indipendente e razionale, optino per soluzioni elettriche non solo perché più efficienti, ma anche perché economicamente più convenienti. Ad esempio, in Italia, mentre una pompa di calore è da tre a quattro volte più efficiente dal punto di vista energetico rispetto a una caldaia a gas, comporta un trascurabile guadagno economico per il consumatore domestico medio, che secondo le nostre stime paga un totale di 1180 euro all'anno per una pompa di calore rispetto ai 1571 euro all'anno per una caldaia a gas. La conseguenza (economicamente inefficiente) è che i governi devono quindi intervenire direttamente, utilizzando risorse pubbliche sotto forma di incentivi (ad esempio, crediti d'imposta, rimborsi fiscali o pagamenti

¹² <https://indicatoriambientali.isprambiente.it/it/economia-e-ambiente/imposte-ambientali>

¹³ [Direttiva 2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità](#) (la "**ETD**").

diretti per l'installazione di pompe di calore o l'acquisto di veicoli elettrici), per orientare i consumatori verso quelle soluzioni decarbonizzate che non sono solo necessarie per mitigare il cambiamento climatico, prevenire i disastri climatici e raggiungere gli obiettivi climatici internazionali e nazionali, ma che, se gravate da oneri in maniera corretta, possono anche contribuire a ridurre i costi delle bollette.

Correggere questo approccio alla luce della progressiva integrazione dei sistemi energetici e tassare i vettori energetici in base al loro contenuto energetico e di CO₂, nonché alle loro prestazioni ambientali e possibilmente al loro contributo alla sicurezza energetica nazionale, contribuirebbe a rettificare i segnali di prezzo e le dinamiche di mercato, favorendo il passaggio dai combustibili fossili alle fonti di energia rinnovabile e a opzioni più efficienti e meno intensive in termini di carbonio alimentate da elettricità a basse emissioni.

1.3 L'INTERSEZIONE TRA TASSAZIONE ENERGETICA E SUSSIDI AI COMBUSTIBILI FOSSILI

La tassazione dell'energia è rilevante anche nel dibattito sui sussidi ambientalmente dannosi ("**SAD**"), in particolare per quanto riguarda i sussidi ai combustibili fossili (*Fossil Fuel Subsidies "FFS"*)¹⁴. L'Organizzazione Mondiale del Commercio definisce "sussidio" come qualsiasi trasferimento finanziario da parte di un'autorità pubblica a un ente privato¹⁵. I sussidi possono assumere la forma di trasferimenti diretti, agevolazioni fiscali e altri vantaggi, fornitura di beni o servizi a costo ridotto, o sostegno ai prezzi e al reddito.

Organizzazioni internazionali come l'OCSE e il Fondo Monetario Internazionale ("**FMI**") hanno sviluppato approcci leggermente diversi per identificare i SAD. Sebbene le definizioni varino, esse condividono un principio comune: i **SAD sono sussidi economici che distorcono il modo in cui i prezzi finali riflettono i costi reali e sono concessi a sostegno di attività inquinanti**. L'OCSE definisce un sussidio dannoso per l'ambiente come qualsiasi misura che incoraggi un aumento dei livelli di produzione attraverso un aumento delle attività dannose per l'ambiente – quali lo sfruttamento eccessivo delle risorse naturali, una maggiore produzione di rifiuti o un aumento dell'inquinamento – rispetto a uno scenario in cui tale sussidio è assente¹⁶. Il FMI, dal canto suo, aggiunge un ulteriore livello di analisi distinguendo tra sussidi espliciti (trasferimenti pubblici diretti e misure che rendono il prezzo al dettaglio inferiore al costo di approvvigionamento del carburante) e sussidi impliciti (l'assenza di un'adeguata tassazione delle esternalità negative, quali i danni al clima e all'ambiente, gli impatti sulla salute, le esternalità legate alla mobilità)¹⁷.

¹⁴ Secondo la relazione del 2023 sulle sovvenzioni energetiche nell'UE presentata dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023) 651 definitivo, del 24 ottobre 2023), la stragrande maggioranza dei SCF può essere caratterizzata anche come SAD, mentre solo una percentuale molto piccola (2% nel 2023) dei SCF è considerata non dannosa per l'ambiente (ad esempio, indennizzi ai lavoratori per la riduzione o la chiusura delle miniere di carbone o fondi per la riabilitazione delle aree in cui si sono verificate tali chiusure).

¹⁵ Organizzazione mondiale del commercio, [Accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative \("Accordo SCM"\)](#).

¹⁶ OCSE, [Environmentally Harmful Subsidies](#) agosto 2025.

¹⁷ FMI, [Climate change- fossil fuel subsidies](#).

La tassazione dell'energia può essere una forma di sussidio quando favorisce un vettore energetico rispetto a un altro se entrambi soddisfano le stesse esigenze sociali. Rendendo artificialmente meno costoso un determinato vettore, i decisori politici possono indirizzare i consumatori verso un'opzione anziché un'altra.

Se il vettore energetico che riceve questo tipo di sussidi è un prodotto fossile (diesel, benzina, gas), ciò può essere controproducente per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione ed elettrificazione. Oltre a favorire un prodotto dannoso per la salute pubblica (con costi aggiuntivi per la sicurezza sociale e il welfare) e ad incoraggiare investimenti ad alta intensità di carbonio che potrebbero diventare *stranded assets* nel medio termine, i sussidi a favore dei combustibili fossili distorcono il mercato e i segnali di prezzo rendendo artificialmente più economicamente vantaggiose le soluzioni alimentate da combustibili fossili rispetto alle tecnologie pulite ed efficienti dal punto di vista energetico, minando al contempo i segnali di prezzo del carbonio sui vettori ad alta intensità di carbonio (se in vigore)¹⁸.

Come menzionato sopra, le definizioni esistenti di SAD includono diverse forme di sussidi e trattamenti favorevole, che vanno dai trasferimenti diretti a favore di determinate attività, ai crediti d'imposta, ai rimborsi, alle esenzioni, alla riduzione artificiale dei prezzi di determinati beni e servizi. Data l'ampia portata delle definizioni esistenti, si potrebbe sostenere che, quando si tratta di prodotti energetici, un diverso livello di tassazione che favorisce un vettore energetico rispetto ad un altro impiegato per gli stessi scopi costituisce di fatto un sussidio a favore del vettore meno tassato¹⁹.

In particolare, gli oneri fiscali e parafiscali più bassi sui combustibili fossili rispetto all'elettricità per gli stessi usi potrebbero essere considerati un SAD, dato che, nell'attuale contesto di sistemi energetici integrati, resi possibili da tecnologie elettriche in grado di soddisfare in modo efficiente le esigenze dei settori dei trasporti e del riscaldamento domestico, essi contribuiscono a distorcere il segnale di prezzo a favore dei prodotti a base di combustibili fossili, rendendo le opzioni elettriche (più facili da decarbonizzare) relativamente più costose e meno attraenti per i consumatori finali.

In questo documento, viene presentata e sostenuta la tesi secondo la quale il diverso trattamento fiscale e parafiscale dovrebbe essere (i) identificato, quantificato e riconosciuto come un SAD a favore dei combustibili fossili, (ii) riformato insieme ad altri SAD.

¹⁸ Cfr. ad esempio Corte dei conti europea, [Analisi 01/2022: Tassazione dell'energia, fissazione del prezzo del carbonio e sovvenzioni all'energia](#), gennaio 2022, pag. 26.

¹⁹ Ad esempio, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ("MASE") italiano considera un SAD il diverso trattamento fiscale (accisa) tra diesel e benzina per il trasporto su strada e ha recentemente intrapreso la riforma di questo sussidio allineando le accise sui due vettori energetici nei prossimi cinque anni. Cfr. l'ultima versione del [catalogo del MASE sul SAD](#), pubblicato nel 2024 e comprendente i dati del 2022, nonché [il decreto legislativo n. 43 del 28 marzo 2025 che modifica le disposizioni in materia di accise](#).

2. (IN)COERENZA DELLA TASSAZIONE ENERGETICA CON GLI OBIETTIVI DI DECARBONIZZAZIONE: IL CASO DELL'ITALIA

In questa sezione si è analizzato l'attuale tassazione dei diversi prodotti energetici in Italia nel settore domestico (elettricità e gas naturale per il riscaldamento domestico), nel settore dei trasporti (elettricità, diesel, benzina e GPL) e nel settore "non domestico" (elettricità e gas naturale utilizzati nei settori industriale, agricolo e commerciale), al fine di determinare se l'imposizione fiscale e parafiscale gravante su tali vettori sia in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione, elettrificazione dell'economia e integrazione dei sistemi energetici.

I risultati sono evidenti: se si tiene conto delle accise, dell'IVA, degli oneri di sistema (ovvero le componenti parafiscali applicate ai vettori energetici per recuperare determinati costi pubblici) e del costo dell'EU ETS, l'elettricità – in €/kWh – è quasi sempre il vettore più costoso per riscaldare la casa di una persona, ricaricare l'auto o fornire energia ad un'azienda, riducendo in modo significativo il vantaggio economico che le famiglie e le imprese potrebbero derivare da soluzioni elettriche più efficienti, e nonostante il vettore elettrico sia necessario per realizzare un'economia decarbonizzata.

Ciò è stato recentemente confermato dalla Commissione Europea che, nelle sue raccomandazioni per Paese per il 2025 rivolte all'Italia, nell'ambito del pacchetto di primavera del semestre europeo, ha chiaramente affermato che *"le imposte sull'energia non sono concepite in modo da incoraggiare la transizione verso tecnologie pulite"*²⁰.

Il disallineamento della tassazione energetica in Italia rispetto agli obiettivi di transizione energetica comporta costi più elevati per i consumatori privati che scelgono soluzioni decarbonizzate e più efficienti, nonché costi operativi più elevati per le aziende che decidono di elettrificare la loro produzione²¹, con un impatto sulla loro capacità di rimanere competitive. Ciò porta a una situazione paradossale in cui gli individui e le industrie che abbandonano i combustibili fossili per passare a un'economia decarbonizzata (in linea con gli impegni internazionali, europei e nazionali dell'Italia) vengono penalizzati fiscalmente invece di essere favoriti e debitamente accompagnati nella transizione.

Il problema è ulteriormente aggravato dalla mancanza di coordinamento tra le diverse autorità governative italiane competenti per la gestione e la riscossione delle entrate derivanti dalle componenti fiscali e parafiscali che gravano sui vettori energetici, nonché dal loro diverso inquadramento dal punto di vista della legge di bilancio. 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'EU ETS²²; l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente ("**ARERA**") è responsabile nella distribuzione degli oneri di sistema nelle tariffe. Le accise e l'IVA sono considerate entrate che contribuiscono al bilancio nazionale, utilizzabili per la spesa pubblica, mentre le entrate

²⁰ Commissione europea, [Raccomandazione di raccomandazione del Consiglio sulle politiche economiche, sociali, occupazionali, strutturali e di bilancio dell'Italia](#), giugno 2025, COM(2025) 212 definitivo, pag. 8.

²¹ ECCO, [Elettrificazione del calore industriale: La chiave per un'industria sostenibile e competitiva](#), marzo 2025.

²² ECCO, [Aste EU ETS in Italia – Trasparenza e tracciabilità dei ricavi](#), febbraio 2025.

derivanti dall'EU ETS²³ e dalla riscossione degli oneri di sistema non sono altrettanto integrate nel processo di bilancio. Ciò fa sì che l'intercambiabilità di questi elementi fiscali e parafiscali a livello governativo rimanga limitata, nonostante tutti contribuiscano ad aumentare l'onere per i consumatori finali di energia elettrica.

Di seguito abbiamo illustrato in che modo tali incongruenze incidono sui prezzi dei vettori energetici, a svantaggio dell'elettricità. Informazioni più dettagliate sono riportate in [Allegato I – Nota Metodologica](#) di seguito.

2.1 RISCALDAMENTO DOMESTICO

Tipo di tassazione	Elettricità €/kWh	Gas naturale €/kWh
Componenti fiscali		
Accisa	0,023	0,014
Addizionale regionale ²⁴	N/A	0,002
Sub-totale componenti fiscali	0,023	0,016
Componenti parafiscali		
Oneri generali di sistema ²⁵	0,046	0,001
Prezzo del carbonio		
ETS1 ²⁶	0,02	
ETS2 (quando in vigore) ²⁷		0,009
Totale	0,088	0,026
IVA su componente fiscale, parafiscale e ETS1	0,009	0,003
Totale IVA inclusa	0,098	0,029

Analizzando i dati relativi al settore del riscaldamento domestico nel 2024²⁸, abbiamo riscontrato che il consumo di energia elettrica è soggetto a oneri fiscali e parafiscali tre volte più alti rispetto a quelli gravanti sul consumo di gas.

²³ Decreto legislativo n. 47 del 9 giugno 2020, articolo 6. Cfr.

²⁴ L'addizionale regionale si applica al gas naturale per il riscaldamento domestico e varia in modo significativo in base (i) alle diverse regioni italiane e (ii) alle fasce di consumo.

²⁵ Gli oneri di sistema, che non sono classificati come componenti fiscali in sé, anche se spesso perseguono obiettivi di interesse pubblico simili, sono destinati principalmente a recuperare i costi legati a politiche ambientali, sociali e di altro tipo. Tali oneri non sono legati al consumo energetico effettivo dei consumatori, ma sono ridistribuiti tra tutti i consumatori per rimborsare costi specifici e ben definiti precedentemente sostenuti dal bilancio pubblico per finanziare il sistema energetico nazionale. Essi comprendono, *inter alia*, il recupero dei costi sostenuti per (i) sovvenzionare le energie rinnovabili (che rappresentano la quota maggiore degli oneri parafiscali sull'elettricità), il biometano e la cogenerazione, (ii) sostenere le imprese ad alta intensità energetica, (iii) coprire determinati costi di attività di interesse pubblico quali la dismissione delle centrali nucleari e (iv) misure di protezione tariffaria per i consumatori in difficoltà.

²⁶ Per determinare questo valore, abbiamo considerato il prezzo medio dell'ETS1 nel 2024 pari a 66,5 €/kWh.

²⁷ Per determinare questo valore, abbiamo stimato un prezzo medio di ETS2 nel 2027 pari a 45 €/kWh.

²⁸ Le informazioni contenute in questo paragrafo si basano sui dati del 2024 forniti dall'<https://www.adm.gov.it/portale/energia-elettrica-e-gas-naturale>; ARERA (<https://www.arera.it/area-operatori/prezzi-e-tariffe>); ARERA, [Relazione annuale 2025](#), giugno 2025; Terna, [Dati statistici per il 2023](#); Terna, [Relazioni mensili 2025](#).

Nel 2024, l'accisa sull'elettricità in Italia 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. Mentre l'accisa sull'elettricità rimane fissa per tutti i livelli di consumo, quella sul gas per uso domestico varia a seconda del livello di consumo: 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 si applica in aggiunta a tutti gli altri costi sulle bollette dell'elettricità e del gas. Nello specifico, l'IVA è al 10% su elettrico, e pesa il 16,53% sul settore gas (sulla base dei livelli di consumo medi del gas). In questo lavoro, è stata considerata solo l'IVA che grava sulle componenti fiscali e parafiscali (incluso ETS1): rispetto a tali elementi, il vantaggio di aliquota di cui beneficia l'elettrico è assorbito a causa di una maggiore base imponibile rispetto al gas, e si traduce in un costo IVA in €/kWh tre volte superiore sul vettore elettrico che sul gas. Anche considerando l'IVA gravante sul valore complessivo di ciascun vettore (materia prima, trasporto, vendita... oltre a componenti fiscali e parafiscali), il carico sarebbe comunque più alto sul vettore elettrico che sul gas.

Oltre alla componente fiscale, le tariffe elettriche riflettono anche i costi elevati dovuti alle componenti parafiscali, tra cui (i) l'ETS che copre la fase di produzione dell'elettricità e (ii) gli oneri generali di sistema, che sono quasi 50 volte superiori per l'elettricità rispetto al gas per uso domestico. L'82% degli oneri generali di sistema sull'elettricità è legato al recupero degli incentivi pubblici per lo sviluppo delle energie rinnovabili, il che significa che l'elettricità da sola sostiene i costi delle politiche pubbliche adottate per migliorare l'intero sistema energetico²⁹.

L'imminente entrata in vigore di ETS2, che coprirà il gas per il riscaldamento domestico, è un passo necessario per perseguire l'allineamento dei prezzi del gas al loro contenuto energetico effettivo, alle emissioni di CO₂ e alle prestazioni ambientali, anche se la componente ETS2 da sola non è sufficiente a garantire coerenza nella tassazione dei vettori energetici. I suddetti oneri fiscali e parafiscali sul consumo di elettricità fanno sì che il prezzo dell'elettricità per le famiglie italiane sia significativamente più alto di quello del gas. Nel 2024, in condizioni di mercato normali, una famiglia pagava imposte fiscali e parafiscali (compreso l'EU ETS) pari a circa 0,098 €/kWh sulla bolletta elettrica, rispetto a circa 0,020 €/kWh – che potrebbero diventare 0,029 €/kWh dopo l'entrata in vigore di ETS2 – sulla bolletta del gas. Questa disparità scoraggia i consumatori domestici dall'adottare soluzioni elettriche per soddisfare le loro esigenze di riscaldamento e cottura, rallentando così il processo di elettrificazione.

L'incoerenza tra l'attuale tassazione dell'energia nel settore domestico e gli obiettivi di decarbonizzazione diventa ancora più evidente se si confronta quanto i consumatori pagano in oneri fiscali e parafiscali (compreso l'EU ETS) per ogni tonnellata di CO₂ che emettono per riscaldare le loro case: mentre questo costo è pari a **147,79 €/tCO₂³⁰ per il gas**, esso è più che

²⁹ Per ulteriori informazioni al riguardo, consultare 3.2.

³⁰ Per determinare il coefficiente di conversione da kWh a CO₂ per l'elettricità e il gas, abbiamo esaminato il fattore indicato nelle seguenti fonti: ARERA, [Relazione annuale 2024](#), luglio 2024; ISPRA, [Emissioni di CO₂ nel settore elettrico nazionale e regionale](#), maggio 2025.

raddoppiato per le famiglie che passano a soluzioni decarbonizzate, poiché **il vettore elettrico (e meno intensivo in termini di carbonio) è gravato a 455,99 €/tCO₂³¹.**

2.2 INDUSTRIA, AGRICOLTURA E COMMERCIO

Tipo di tassazione	Elettricità €/kWh	Gas naturale €/kWh
Componenti fiscali		
Accisa	0,008	0,001
Addizionale regionale ³²	N/A	0,0003
Sub-totale componenti fiscali	0,008	0,0013
Componenti parafiscali		
Oneri generali di sistema ³³	0,047	0,002
Prezzo del carbonio		
ETS I ³⁴	0,02	
ETS2 (quando in vigore) ³⁵		0,009
Totale	0,075	0,012
IVA su componente fiscale, parafiscale e ETSI	0,012	0,0004
Totale IVA inclusa	0,086	0,0127

I dati rivelano uno squilibrio ancora più marcato tra elettricità e gas nel settore non domestico (industriale, agricolo e commerciale). Per le imprese, l'onere fiscale e parafiscale sull'elettricità ammonta a circa 0,086 €/kWh, mentre sul gas è solo 0,0127 €/kWh. Questa sproporzione è dovuta principalmente agli oneri di sistema che sono oltre venti volte superiori per l'elettricità rispetto al gas (di cui l'83% legato al recupero degli incentivi pubblici per le energie rinnovabili). Come nel settore domestico, l'IVA si applica in aggiunta a tutti gli altri costi (compresi gli oneri fiscali e parafiscali) sulle bollette dell'elettricità e del gas.

Questo squilibrio crea due importanti effetti distorsivi. In primo luogo, scoraggia la sostituzione delle tecnologie a gas con alternative elettriche a basse emissioni, laddove esistenti³⁶. In secondo luogo, penalizza la competitività delle imprese che scelgono volontariamente di

³¹ Si veda anche, ECCO, [ETS2 e costi dell'energia: qual è la convenienza per i consumatori?](#)

³² L'addizionale regionale si applica al gas naturale per uso non domestico e varia in modo significativo in base (i) alle diverse regioni italiane e (ii) alle fasce di consumo.

³³ Gli oneri di sistema, che non sono classificati come componenti fiscali in sé, anche se spesso perseguono obiettivi di interesse pubblico simili, sono destinati principalmente a recuperare i costi legati a politiche ambientali, sociali e di altro tipo. Tali oneri non sono legati al consumo energetico effettivo dei consumatori, ma sono ridistribuiti tra tutti i consumatori per rimborsare costi specifici e ben definiti precedentemente sostenuti dal bilancio pubblico per finanziare il sistema energetico nazionale. Essi comprendono, *inter alia*, il recupero dei costi sostenuti per (i) sovvenzionare le energie rinnovabili (che rappresentano la quota maggiore degli oneri parafiscali sull'elettricità), il biometano e la cogenerazione, (ii) sostenere le imprese ad alta intensità energetica, (iii) coprire determinati costi di attività di interesse pubblico quali la dismissione delle centrali nucleari e (iv) misure di protezione tariffaria per i consumatori in difficoltà.

³⁴ Per determinare questo valore, abbiamo considerato il prezzo medio di ETSI nel 2024 pari a 66,5 €/kWh.

³⁵ Per determinare questo valore, abbiamo stimato un prezzo medio di ETS2 nel 2027 pari a 45 €/kWh.

³⁶ Cfr. ECCO, [Elettificazione del calore industriale: La chiave per un'industria sostenibile e competitiva](#), marzo 2025.

elettrificare, poiché devono sostenere costi energetici più elevati rispetto ai concorrenti che continuano a dipendere dal gas.

La Commissione Europea ha evidenziato questo problema nelle sue raccomandazioni specifiche per paese per il 2025, sottolineando che le imposte non recuperabili (esclusa l'IVA) rappresentano il 19% del prezzo finale dell'elettricità per l'industria in Italia (rispetto a una media UE del 12%), mentre il gas è quasi esente da imposte (circa il 2% del prezzo finale, contro una media UE del 9%)³⁷.

In altre parole, l'imposizione fiscale e parafiscale italiana sull'energia non solo scoraggia l'elettrificazione industriale, ma costituisce un vero e proprio sussidio implicito ai combustibili fossili, con conseguente perdita di entrate e distorsione dei segnali di prezzo.

Ancor più che nel settore domestico, il confronto tra l'incidenza della tassazione energetica sull'elettricità e sul gas nel settore non domestico (industriale, agricolo e commerciale) mostra che il costo pagato dai consumatori finali per tonnellata di CO₂ emessa è significativamente più elevato per il vettore meno intensivo in termini di emissioni di carbonio. Infatti, stimiamo che per ogni tonnellata di CO₂ emessa attraverso il consumo di gas, il costo fiscale e parafiscale (compreso l'EU ETS) sia pari a **65,58 €/tCO₂ per il gas**, mentre l'importo per l'elettricità aumenta a circa **402,05 €/tCO₂**³⁸.

³⁷ Commissione europea, [Relazione 2025 per paese – Italia](#), giugno 2025, COM(2025) 212 definitivo, pag. 19.

³⁸ Al fine di determinare il coefficiente di conversione da kWh a CO₂ per l'elettricità e il gas, abbiamo esaminato il fattore indicato nelle seguenti fonti: ARERA, [Relazione annuale 2024](#), luglio 2024; ISPRA, [Emissioni di CO₂ nel settore elettrico nazionale e regionale](#), maggio 2025.

2.3 TRASPORTO PRIVATO SU STRADA

Tipo di tassazione	Ricarica domestica ³⁹ €/kWh	Altri usi ⁴⁰ €/kWh	Ricarica in ufficio ⁴¹ BTAU €/kWh	BTVE ⁴² €/kWh	MTAU ⁴³ €/kWh	Benzina €/kWh	Diesel €/kWh
Componenti fiscali							
Accisa	0,023	0,013	0,013	0,013	0,013	0,078	0,062
Componenti parafiscali							
Oneri di sistema ⁴⁴	0,037	0,115	0,088	0,084	0,294		
Prezzo del carbonio							
ETS1	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,001	0,002
ETS2 (quando in vigore) ⁴⁵						0,012	0,012
Totale	0,080	0,148	0,121	0,117	0,327	0,091	0,076
IVA su componente fiscale, parafiscale e ETS1	0,008	0,032	0,026	0,025	0,072	0,017	0,014
Totale IVA inclusa	0,088	0,180	0,147	0,142	0,399	0,108	0,090

Per confrontare l'applicazione della fiscalità e parafiscalità energetica nel settore del trasporto privato su strada, abbiamo esaminato gli oneri fiscali e parafiscali (compreso l'EU ETS) sul consumo energetico per l'elettricità e i combustibili fossili utilizzati per alimentare i veicoli destinati alla mobilità privata⁴⁶. L'analisi ha preso in esame i valori medi delle componenti fiscali e parafiscali che formano le tariffe elettriche per gli EV e i prezzi dei carburanti per le auto con motore a combustione interna.

Analogamente all'equilibrio tra le imposte fiscali e parafiscali sulle tariffe elettriche rispetto alle tariffe del gas nei settori domestico e non domestico (industriale, agricolo e commerciale), si osserva una distorsione anche nella diversa imposizione applicata all'elettricità che alimenta i

³⁹ Il termine "domestico" si riferisce agli utenti domestici che ricaricano la propria auto utilizzando la stessa elettricità e tariffa domestica.

⁴⁰ Gli "altri usi" includono le ricariche per utenti privati a bassa tensione, tipicamente installate in condomini o garage privati.

⁴¹ I caricatori BTAU sono stazioni di ricarica private a bassa tensione per la ricarica aziendale.

⁴² Le stazioni di ricarica BTVE includono stazioni di ricarica pubbliche a bassa tensione e relative tariffe.

⁴³ MTAU copre le stazioni di ricarica pubbliche a media tensione e la relativa tariffa.

⁴⁴ Gli oneri di sistema, che non sono classificati come componenti fiscali in sé, anche se spesso perseguono obiettivi di interesse pubblico simili, sono destinati principalmente a recuperare i costi legati a politiche ambientali, sociali e di altro tipo. Tali oneri non sono legati al consumo energetico effettivo dei consumatori, ma sono ridistribuiti tra tutti i consumatori per rimborsare costi specifici e ben definiti precedentemente sostenuti dal bilancio pubblico per finanziare il sistema energetico nazionale. Essi comprendono, *inter alia*, il recupero dei costi sostenuti per (i) sovvenzionare le energie rinnovabili (che rappresentano la quota maggiore degli oneri parafiscali sull'elettricità), il biometano e la cogenerazione, (ii) sostenere le imprese ad alta intensità energetica, (iii) coprire determinati costi di attività di interesse pubblico quali la dismissione delle centrali nucleari e (iv) misure di protezione tariffaria per i consumatori in difficoltà.

⁴⁵ Per determinare questo valore, abbiamo stimato un prezzo medio di ETS2 nel 2027 pari a 45 €/kWh.

⁴⁶ Cfr. ECCO, [La fiscalità dell'energia nella transizione all'auto elettrica](#), ottobre 2024.

veicoli elettrici rispetto a quella applicata ai carburanti fossili per le auto con motore a combustione interna, se si confrontano sulla base del costo per contenuto energetico. Come per i consumatori domestici di energia elettrica, questo divario riduce l'attrattività dei veicoli elettrici per gli utenti finali.

Infatti, le componenti fiscali e parafiscali (compreso l'EU ETS) incidono in misura significativamente maggiore sul costo dell'elettricità necessaria per ricaricare i veicoli elettrici rispetto agli oneri fiscali e parafiscali applicati ai carburanti tradizionali (GPL, diesel, benzina). Ciò è dovuto principalmente all'addebito sul costo finale dell'elettricità (i) dei costi ETS sulla produzione di elettricità, che attualmente non gravano sulla benzina o sul diesel, (ii) degli oneri parafiscali, la cui parte più consistente copre i sussidi erogati nel corso degli anni per lo sviluppo delle energie rinnovabili.

Ciò comporta che il costo medio per kWh consumato da un veicolo elettrico sia mediamente più elevato⁴⁷ rispetto a quello di un'auto alimentata con combustibili fossili, nonostante i veicoli elettrici abbiano prestazioni energetiche e ambientali migliori e producano minori emissioni di CO₂, in contrasto con il principio "chi inquina paga". Ciò vale per i costi di ricarica dei veicoli elettrici in vari contesti (abitazioni private, parcheggi condivisi, stazioni di ricarica pubbliche a bassa tensione e stazioni di ricarica a media tensione) e porta a una distorsione del mercato, in cui i consumatori che guidano veicoli elettrici sono relativamente penalizzati rispetto ai consumatori che guidano auto alimentate da combustibili fossili⁴⁸.

2.4 SAD O NON SAD?

Tale sproporzione tra il carico fiscale e parafiscale sui diversi vettori energetici non è priva di costi per la collettività. Un livello di imposizione inferiore su alcuni vettori rispetto ad altri che svolgono la stessa funzione rappresenta una perdita di gettito fiscale che non contribuisce al bilancio o alle spese dello Stato e difficilmente può essere giustificato quando questo livello inferiore favorisce vettori energetici con prestazioni climatiche e ambientali peggiori, grava sul costo dell'elettricità pagata dalle famiglie e imprese (soprattutto PMI), e aumenta la dipendenza dell'Italia da Paesi terzi invece di garantirne l'indipendenza energetica.

Inoltre, questa sproporzione obbliga lo Stato italiano a spendere ulteriori risorse pubbliche per sovvenzionare le scelte dei consumatori a favore di soluzioni decarbonizzate, come le pompe di calore o i veicoli elettrici, affinché l'Italia possa rispettare i suoi obiettivi internazionali e europei e nazionali in materia di clima, rendendo l'intero processo più costoso per il bilancio pubblico (prima sotto forma di minori entrate derivanti dall'imposizione dell'energia, poi sotto forma di spese – sussidi e incentivi – per incoraggiare scelte a favore di soluzioni elettriche che sono state rese artificialmente più costose).

Tale sproporzione dovrebbe essere vista come un sussidio implicito⁴⁹ a favore del vettore meno tassato, sotto forma di un trattamento fiscale (e parafiscale) preferenziale concesso a un

⁴⁷ Basato su una media ponderata delle modalità di ricarica dei veicoli elettrici nel 2023.

⁴⁸ Si veda anche, ECCO, [ETS2 e costi dell'energia: qual è la convenienza per i consumatori?](#)

⁴⁹ Nell'ultima versione del [Catalogo](#), pubblicata nel 2024, relativa ai dati del 2022, i sussidi impliciti sono definiti come "sussidi che possono emergere dalla tassazione ordinaria e favorire o incoraggiare comportamenti e scelte di consumo, investimento e produzione favorevoli o dannosi per l'ambiente".

prodotto energetico specifico utilizzato per lo stesso scopo. Dal 2016, il MASE considera come un FFS nel suo catalogo annuale dei SAD (il "**Catalogo**"), l'accisa più favorevole sul diesel per il trasporto privato rispetto a quella sulla benzina. Nel 2022, tale SAD ammontava a circa 3,15 miliardi di euro. Su questa base, nel marzo 2025 il governo italiano ha adottato un decreto legislativo⁵⁰ che stabilisce l'allineamento delle accise sul gasolio e sulla benzina (sotto forma di un aumento di quelle sul gasolio e di una corrispondente diminuzione di quelle sulla benzina) nei prossimi cinque anni, che dovrebbe generare un gettito fiscale aggiuntivo di 1,1 miliardi di euro (data la prevalenza delle auto diesel nel parco auto italiano).

Tuttavia, il Catalogo ha sempre incluso solo questo specifico sussidio implicito, senza tenere conto della sproporzione tra le imposte fiscali e parafiscali sul gas naturale e quelle sull'elettricità per il riscaldamento domestico e per usi non domestici (industriali, agricoli e commerciali), o sui combustibili fossili per le auto con motore a combustione interna e l'elettricità per i veicoli elettrici (nonostante oggi l'elettricità sia un sostituto di diesel e benzina nel settore della mobilità nello stesso modo in cui tradizionalmente il diesel è stato considerato sostituto della benzina). Tale sproporzione, sotto forma di oneri più bassi sul gas naturale e sui combustibili fossili, si traduce in una sostanziale distorsione del modo in cui i prezzi finali dei combustibili fossili riflettono i loro costi reali.

Esaminando i livelli di consumo e il gettito fiscale e parafiscale derivante dal consumo di elettricità e gas nei settori domestico e non domestico (industriale, agricolo e commerciale) in Italia nel 2024, abbiamo realizzato una stima rispetto a quanto sono ammontati, nel 2024, i SAD impliciti derivanti da (i) accise e (ii) oneri parafiscali più favorevoli sul gas naturale che sul vettore elettrico. La stima, che si basa sui livelli di consumo di elettricità e gas nei settori domestico e non-domestico nell'anno 2024, 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.

I risultati sono sorprendenti, ed evidenziano l'esistenza di SAD impliciti che si collocherebbe tra i SAD più elevati nell'ultima versione del Catalogo, ovvero:

- **1 miliardo di euro per l'accisa più favorevole sul gas nel settore domestico;**
- **6,8 miliardi di euro** dovuti a **oneri parafiscali sul gas naturale significativamente inferiori rispetto a quelli** sull'elettricità nel settore domestico⁵¹;
- **2,3 miliardi di euro per l'accisa più favorevole applicata al gas per usi non domestici** (industriali, agricoli e commerciali);
- **15 miliardi di euro** dovuti a **oneri parafiscali sul gas naturale significativamente inferiori** rispetto a quelli sull'elettricità per **usi non domestici** (industriali, agricoli e commerciali).

⁵⁰ [Decreto legislativo n. 43 del 28 marzo 2025 che modifica le disposizioni in materia di accise](#)

⁵¹ Nel 2024, gli oneri parafiscali sul gas per i consumatori domestici sono stati leggermente inferiori rispetto a un anno standard, in quanto non vi sono stati oneri relativi al cosiddetto onere fisso UGC2 – che copre i costi di commercializzazione al dettaglio compensati addebitati al conto dei costi di commercializzazione – e c'è stato invece un rimborso legato a tali costi. Tuttavia, non prevediamo che l'importo del SAD implicito legato ai diversi valori parafiscali cambi in modo significativo, anche considerando gli oneri fissi UGC2 applicati in un anno standard.

Queste cifre sono significativamente superiori alla cifra del SAD più alto presente nell'ultima versione del Catalogo MASE, che ammontava a 3,7 miliardi di euro⁵², e in alcuni casi si avvicinano all'importo complessivo del SAD identificato nel Catalogo 2024 (24 miliardi di euro). Questi SAD impliciti dimostrano chiaramente come l'attuale sistema di imposizione energetica italiano non solo sia incoerente e persino controproducente rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione, ma anche, e soprattutto, inefficiente dal punto di vista del bilancio pubblico per quanto concerne l'allocazione delle spese per gli obiettivi di politiche energetiche. Ciò porta a prezzi distorti a favore dei combustibili fossili e a sfavore del vettore più efficiente.

⁵² Questo sussidio è legato all'assegnazione gratuita di quote EU ETS.

3. PROPOSTE PER ALLINEARE LA TASSAZIONE ENERGETICA AD OBIETTIVI AMBIENTALI, SOCIALI E DI BILANCIO IN ITALIA

La stratificazione di fiscalità e parafiscalità energetica in Italia attualmente non contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzare l'economia del Paese, di realizzare una transizione energetica, di assicurare la sicurezza energetica nazionale e abbassare il prezzo dell'energia. Per questo motivo, riteniamo che sia necessaria una riforma globale dell'attuale sistema di imposizione fiscale e parafiscale dei vettori energetici. Abbiamo quindi formulato una serie di raccomandazioni per allineare le componenti fiscali e parafiscali energetiche italiane agli obiettivi di decarbonizzazione. Per raggiungere tale obiettivo di riforma è però necessario che tutti i SAD impliciti vengano riconosciuti come tali e quantificati nel catalogo MASE, per far sì che i casi in cui l'elettricità è gravata più pesantemente dei combustibili fossili per lo stesso uso siano dovutamente presi in considerazione dalle autorità responsabili della gestione e della riscossione di diverse componenti fiscali e parafiscali. Anche l'intercambiabilità a livello di bilancio dei diversi tipi di entrate (accisa, IVA, oneri generali di sistema, EU ETS) è fondamentale.

Sottolineiamo che, sebbene la politica fiscale sia uno strumento potente per orientare le scelte di utilizzo dell'energia, sarà necessario il giusto mix tra misure fiscali e normative – tra cui, ad esempio, sussidi ambientalmente favorevoli ben mirati e fiscalmente sostenibili, nonché norme regolamentari ben definite – per supportare la tassazione dell'energia nel suo sforzo di promuovere la transizione verde⁵³.

3.1 ACCISE COERENTI CON IL PRINCIPIO “CHI INQUINA PAGA”

Come evidenziato sopra, la tassazione energetica in Italia oggi non è in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione e sicurezza energetica, e, se si considera il loro contenuto energetico o l'impatto in termini di CO₂, le componenti fiscali che gravano sui vettori energetici spesso non sono conformi al principio "chi inquina paga". Ad esempio, se si considera il prezzo in €/kWh o €/tCO₂, le accise sull'elettricità per il riscaldamento domestico e per usi non domestici (industriali, agricoli e commerciali) sono più elevate di quelle sul gas naturale, nonostante quest'ultimo oggi sia più inquinante ed intensivo in termini di emissioni di carbonio.

Questo si verifica nonostante una recente legge fiscale⁵⁴ che impone al governo italiano di allineare le accise sui prodotti energetici (compresa l'elettricità) con le loro prestazioni ambientali e l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra e l'inquinamento atmosferico.

Lo stesso vale a livello europeo, dove la tassazione dell'energia è ancora regolata dalla direttiva del Consiglio del 2003 sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (la *Energy Taxation Directive* "ETD"). L'ETD è stata adottata con l'obiettivo primario di garantire condizioni di parità tra gli Stati membri in materia di concorrenza sleale relativa ai prezzi dell'energia, ma

⁵³ Corte dei conti europea, [Report Analisi 01/2022: Tassazione dell'energia, fissazione del prezzo del carbonio e sovvenzioni all'energia](#), gennaio 2022, pag. 40.

⁵⁴ Legge n. 111 del 9 agosto 2023, articolo 12.1.

non ha tenuto debitamente conto delle esigenze ambientali o climatiche e degli obiettivi di decarbonizzazione. L'ETD non include un meccanismo di indicizzazione, il che ha portato alla perdita dell'effetto di convergenza e dei suoi tassi minimi, con la conseguente applicazione di tassi nazionali altamente divergenti. Ciò distorce la parità di condizioni tra Stati membri e i settori economici⁵⁵. Inoltre, i prezzi minimi previsti dall'ETD non sono adeguatamente collegati al contenuto energetico, alle emissioni di CO₂ o alle prestazioni ambientali di ciascun vettore.

Per questo motivo, nel 2021 è stata pubblicata una proposta della Commissione europea⁵⁶, volta ad allineare la direttiva ETD alle esigenze e agli obiettivi attuali, che delinea quanto segue:

- Nuove aliquote fiscali minime basate sul contenuto energetico e sulle prestazioni ambientali dei diversi vettori energetici (e non più su una tassazione stabilita in maniera non comparativa, utilizzando misure diverse per ciascun vettore a seconda del volume (gas in €/Sm³; diesel e benzina in €/l; elettricità in €/kWh), come avviene attualmente).
- Semplificazione delle categorie di vettori energetici attualmente in vigore, sulla base alle loro prestazioni ambientali⁵⁷.
- Eliminazione graduale delle esenzioni per il riscaldamento domestico (con la possibilità di esentare le famiglie vulnerabili dalla tassazione sui combustibili per il riscaldamento per dieci anni).
- Eliminazione delle attuali esenzioni per il trasporto marittimo e aereo intracomunitario⁵⁸.

Questi principi, e la necessità di tassare i vettori energetici in modo coerente con gli obiettivi di transizione, sono stati ribaditi nel Piano d'azione per l'energia a prezzi accessibili pubblicato di recente, in cui la Commissione europea ha dichiarato che garantirà *"in tutti i settori che l'elettricità sia tassata meno delle altre fonti energetiche, perseguendo al contempo i nostri obiettivi di decarbonizzazione a lungo termine"*⁵⁹.

In attesa che la revisione della ETD sia approvata all'unanimità a livello europeo (una prospettiva che non sembra imminente, nonostante gli sforzi dell'attuale presidenza danese del Consiglio dell'Unione Europea⁶⁰), l'Italia può iniziare a muoversi in anticipo introducendo oneri fiscali sui prodotti energetici in linea con il loro rispettivo contenuto energetico e di CO₂, in linea con l'obiettivo di spostare le preferenze dei consumatori verso l'opzione elettrica, assicurando al

⁵⁵ Commissione europea, [Relazione annuale sulla fiscalità – Esame delle politiche fiscali negli Stati membri dell'UE](#), giugno 2025, pag. 63.

⁵⁶ Cfr. [la proposta](#) della Commissione europea [di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità \(rifusione\)](#), COM(2021) 563 definitivo, luglio 2021.

⁵⁷ La Commissione europea propone di includere le seguenti categorie nella versione riveduta della direttiva sulla tassazione dell'energia: (i) combustibili fossili convenzionali (gasolio, benzina), (ii) combustibili fossili meno dannosi e con *"un certo potenziale di contribuire alla decarbonizzazione a breve e medio termine"* (gas naturale, GPL, idrogeno grigio), (iii) biocarburanti sostenibili ma non avanzati, (iv) elettricità (indipendentemente dal suo utilizzo), biocarburanti avanzati, bioliquidi, biogas, idrogeno verde.

⁵⁸ Cfr. Commissione europea, [Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità \(rifusione\)](#), luglio 2021, COM(2021) 563 definitivo. Cfr. anche Commissione europea, [Valutazione d'impatto che accompagna la proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità \(rifusione\)](#), aprile 2011, SEC(2011) 409 definitivo.

⁵⁹ Commissione europea, [Piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili](#), febbraio 2025, COM(2025) 79 definitivo.

⁶⁰ Bloomberg, [Denmark Commits to Finalizing EU Energy Tax Bill by November](#), luglio 2025.

contempo stabilità delle entrate. Nel determinare la tassazione dei diversi vettori energetici dovrebbero essere presi in considerazione anche altri parametri, tra cui le rispettive prestazioni ambientali (in linea con il principio "chi inquina paga"), e il loro contributo alla sicurezza e all'indipendenza energetica nazionale⁶¹. Ciò sarebbe anche coerente con le raccomandazioni formulate nel Piano d'azione europeo per un'energia accessibile, in cui la Commissione consiglia al Consiglio di "*completare la revisione del sistema ETS*", ma ricorda anche una serie di azioni che gli Stati membri possono intraprendere per ridurre le bollette elettriche, tra cui l'applicazione di un'aliquota IVA ridotta del 5% , l'eliminazione degli oneri non legati all'energia e il trasferimento degli oneri per le politiche energetiche al bilancio generale⁶².

Come già detto, un primo passo è stato compiuto dal governo italiano con la decisione di aumentare le accise sul diesel. Ciò dovrebbe portare al bilancio nazionale un ulteriore 1,1 miliardi di euro per finanziare il trasporto pubblico locale.

Una decisione simile potrebbe essere presa anche nel settore del riscaldamento domestico: se si considerano le accise sul gas naturale e sull'elettricità dal punto di vista del loro rispettivo contenuto energetico (€/kWh) e prestazioni climatiche (€/tCO₂), le prime sono inferiori alle seconde. Ciò rende il gas naturale una scelta più conveniente per riscaldare la propria abitazione e richiede ulteriori incentivi pubblici per incoraggiare le persone a passare a opzioni elettriche più efficienti e a minore intensità di carbonio, come le pompe di calore. Inoltre, mantenendo l'accisa sul gas naturale inferiore a quella sull'elettricità, lo Stato italiano rinuncia a una fonte di entrate che potrebbe invece essere utilizzata per finanziare l'efficienza energetica degli edifici o convergere nel reddito generale per ridurre il cuneo fiscale sui salari, incoraggiando così la spesa dei consumatori e determinando un'economia più ricca. Questa distorsione è particolarmente evidente nei casi di consumo di gas inferiori ai 480m³/anno, per i quali è previsto sia un livello di accisa che un'aliquota IVA inferiori. Ciò, abbassando ulteriormente il carico fiscale su consumi di gas ridotti, disincentiva 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 questo motivo, una prima opzione potrebbe essere quella di riequilibrare le accise su questi due vettori energetici nel settore domestico, alzando l'accisa sul gas e riducendo contemporaneamente quella sull'elettricità (per tutti gli usi o solo al di sopra di una certa soglia per il riscaldamento domestico). Ciò invierebbe un chiaro segnale a favore delle tecnologie elettriche, incoraggiando i consumatori ad abbandonare il gas come vettore preferito per il riscaldamento domestico, e creando potenzialmente un gettito fiscale aggiuntivo (data l'attuale prevalenza del gas naturale come vettore energetico preferito per il riscaldamento domestico), che potrebbe essere utilizzata per sostenere le famiglie vulnerabili e le PMI nella

⁶¹ Nella sua relazione, Mario Draghi suggerisce che il meccanismo di formazione del prezzo del gas naturale dovrebbe includere "*il costo delle diverse condizioni di approvvigionamento (..) date le disparità di prezzo tra le diverse fonti*". Questa proposta dovrebbe essere estesa per incorporare considerazioni legate alla sicurezza e all'indipendenza energetica nazionale ed europea nel meccanismo di formazione del prezzo del gas naturale. Cfr. Draghi, [*Il futuro della competitività europea – Par B – Analisi approfondita e raccomandazioni*](#), settembre 2024, pag. 31.

⁶² Commissione europea, [*Piano d'azione per un'energia a prezzi accessibili*](#), COM(2025) 79 definitivo, febbraio 2025.

transizione verso opzioni elettriche o per finanziare una cassa che contribuisca alla copertura degli oneri parafiscali che gravano sul vettore elettrico.

Infine, come sottolineato dalla Commissione europea nella sua proposta di revisione dell'ETD, è fondamentale che la tassazione dell'energia copra debitamente tutti i settori, in particolare quelli con impatti negativi sull'ambiente e sul clima.

3.2 LA REDISTRIBUZIONE DEGLI ONERI PARAFISCALI

Come evidenziato nella sezione 2, in Italia sulle tariffe dell'elettricità e dei combustibili fossili gravano, sebbene in misura non uguale, oneri parafiscali. Questi non sono classificati come componenti fiscali in sé, anche se spesso perseguono obiettivi di interesse pubblico simili, in quanto sono applicati principalmente per recuperare i costi delle politiche ambientali e sociali.

Nonostante la loro natura parafiscale, riteniamo che questi prelievi siano un elemento essenziale nel dibattito sul ruolo della tassazione dell'energia nel guidare la transizione, soprattutto se si considera come essi gravino in modo sproporzionato sull'elettricità rispetto ai combustibili fossili in Italia.

Gli oneri generali di sistema comprendono il recupero dei costi per (i) sovvenzionare le energie rinnovabili (che rappresentano la quota maggiore degli oneri parafiscali sull'elettricità), il biometano e la cogenerazione, (ii) sostenere le imprese ad alta intensità energetica, (iii) coprire alcuni costi di attività di interesse pubblico come la dismissione delle centrali nucleari e (iv) misure di protezione tariffaria per i consumatori in difficoltà⁶³.

Nella distribuzione degli oneri generali di sistema sui prezzi finali dei vettori energetici, l'Italia si ispira al cosiddetto principio delle tariffe *cost-reflective*, secondo il quale i costi pubblici degli investimenti volti a migliorare un determinato vettore energetico devono essere sostenuti dal prezzo di tale vettore. Pertanto, i costi associati al miglioramento del sistema elettrico devono riflettersi sul prezzo dell'elettricità, mentre i costi a beneficio del sistema del gas devono riflettersi sul prezzo del gas.

Un'interpretazione questionabile di questo principio ha portato a considerare gli incentivi pubblici e gli investimenti nella diffusione delle fonti energetiche rinnovabili come costi di investimento per migliorare il sistema elettrico e, in quanto tali, da riflettere e sostenere esclusivamente sul prezzo dell'elettricità e non su tutto il sistema energetico o la fiscalità generale. Tuttavia, gli investimenti pubblici a favore delle fonti energetiche rinnovabili non portano al miglioramento del sistema elettrico in sé, ma piuttosto al raggiungimento di obiettivi di politica pubblica più ampi tramite l'elettrificazione, tra cui la decarbonizzazione dell'economia nazionale, la riduzione dei costi energetici per le industrie nazionali, la riduzione dell'inquinamento atmosferico locale causato dai trasporti e dalle caldaie a gas, e la garanzia della sicurezza e dell'indipendenza energetica nazionale. Da questo punto di

⁶³ Cfr. ARERA, [Oneri generali di sistema e ulteriori componenti](#), nonché la delibera ARERA [n. 131/2025/R/com](#) del 27 marzo 2025 (per l'energia elettrica) e la delibera ARERA [n. 737/2022/R/gas](#) del 29 dicembre 2022 e successive modifiche (per il gas naturale).

vista, tali investimenti vanno a beneficio della società – e del sistema energetico italiano – nel suo complesso, e i costi pubblici associati dovrebbero quindi essere coperti dalla fiscalità generale o da tutti i vettori energetici.

Eppure, gli oneri parafiscali all'interno di ciascun settore (riscaldamento domestico; trasporti privati; usi non domestici – industriali, agricoli e commerciali) gravano maggiormente sul vettore elettrico e in misura significativamente minore sui combustibili fossili. Tra questi oneri, la quota maggiore è legata proprio al recupero dei costi per sovvenzionare le energie rinnovabili. Ad esempio, nel settore domestico, gli oneri parafiscali sull'elettricità sono quasi 50 volte superiori a quelli sul gas, e l'82% di questi oneri è legato al recupero dei costi per le energie rinnovabili; sono 23 volte superiori sull'elettricità per usi non domestici (industriali, agricoli, commerciali) rispetto a quelli sul gas per gli stessi scopi, di cui l'83% copre i costi per le energie rinnovabili. Nel settore dei trasporti privati, tali oneri gravano esclusivamente sul vettore elettrico.

Questo sistema appare in contrasto con l'obiettivo di integrare i sistemi energetici. In un sistema veramente integrato, in cui diversi vettori energetici soddisfano le stesse esigenze private, è fondamentale distribuire i costi di miglioramento del sistema energetico in modo equo tra tutti i vettori, piuttosto che concentrarli su uno solo. L'attuale distribuzione difforme porta a un prezzo relativamente più alto dell'elettricità e ostacola il necessario passaggio all'elettrificazione dei consumi privati.

Per evitare questo squilibrio, una prima possibilità sarebbe quella di assorbire tali oneri generando ulteriore debito pubblico o trasferendoli sulla fiscalità generale. Un'opzione che però non sembra essere particolarmente adatta alla situazione dell'Italia, dove lo spazio fiscale è limitato e il cuneo fiscale sui contributi sociali è già uno dei più elevati in Europa⁶⁴.

Un'opzione più adatta all'Italia sarebbe quella di ridistribuire gli oneri parafiscali in modo più uniforme tra le tariffe dell'elettricità e quelle dei combustibili fossili. Questo approccio sarebbe coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione e di integrazione dei sistemi energetici, sostenendo al contempo le famiglie e le imprese nei loro sforzi verso la decarbonizzazione, l'efficienza energetica e l'indipendenza energetica.

Nel settore del riscaldamento domestico, questa ridistribuzione dei prelievi parafiscali ridurrebbe le bollette dell'elettricità, ma aumenterebbe quelle del gas per le famiglie – che sono già destinate ad aumentare a causa dell'entrata in vigore di ETS2 nei settori domestico e dei trasporti, così come per le PMI – e potrebbe richiedere un sostegno mirato per le famiglie più vulnerabili. Sebbene tale sostegno comporti una spesa pubblica aggiuntiva, questa potrebbe essere parzialmente compensata da una minore necessità di sovvenzionare soluzioni elettriche per il riscaldamento domestico (come le pompe di calore), poiché le bollette elettriche più basse

⁶⁴ ECCO, [Per una riforma ecologica del fisco italiano: strumenti, prospettive e incognite](#), dicembre 2021.

renderebbero queste opzioni più convenienti da un punto di vista economico, portando i consumatori a sceglierle autonomamente rispetto a quelle alimentate a gas⁶⁵.

3.3 IL RUOLO DI ETS1 E ETS2

Un'altra componente di costo rilevante sui vettori energetici, strettamente legata al prezzo del carbonio e assimilabile ad un onere parafiscale, è il costo delle quote di emissione dell'EU ETS sulla produzione di elettricità da fonti fossili e, di conseguenza, sui costi finali dell'elettricità pagati dai consumatori. Al contrario, il gas naturale utilizzato per il riscaldamento domestico, così come il carburante per le automobili con motore a combustione interna, è attualmente escluso dall'ambito di applicazione dell'EU ETS. Ciò aggiunge un costo aggiuntivo per i consumatori che optano per una soluzione elettrica⁶⁶.

L'entrata in vigore, a partire dal 2027, di ETS2 nei settori dell'edilizia e del trasporto su strada, nonché alle PMI, mira a risolvere questo squilibrio aggiungendo un prezzo del carbonio al calore di origine fossile e ai combustibili per il trasporto e rappresenta un'opportunità per riequilibrare la tassazione sui vettori energetici in modo coerente con le rispettive prestazioni in termini di CO₂. Una volta attuato, ETS2 contribuirà a generare una fonte di reddito prevedibile e affidabile per il bilancio pubblico, che dovrà essere destinata alla decarbonizzazione e alle politiche sociali⁶⁷.

Poiché gli aumenti dei prezzi nei settori dell'edilizia e dei trasporti stradali nell'ambito di ETS2 potrebbero essere particolarmente onerosi per i decili di popolazione dal reddito più basso, una parte delle entrate di ETS2 sarà destinata a Fondi Sociali per il Clima nazionali, concepiti per sostenere le famiglie vulnerabili e ridurre gli effetti regressivi di ETS2⁶⁸.

Si stima che la vendita di quote ETS2 genererà, in Europa, entrate comprese tra i 183 e i 483 miliardi di euro, e per l'Italia entrate comprese tra i 28 e i 62 miliardi di euro all'anno nel periodo 2027-2032 (basandosi su un prezzo previsto del CO₂ compreso tra 45€/tCO₂ e 100€/tCO₂), a seconda del prezzo del carbonio⁶⁹. Tali entrate saranno il prodotto di un onere che aumenta il prezzo finale del gas naturale e dei combustibili fossili, inviando un chiaro segnale di prezzo a

⁶⁵ In uno studio simile condotto nel Regno Unito, Nesta ha stimato che, sebbene il riequilibrio delle accise sul gas e sull'elettricità comporterebbe un costo di 593 milioni di sterline all'anno per i contribuenti, potrebbe far risparmiare fino a 2,8 miliardi di sterline all'anno in sussidi ridotti per le pompe di calore. Cfr. Nesta, [How to make electricity cheaper](#), giugno 2025.

⁶⁶ Regulatory Assistance Project, [Levelling the playing field: Aligning heating energy taxes and levies in Europe with climate goals](#), luglio 2022.

⁶⁷ Articolo 30 quinquies e allegato III della [direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio](#) (la "direttiva **ETS**"). Cfr. anche [il regolamento \(UE\) 2023/955 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che istituisce un Fondo sociale per il clima e modifica il regolamento \(UE\) 2021/1060](#).

⁶⁸ EUI – Florence School of Regulation, [Emission Trading Systems, their fiscal progressivity and its limits](#), giugno 2024.

⁶⁹ ECCO, [ETS2 e Fondo sociale per il clima: perché servono per una transizione equa e giusta](#), luglio 2024.

favore delle soluzioni elettriche⁷⁰, fornendo al contempo le risorse necessarie per garantire che la transizione sia il più sostenibile possibile da un punto di vista economico-sociale.

Affinché ETS2 sia uno strumento politico efficace, sia per orientare il comportamento dei consumatori verso soluzioni elettriche sia per garantire un importo minimo di entrate pubbliche limitando al contempo la volatilità dei prezzi, un'opzione potrebbe essere quella di fissare un *corridoio di prezzo* a livello nazionale per CO₂⁷¹.

Da un lato, la presenza di un prezzo minimo (completato da un meccanismo fiscale complementare nel caso in cui il prezzo della CO₂ scenda al di sotto di determinati livelli) garantirebbe un flusso costante di entrate e consentirebbe al governo di pianificare come utilizzare i proventi di ETS2 a favore delle politiche sociali e di decarbonizzazione.

Dall'altro lato, si potrebbe anche stabilire un tetto massimo (ad esempio, 100€/tCO₂) oltre il quale entrerebbero in azione meccanismi di sostegno finanziario per gli utenti più vulnerabili, strutturati in modo differenziato e coprendo, per i gruppi a basso reddito, fino al rimborso totale dei costi oltre il limite stabilito.

Un tale *corridoio di prezzo* limiterebbe la volatilità dei prezzi garantendo un reddito minimo derivante da ETS2, consentendo al contempo al governo italiano di pianificare misure di decarbonizzazione e sociali e proteggendo i consumatori da prezzi eccessivamente elevati.

3.4 LA NECESSITÀ DI RIFORMARE I SUSSIDI AMBIENTALMENTE DANNOSI

I SAD e i FFS rappresentano un modo inefficiente di allocare le risorse pubbliche: hanno un impatto fiscale considerevole (spesso sotto forma di perdita di gettito fiscale), tendono ad avere effetti regressivi quando non sono mirati e incentivano le attività inquinanti ed emittenti di gas serra inviando segnali di prezzo che favoriscono le opzioni meno efficienti e più intensive in termini di carbonio. Ciò, a sua volta, disincentiva il passaggio a soluzioni verdi e richiede ulteriori sussidi pubblici per modificare il comportamento dei consumatori⁷².

Ciononostante, ogni anno vengono spese, o non rimosse, ingenti risorse pubbliche in FFS: secondo le stime del FMI, nel 2022 i FFS globali ammontavano a 7 000 miliardi di dollari (pari al 7,1 % del PIL mondiale)⁷³. Nel 2023, nell'Unione Europea, ammontavano a 111 miliardi di euro⁷⁴. Secondo l'ultima versione del Catalogo, nel 2022 i SAD in Italia ammontavano a 24 miliardi di euro, di cui 17 miliardi in FFS, in aumento del 15% rispetto al 2021. Tale aumento è stato attribuito

⁷⁰ Per fornire un ordine di grandezza, le stime di ECCO indicano che, nel periodo 2023-2030, gli investimenti pubblici per la decarbonizzazione del settore edilizio domestico in Italia ammonterebbero a 14 miliardi di euro all'anno per lo stesso periodo per il settore residenziale e a 5,7 miliardi di euro all'anno per le scuole e gli edifici pubblici. Cfr. ECCO, [Il Piano Nazionale per l'Energia e il Clima – Scenari settoriali – Settore edilizio](#), giugno 2024.

⁷¹ Si veda anche, ECCO, [ETS2 e costi dell'energia: qual è la convenienza per i consumatori?](#)

⁷² FMI, [Fossil fuel subsidies - Why do we care about fossil fuel subsidies?](#) ultimo accesso giugno 2025.

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ Commissione europea, [Relazione 2024 sulle sovvenzioni all'energia nell'UE](#), gennaio 2025.

principalmente alla crisi energetica causata dalla guerra in Ucraina, ma non è stato accompagnato da un aumento proporzionale dei sussidi ambientalmente favorevoli (per esempio, a favore delle energie rinnovabili), che sono cresciuti solo del 2,5% nello stesso periodo (e sono destinate a diminuire ulteriormente in futuro con la progressiva riduzione degli incentivi alle fonti energetiche rinnovabili). Ciò evidenzia come, in un momento di crisi, l'Italia abbia continuato a fare affidamento sulle forniture estere di combustibili fossili invece di perseguire i propri obiettivi di decarbonizzazione, garantendo al contempo la sicurezza energetica nazionale attraverso l'indipendenza energetica.

L'85% del totale di SAD in Italia nel 2022 era costituito da sussidi indiretti, ovvero vantaggi fiscali a favore di attività o prodotti inquinanti, evidenziando ancora una volta come la tassazione nel Paese, compresa quella sull'energia, spesso favorisca i combustibili fossili e le opzioni inquinanti.

L'Italia ha assunto diversi impegni per riformare i SAD a livello internazionale, europeo e nazionale. A livello nazionale, il Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano fissa l'obiettivo di ridurre i SAD di 2 miliardi di euro entro il 2026 e di 3,5 miliardi di euro entro il 2030⁷⁵. Questi obiettivi sono ribaditi nel Piano strutturale di bilancio a medio termine 2025-2029, che sottolinea l'importanza di recuperare queste risorse per ridurre la perdita di entrate pubbliche derivanti da detrazioni fiscali dannose per l'ambiente e il clima⁷⁶.

Un primo passo necessario per raggiungere questi obiettivi e possibilmente ridurre la spesa pubblica a favore di misure che hanno un impatto sociale e ambientale negativo è garantire che tutti i SAD e FFS rilevanti siano prese in considerazione. Ciò richiede la quantificazione, all'interno di ciascun settore (riscaldamento domestico, trasporti privati, trasporti commerciali, processi industriali, agricoltura...), dei costi sostenuti dal bilancio pubblico a causa del trattamento fiscale e/o parafiscale preferenziale concesso ai vettori energetici fossili⁷⁷ rispetto all'elettricità per lo stesso uso. Come già detto, sebbene la definizione di SAD fornita dal MASE nel Catalogo includa già i sussidi "impliciti" (cioè i sussidi derivanti dal trattamento fiscale diverso di prodotti simili, che potenzialmente incoraggia l'adozione di opzioni più inquinanti), non tutti i sussidi impliciti sono stati classificati come SAD né quantificati. Ciò nonostante, tale trattamento preferenziale spesso comporta costi inferiori per i produttori di combustibili fossili, che si traducono in prezzi più bassi per i consumatori, scoraggiando il passaggio autonomo verso opzioni elettriche e decarbonizzate.

Una volta che tutti i SAD saranno stati riconosciuti come tali, **un ulteriore passo sarà quello di stabilire una tabella di marcia per la loro riforma. Tale piano deve includere una chiara strategia di eliminazione graduale per tutti i SAD elencati nel Catalogo, nonché misure a**

⁷⁵ [Piano nazionale di ripresa e resilienza](#).

⁷⁶ [Piano strutturale di bilancio a medio termine 2025-2029](#).

⁷⁷ L'OCSE calcola che, per quanto riguarda le accise sui prodotti fossili, l'Italia ha uno dei tassi energetici effettivi netti più bassi (ovvero la somma delle imposte specifiche sull'uso dell'energia, al netto delle esenzioni, delle riduzioni e dei rimborsi applicabili, e tenendo conto dei sussidi che modificano il prezzo dell'energia al lordo delle imposte) tra i paesi dell'UE27, indicando che il livello dei sussidi ai combustibili fossili è particolarmente elevato e contribuisce in modo significativo a ridurre i livelli di tassazione sui vettori energetici ad alta intensità di carbonio. Cfr. pag. 64.

sostegno delle fasce più vulnerabili per accompagnarle nella transizione⁷⁸. I sussidi non mirati e di natura regressiva, che avvantaggiano solo pochi mentre impongono costi sostanziali sulle casse dello Stato⁷⁹ – oltre a impatti negativi sull'ambiente e sul clima – dovrebbero essere eliminati gradualmente in via prioritaria⁸⁰.

A tal fine, dovrebbe essere condotta **un'analisi costi-benefici dei SAD esistenti**, al fine di comprendere gli impatti economici, ambientali, climatici e sociali della loro eliminazione rispetto al loro mantenimento.

Una graduale eliminazione dei SAD potrebbe richiedere, in alcuni casi specifici, **il mantenimento, nel breve termine, di alcune misure di sostegno ai combustibili fossili e l'adozione di una loro graduale eliminazione**, ad esempio quando non sono disponibili – o facilmente accessibili – alternative o quando gli impatti sociali dell'eliminazione di un SAD appaiono particolarmente negativi.

Tuttavia, il mantenimento temporaneo di un SAD può avvenire solo **se esiste un piano di eliminazione graduale completo per il sussidio in questione**, in linea con gli obiettivi nazionali, europei e globali di riduzione delle emissioni. Ciò garantirebbe una transizione equa evitando al contempo il mantenimento di tecnologie inefficienti che emettono gas a effetto serra.

Infine, **il reddito e i risparmi derivanti dall'eliminazione graduale dei SAD dovrebbero essere reindirizzati per sostenere le famiglie vulnerabili, incentivare soluzioni decarbonizzate e promuovere lo sviluppo di una strategia per accompagnare i lavoratori, i settori o le regioni più fortemente colpiti dalla fase di eliminazione graduale dei FFS verso una transizione equa**.

3.5 UNA PROSPETTIVA A LUNGO TERMINE: SCENARI DI UN'ECONOMIA DECARBONIZZATA IN ITALIA

Oltre ad analizzare se l'attuale tassazione energetica italiana favorisca la decarbonizzazione, contribuisca alla sicurezza energetica nazionale e sostenga le famiglie e le imprese garantendo

⁷⁸ Il Piano Nazionale Energia e Clima italiano – che è il piano nazionale per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione europei e italiani – avrebbe dovuto definire questa tabella di marcia. Tuttavia, nella sua ultima versione si limitava a elencare una manciata di SAD "inefficienti", per un importo inferiore a 2 miliardi di euro, senza delineare una metodologia per identificare sistematicamente quali eliminare, una metodologia per una valutazione dell'impatto socioeconomico della loro possibile eliminazione o un percorso a medio-lungo termine per la loro riforma. Cfr. [Piano nazionale integrato per l'energia e il clima](#) giugno 2024, tabella n. 42, pag. 274.

⁷⁹ È il caso, ad esempio, delle garanzie fornite dall'agenzia italiana per il credito all'esportazione, SACE, a favore di progetti internazionali nel settore del petrolio e del gas, che sono incluse ma non quantificate nel Catalogo. Secondo un report recente, nel periodo 2023-2024 l'Italia, (incluso tramite l'operato di SACE), avrebbe speso 3.7 miliardi di dollari in progetti internazionali nei settori oil & gas. Cfr. IISD, Oil Change International, Friends of the Earth, [Holding Course. Missing Speed](#), Settembre 2025.

⁸⁰ Comitato economico e sociale europeo, [Phasing out fossil fuel subsidies while ensuring European competitiveness, mitigating the cost-of-living crisis, and promoting a just transition](#), maggio 2025.

l'abbassamento dei prezzi dell'energia, abbiamo anche esaminato se essa sia in grado di garantire un flusso di entrate stabile e prevedibile per il bilancio pubblico.

Gli sviluppi a favore della decarbonizzazione del settore energetico, caratterizzati da un aumento della domanda di elettricità a basse emissioni, da un calo della domanda di combustibili fossili e da una riduzione complessiva della domanda di energia grazie a una maggiore efficienza energetica, dovrebbero portare a un'erosione della base imponibile quando si tratta di energia, costringendo i governi a adeguare i quadri politici e regolamentari al fine di garantire la stabilità e la prevedibilità del gettito fiscale.

Ciò è stato confermato sia dall'OCSE, che ha stimato che le perdite di entrate globali date dalla sostituzione del consumo di petrolio a seguito della rapida elettrificazione del settore dei trasporti stradali ammontano a 13,2 miliardi di euro nel 2023 e potrebbero aumentare fino a oltre 155 miliardi di euro nel 2035⁸¹; e dalla Commissione europea che prevede una diminuzione delle entrate degli Stati membri di circa il 32% tra il 2020 e il 2035 a causa della prevista evoluzione del sistema energetico⁸².

In linea con le conclusioni dell'OCSE e della Commissione europea, gli scenari preliminari elaborati da ECCO mostrano che anche in una situazione di tassazione immutata rispetto al presente, il gettito fiscale italiano derivante dalla tassazione dei vettori energetici nei settori dei trasporti, domestico e non domestico (industriale, agricolo e commerciale) è destinato a diminuire nei prossimi 15 anni, principalmente a causa di un ridotto utilizzo dei combustibili fossili, di un aumento dell'uso di elettricità e del consumo complessivo di elettricità, e di una maggiore efficienza energetica. Anche se si prevede un aumento del consumo elettrico nei settori domestico, industriale, agricolo, commerciale e dei trasporti, la maggiore efficienza dell'elettricità ridurrà i consumi complessivi di elettricità in tutti questi settori. A causa degli attuali elevati livelli di tassazione sull'elettricità, solo una piccola parte dei miglioramenti dell'efficienza porterà però benefici economici ai consumatori finali, mentre la maggior parte dei guadagni sarà assorbita da oneri fiscali e parafiscali più elevati sull'elettricità.

In ogni caso, il minor consumo di elettricità dovuto alla maggiore efficienza comporterà una perdita di gettito derivante dal consumo energetico, nonostante il vettore elettrico sia tassato più pesantemente rispetto ai combustibili fossili. Sarà necessario esplorare nuove forme di tassazione per compensare questa perdita di gettito fiscale (ad esempio, nel settore dei trasporti, una tassazione basata sul possesso di automobili e sulla distanza percorsa).

In particolare, i risultati preliminari delle nostre proiezioni, basate sulle tendenze di consumo definite nel Piano Nazionale per l'Energia e il Clima ("PNIEC") italiano, mostrano che:

- Nel **settore domestico**, il consumo di energia elettrica dovrebbe quasi raddoppiare entro il 2040. Questa espansione porterà alcune entrate aggiuntive derivanti dalle accise sull'elettricità nel settore domestico (da 1,271 miliardi di euro nel 2024 a 2,7 miliardi di euro nel 2040) e un concomitante aumento delle entrate IVA (da 1,8 miliardi di euro nel 2024 a 3,5 miliardi di euro previsti nel 2040). Per contro, il consumo di gas delle famiglie subirà

⁸¹ Serie dell'OCSE sul prezzo del carbonio e la tassazione dell'energia, [Pricing Greenhouse Gas Emissions 2024 – Gearing up to bring emissions down](#), 2024, pag. 9.

⁸² Cfr. Commissione europea, [Proposta di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità \(rifusione\)](#), luglio 2021, COM(2021) 563 definitivo.

una forte contrazione, con un calo delle entrate derivanti dalle accise da circa 2,4 miliardi di euro nel 2024 a 1,4 miliardi di euro nel 2040, mentre le entrate IVA sul gas diminuiranno da 3,2 miliardi di euro nel 2024 a 2 miliardi di euro nel 2040. Nonostante il previsto calo del consumo di gas, il concomitante aumento dell'elettrificazione sarà sufficiente a garantire una crescita del gettito fiscale complessivo derivante dal consumo energetico nel settore domestico, pari a circa 1 miliardo di euro. Tuttavia, è importante considerare che l'aumento complessivo delle entrate derivanti dalla tassazione dell'energia nel settore domestico sarà determinato principalmente dai livelli significativamente elevati di tassazione sull'elettricità, che riducono i vantaggi economici che le famiglie e i consumatori domestici potrebbero ottenere optando per soluzioni elettriche decarbonizzate con una maggiore efficienza energetica.

- Tale aumento del gettito fiscale proveniente dal settore domestico non sarà sufficiente a compensare il forte calo del gettito fiscale derivante dalle accise e dall'IVA sul consumo di gas ed elettricità nel **settore non domestico (industriale, agricolo e commerciale)**. In questo settore, si prevede che il consumo di elettricità diminuirà leggermente nel tempo, grazie ad un aumento dell'efficienza energetica, mentre la domanda di gas subirà una contrazione più consistente. Anche in questo caso, l'erosione della base imponibile è evidente: le entrate fiscali provenienti da entrambi i vettori diminuiranno, riflettendo una maggiore efficienza e il passaggio a combustibili alternativi nell'industria, nell'agricoltura e nel commercio, con una conseguente perdita di entrate fiscali derivanti dall'elettricità e dal gas nel settore non domestico (industriale, agricolo e commerciale) pari a circa 5 miliardi di euro nel 2040.
- Anche **il settore dei trasporti** dovrà affrontare un cambiamento radicale: con il passaggio dai motori a combustione interna alla mobilità elettrica, la domanda di carburante subirà un forte calo. Entro il 2040, stimiamo che il conseguente calo delle entrate fiscali e parafiscali provenienti da questo settore ammonterà a circa 5,8 miliardi di euro all'anno. Sebbene alcune nuove entrate potrebbero derivare dall'elettricità, esse non saranno sufficienti a colmare il divario nell'ambito delle attuali strutture fiscali.

Queste dinamiche evidenziano un'erosione strutturale della base imponibile energetica italiana nei prossimi due decenni. Le entrate derivanti dai combustibili fossili, che storicamente hanno fornito un contributo stabile e significativo alle finanze pubbliche, diminuiranno, mentre le entrate derivanti dall'elettricità non riusciranno a compensare completamente queste perdite. Considerati i livelli già elevati di tassazione dell'elettricità e il suo ruolo cruciale nel soddisfare bisogni sociali e industriali fondamentali, è impensabile che per compensare la perdita di gettito fiscale derivante dalla tassazione dei combustibili fossili si aumenti ulteriormente la tassazione sull'energia elettrica.

L'attuale tassazione dell'energia in Italia, che favorisce fortemente i combustibili fossili rispetto all'elettricità creando un SAD di dimensioni significative è il risultato di un equilibrio storico tra (i) la domanda storica di energia formulata dai consumatori e dalle imprese, (ii) la sostenibilità economica delle opzioni disponibile per soddisfare tale domanda e (iii) il fabbisogno di risorse che integrino il bilancio nazionale.

Tuttavia, le esigenze storiche ed economiche dei consumatori e delle imprese odierni stanno cambiando, e il sistema di tassazione dell'energia deve stare al passo con questo cambiamento, riconoscendo quanto segue:

- Esistono già soluzioni elettriche in grado di soddisfare molteplici esigenze sociali a prezzi inferiori per i consumatori (famiglie e imprese), ma il loro vantaggio economico è attualmente in gran parte perso a causa di oneri fiscali e parafiscali molto alti sull'elettricità.
- L'elevata efficienza delle soluzioni elettriche, nonostante gli elevati oneri fiscali e parafiscali che attualmente gravano sull'elettricità, comporterà comunque una diminuzione del gettito fiscale per il bilancio nazionale nel medio e nel lungo termine.
- Sono necessarie nuove forme di tassazione, da un lato per eliminare le attuali contraddizioni che ostacolano l'elettrificazione e ne riducono i vantaggi economici per famiglie e imprese; dall'altro per garantire il gettito fiscale per il bilancio nazionale da altre fonti, concentrandosi su nuovi e diversi problemi sociali (inquinamento atmosferico locale; sicurezza energetica nazionale).

La transizione verso un'economia decarbonizzata non richiederà solo la riallocazione delle spese e la mobilitazione di investimenti addizionali, ma anche un ripensamento delle fondamenta stesse dell'attuale sistema di tassazione dell'energia. Una strategia coerente e a lungo termine appare in tal senso indispensabile per garantire che il perseguimento degli obiettivi ambientali e climatici sia accompagnato dalla sostenibilità fiscale, ambientale e climatica, nonché dall'equità sociale.

ALLEGATO I – NOTA METODOLOGICA

Le stime e le cifre di cui alla sezione 2, relative ai valori fiscali e parafiscali espressi in €/kWh sui diversi vettori energetici, si basano sui prezzi di cui al presente Allegato per l'anno 2024, così come previsti dalla normativa applicabile⁸² e indicati dall'Agenzia delle Dogane (per le accise)⁸³ e dall'ARERA (per gli oneri di sistema)⁸⁴.

1. ONERI FISCALI E PARAFISCALI SULL'ELETTRICITÀ NEL SETTORE DOMESTICO

FISCALI

Onere	Domestico residenziale	Domestico non residenziale
Accisa (€/kWh)	0,0227 €/kWh	0,0227 €/kWh
IVA (%)	10	10

PARAFISCALI

	Domestico residenziale	Domestico non residenziale
Asos		
Componente fissa (€/anno)	0,0287	88,98
€/kWh	0,0287	
ARIM		
Componente fissa (€/anno)	0	0,0084
€/kWh	0	0,0084

2. ONERI FISCALI E PARAFISCALI SUL GAS NEL SETTORE DOMESTICO

FISCALI

Onere	0-120 Sm³/anno	120-480 Sm³/anno	480-1560 Sm³/anno	>1560 Sm³/anno
Accisa (€/Sm³)	0,0430	0,1684	0,1616	0,1816
IVA (%)	10	10	22	22
Addizionale regionale media (€/Sm³) ⁸⁵	0,012	0,018	0,018	0,019

PARAFISCALI

Onere	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
RE		
€/Sm ³	0,012695	0,0070570
GS		
€/Sm ³	0,00097675	0,0004565
UG3		
€/Sm ³	0,0066285	0,0066285

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_c (€/Sm³)		
0-120	0,0000	0,0000
121	0,0462	0,0462
481-1560	0,0273	0,0273
1561-5000	0,0221	0,0221
5001-80000	0,0158	0,0158
80001-200000	0,0066	0,0066
2000001-1000000	0,0071	0,0071
>1000000	0,0071	0,0071

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_c (€/punto di consegna/anno)		
0-120	-23,88	-23,88
121-480	-23,88	-23,88
481-1560	-23,88	-23,88
1561-5000	-23,88	-23,88
5001-80000	-23,88	-23,88
80001-200000	-23,88	-23,88
2000001-1000000	-23,88	-23,88
>1000000	-23,88	-23,88

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_k (€/Sm³)		
0-120	0,00	0,00
121-480	0,00	0,00
481-1560	0,00	0,00
1561-5000	0,00	0,00
5001-80000	0,00	0,00
80001-200000	0,00	0,00
2000001-1000000	0,00	0,00
>1000000	0,00	0,00

3. ONERI FISCALI E PARAFISCALI SULL'ELETTRICITÀ NEL SETTORE NON DOMESTICO

FISCALI

Onere		Livelli di consumo MWh/mese	Settori (manifatturiero ed estrattivo)	Agricoltura	Commercio e servizi
Accisa	€/kWh	0-200	0,0125	0,0125	0,0125
	€/kWh	201-1200	0,0075	0,0075	0,0075
	€/mese	>1200	4820	4820	4820
IVA (%)		0-200	10	10	22
		201-1200			
		>1200			

PARAFISCALI

	Bassa tensione	Media tensione	Alta tensione
Asos			
Componente fissa (€/anno)	11,57	348,47	9823,74
€/kW	14,35	13,72	12,74
€/kWh	0,0410	0,0397	0,0358
ARIM			
Componente fissa (€/anno)	10,76	328,33	9109,13
€/kW	13,34	12,93	11,81
€/kWh	0,054	0,0046	0,0004

4. ONERI FISCALI E PARAFISCALI SUL GAS NEL SETTORE NON DOMESTICO

FISCALI

Onere	<1200000 Sm³/anno	>1200000 Sm³/anno
Accisa (€/Sm³)	0,012	0,007
IVA	10	10

(%)		
Addizionale regionale media (€/Sm ³) ⁸⁶	0.004	0.003

PARAFISCALI

Onere	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
RE		
€/Sm ³	0,012695	0,0070570
GS		
€/Sm ³	0,00097675	0,0004565
UG3		
€/Sm ³	0,0066285	0,0066285

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_c (€/Sm³)		
0-120	0,0000	0,0000
121	0,0462	0,0462
481-1560	0,0273	0,0273
1561-5000	0,0221	0,0221
5001-80000	0,0158	0,0158
80001-200000	0,0066	0,0066
2000001-1000000	0,0071	0,0071
>1000000	0,0071	0,0071

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_c (€/punto di consegna/anno)		
0-120	-23,88	-23,88
121-480	-23,88	-23,88
481-1560	-23,88	-23,88
1561-5000	-23,88	-23,88
5001-80000	-23,88	-23,88
80001-200000	-23,88	-23,88
2000001-1000000	-23,88	-23,88
>1000000	-23,88	-23,88

Livello di consumo Sm ³ /anno	<200000 Sm ³ /anno	>200000 Sm ³ /anno
UG2_k (€/Sm³)		
0-120	0,00	0,00
121-480	0,00	0,00
481-1560	0,00	0,00
1561-5000	0,00	0,00
5001-80000	0,00	0,00
80001-200000	0,00	0,00
2000001-1000000	0,00	0,00
>1000000	0,00	0,00



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Questo policy briefing è stato curato da:

Caterina Molinari, Policy Advisor – Finanza, ECCO
caterina.molinari@eccoclimate.org

Con il contributo di:

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

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

Chiara Di Mambro, Direttrice Strategia Italia ed Europa, ECCO
chiara.dimambro@eccoclimate.org

Matteo Leonardi, Cofondatore e Direttore Esecutivo, ECCO
matteo.leonardi@eccoclimate.org

Alessandro Stani, Ricercatore Energia, ECCO
alessandro.stani@eccoclimate.org

Le opinioni riportate nel presente policy briefing sono riferibili esclusivamente ad ECCO autore della ricerca.

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:
20 ottobre 2025