ECCO

THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

I SOLDI DELLA FLESSIBILITÀ DI BILANCIO AI CONSUMATORI

Come usare la flessibilità di bilancio, concessa dall'Europa, per aiutare i consumatori a uscire dalle fossili

POLICY BRIEFING
AGOSTO 2026

INDICE

1. IL QUADRO LOGICO 2
2. TABELLA DELLE POLITICHE 4
3. DESCRIZIONE DELLE MISURE PROPOSTE 5
3.1 FAMIGLIE 5
A. Extra-dotazione del Conto Termico 5
B. Ecobonus rafforzato per l'efficienza energetica 5
C. Piano Casa – Edilizia Residenziale Pubblica (ERP) 6
D. Efficienza energetica nei quartieri periferici 8
3.2 IMPRESE 9
E. Elettrificazione dei processi industriali a bassa temperatura 9
F. Elettrificazione dei processi industriali a media temperatura 10
3.3 TRASPORTI 11
G. Rifinanziamento del Fondo automotive 11
H. Fondo PSNMS – Rinnovo del parco veicolare del TPL 14

1. IL QUADRO LOGICO

Due sono le aree di intervento chiave su cui il decisore politico deve agire per realizzare una transizione energetica capace di restituire competitività alle imprese, ridurre il costo delle bollette per le famiglie, rafforzare la sicurezza e l'indipendenza strategica dell'Italia e dell'Europa e diminuire l'esposizione dell'economia alla dipendenza e alla volatilità dei prezzi dei combustibili fossili:

(i) La prima riguarda le scelte legislative e regolatorie necessarie a garantire un quadro di regole di mercato favorevole alla mobilitazione degli investimenti privati nella transizione, rimuovendo al contempo le barriere che oggi rallentano i processi chiave della trasformazione del sistema energetico;
(ii) La seconda riguarda la definizione e il finanziamento di politiche pubbliche in grado di sostenere e accelerare la transizione nei settori più strategici per l'Italia e l'Europa, a partire dalla diffusione delle tecnologie elettriche negli usi finali. Queste politiche devono inoltre destinare risorse alla costruzione di una transizione socialmente sostenibile, attraverso strumenti progettati sui bisogni delle categorie più vulnerabili, che più difficilmente riescono ad accedere ai capitali iniziali necessari per realizzare gli investimenti.

Rispetto a questo secondo punto, un'opportunità importante per finanziare nell'immediato politiche pubbliche per famiglie e imprese è offerta dalla flessibilità di bilancio resa disponibile agli Stati membri attraverso l'attivazione della Clausola di Salvaguardia Nazionale per la spesa per la difesa.

Nella sua formulazione originaria, la clausola consente agli Stati membri che ne fanno richiesta di aumentare la spesa per la difesa fino all'1,5% del PIL all'anno rispetto ai livelli del 2021, in deroga ai vincoli di bilancio europei. Tale flessibilità è stata successivamente **estesa anche al finanziamento di misure per la sicurezza energetica**, ricondotta a una nozione ampia di sicurezza e dunque all'ambito della clausola, **che accelerano la riduzione della dipendenza delle economie nazionali europee dai combustibili fossili di importazione**. In particolare, in risposta alla crisi energetica scatenata dalla chiusura dello Stretto di Hormuz, la Commissione ha concesso la possibilità di destinare a tali misure fino allo 0,6% del PIL nel triennio 2026-2028, entro un limite annuo dello 0,3%: il plafond complessivo è dunque saturabile in due sole annualità, che questa nota individua nel 2027 e nel 2028.

Per l'Italia, tale margine corrisponderebbe a circa **13,5-14 miliardi di euro complessivi nel triennio 2026-2028**, per un massimo di **circa 7 miliardi di euro all'anno**. In attesa di linee guida più dettagliate, la Commissione europea ha indicato che tale flessibilità dovrà essere orientata **esclusivamente a settori abilitanti della transizione e dell'elettrificazione**: elettrificazione degli usi finali (pompe di calore e veicoli elettrici), reti e accumuli, efficienza energetica ed espansione della capacità di generazione delle energie pulite[1].

[1] Nel pacchetto di primavera del Semestre europeo 2026, adottato il 3 giugno 2026, la Commissione scrive *"tra le misure che potrebbero essere prese in considerazione figurano il sostegno alle famiglie e alle imprese per ridurre la loro dipendenza dai combustibili fossili e promuovere la decarbonizzazione, misure volte ad accelerare l'elettrificazione dei settori di uso finale, investimenti nelle reti elettriche, lo stoccaggio di energia elettrica (ad*

Non si tratta di uno spazio fiscale ordinario, né di una linea di finanziamento generica per la transizione. Proprio perché temporanea, **questa flessibilità va utilizzata per anticipare interventi che riducano in modo strutturale la dipendenza da gas, petrolio e carburanti fossili importati, abbassando i consumi energetici di famiglie e imprese e rendendo più conveniente la transizione.**

Questo spazio di bilancio è essenziale per coprire la fase di avvio di politiche che, per essere efficaci, dovranno poi diventare strutturali e tradurre operativamente il PNIEC. Esaurita questa finestra di flessibilità, il finanziamento delle politiche dovrà poggiare su strumenti strutturali e programmabili: i proventi delle aste ETS (che tra il 2012 e il 2024 hanno generato 18 miliardi di euro per il bilancio dello Stato italiano); il gettito aggiuntivo atteso dall'estensione di ETS ai settori dei trasporti e degli edifici (ETS2); la riforma dell'imposizione fiscale e di oneri dell'energia e in una maggior centralizzazione, programmazione e trasparenza della spesa per la transizione, coerente con gli obiettivi PNIEC e capace di garantire l'allineamento tra politiche di bilancio e politiche energetico-climatiche, migliorando l'efficienza della spesa, facilitando il passaggio a soluzioni elettriche e riducendo sprechi e inefficienze.

Le misure proposte nelle sezioni che seguono rappresentano un insieme di interventi da finanziare nella finestra della flessibilità per avviare l'elettrificazione degli usi finali e la conseguente riduzione dei costi energetici per famiglie e imprese, per un impegno di **spesa annua pari a circa 7 miliardi di euro. L'obiettivo è utilizzare risorse temporaneamente disponibili per costruire politiche in grado di reggere anche oltre il 2028. La selezione di tali politiche risponde a una logica comune**:

- sono tutte collegate a strumenti di erogazione delle risorse già esistenti, sperimentati, in fase di attuazione o di rapida istituzione, così da risultare effettivamente spendibili nell'arco di tempo coperto dalla flessibilità;
- sono coerenti con gli obiettivi del PNIEC e possono, entro il biennio in cui l'Italia beneficia della flessibilità, essere stabilizzate in misure strutturali alla transizione per il conseguimento degli obiettivi di lungo periodo;
- privilegiano, dove possibile, gli interventi con le maggiori ricadute sulla crescita economica nazionale;
- riducono nel breve periodo i costi energetici di famiglie e imprese, con l'obiettivo di rendere tale riduzione stabile e più incisiva attraverso la successiva revisione della fiscalità e degli oneri nel settore energetico, intervenendo in modo strutturale sulla competitività delle imprese e la riduzione delle bollette delle famiglie, con una particolare attenzione alle situazioni di povertà energetica.

esempio tramite batterie), il risparmio energetico e l'espansione della capacità delle fonti di energia pulita" (pag. 4).

2. TABELLA DELLE POLITICHE

Rif.	Politica	Settore	Saldo (M€/anno)
FAMIGLIE			
A	Extra-dotazione Conto Termico	Edifici	-1.200
B	Ecobonus rafforzato per riportare attrattività dell'efficienza energetica rispetto al bonus casa	Edifici	-900
C	Ampliamento delle risorse destinate al Piano Casa per l'Edilizia Residenziale Pubblica (ERP)	Edifici	-500
D	Piano per l'efficienza energetica nell'edilizia residenziale privata dei quartieri periferici urbani e finanziamento casi pilota	Edifici	-300
Sub-totale famiglie			**-2.900**
IMPRESE			
E	Incentivi agli investimenti per l'elettrificazione dei processi industriali a bassa temperatura	Imprese	-1.100
F	Incentivi agli investimenti per l'elettrificazione dei processi industriali a media temperatura	Imprese	-200
Sub-totale imprese			**-1.300**
TRASPORTI			
G.1	Fondo Automotive – Incentivi alla domanda di auto elettriche	Trasporto privato	-1.000
G.2	Fondo Automotive – Incentivi alla domanda di veicoli commerciali e colonnine di ricarica nel settore commerciale	Trasporto commerciale	-800
G.3	Fondo Automotive – Incentivi alla domanda di auto aziendali e taxi	Trasporto commerciale	-700
H	Fondo PSNMS – Incremento della dotazione di bus elettrici nel TPL	Trasporto pubblico locale	-250
Sub-totale trasporti			**-2.750**
TOTALE			**-6.950**

Gli importi indicati sono arrotondati. Per il dettaglio delle stime e delle ipotesi di calcolo si rimanda alla descrizione delle singole misure.

3. DESCRIZIONE DELLE MISURE PROPOSTE

3.1 FAMIGLIE

A. Extra-dotazione del Conto Termico rispetto al meccanismo corrente (scaricato in tariffa)

Il Conto Termico 3.0, attivo dal 2 febbraio 2026 con una dotazione annua di 900 milioni di euro, è lo strumento a fondo perduto per la sostituzione degli impianti di climatizzazione a combustibili fossili con pompe di calore elettriche e per l'integrazione di rinnovabili termiche, con l'obiettivo di decarbonizzare i consumi termici civili e contribuire agli obiettivi di riqualificazione energetica del patrimonio edilizio. Ha già mostrato i limiti di un plafond sottodimensionato rispetto alla domanda reale: nel solo primo mese di apertura le richieste presentate hanno raggiunto circa 1,3 miliardi di euro, costringendo il GSE a sospendere il portale dal 3 marzo al 13 aprile per verificare le richieste ricevute e la capienza dei fondi, con l'85% delle domande proveniente da Comuni sotto i 15.000 abitanti. Si propone di **innalzare la dotazione annua di ulteriori 1,2 miliardi di euro. Questo permetterebbe di assorbire l'eccesso di domanda già registrato, evitando nuove sospensioni in corso d'anno che scoraggiano investimenti programmati da famiglie, imprese** e amministrazioni locali proprio nella fase di costi elevati e volatili della dipendenza dalle fossili. Stando ai dati Enea, nel 2025 1,2 miliardi di investimenti contrattualizzati hanno generato un risparmio di energia finale di 131 ktep ed emissioni evitate di gas serra per 370 migliaia di tonnellate di CO_2.

B. Ecobonus rafforzato per riportare attrattività dell'efficienza energetica rispetto al bonus casa

Lo strumento proposto mira a **ristabilire un differenziale di aliquota di detrazione che favorisca gli interventi di efficienza energetica (ecobonus), oggi equiparati alle ristrutturazioni edilizie ordinarie (bonus casa).** Applicare la stessa aliquota ad entrambi i bonus riduce l'incentivo a scegliere interventi di efficienza energetica, che rispetto a quelli di ristrutturazione ordinaria sono soggetti a requisiti tecnici e verifiche più stringenti. **Reintrodurre una premialità a favore dell'ecobonus consente di orientare la spesa fiscale verso interventi con maggiore interesse pubblico**: miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici con conseguente abbassamento dei costi in bolletta per le famiglie, minor dipendenza da gas fossile importato, sostegno all'innovazione e alla qualificazione della filiera edilizia, allineamento agli obiettivi europei di efficienza energetica e riduzione delle emissioni nel settore edile. La misura ha carattere transitorio, in attesa di una riforma organica e stabile del quadro incentivante.

La misura qui proposta prevede di utilizzare le maggiori risorse garantite dalla flessibilità concessa dalla Commissione europea per coprire l'incremento della detrazione fiscale dall'attuale 50% al 70% per le spese sostenute per interventi di riqualificazione energetica previsti dall'ecobonus, nel caso di unità immobiliari adibite ad abitazione principale. **Questa premialità del 20% sarebbe inoltre concessa attraverso la cessione del credito d'imposta** a soggetti terzi – fornitore o intermediario finanziario – anziché tramite la sola detrazione diretta in dichiarazione dei redditi. Questo meccanismo, oggi ammesso solo

in casi residuali dopo le restrizioni introdotte dal 2023 in avanti, tornerebbe così applicabile specificamente a questa premialità, **permettendo alle famiglie a basso reddito**, agli incapienti – cioè a chi non ha un'imposta lorda sufficiente ad assorbire la detrazione – e più in generale a chi non dispone di liquidità immediata, **di beneficiare comunque del vantaggio fiscale, contenendo così la regressività tipica dei bonus edilizi legati alla capienza IRPEF**.

La stima è effettuata a partire dalle ipotesi utilizzate dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nella Relazione Tecnica alla Legge di Bilancio 2026, che prevede investimenti complessivi per interventi edilizi pari a 24.900 milioni di euro, di cui il 75% relativo all'abitazione principale. Si ipotizza che, a fronte della premialità, circa il 9% degli interventi oggi incentivati con il bonus casa (che assorbe l'83% degli investimenti) si sposti verso l'ecobonus, il cui peso salirebbe di conseguenza dal 17% al 25% degli investimenti totali. Il disegno del meccanismo può inoltre prevedere alcune opzioni per contenerne il costo e calibrarne la platea: il blocco della premialità una volta esaurito il tetto di spesa annuale; oppure limitazioni di accesso legate alla tipologia di edificio (ad esempio riservando la premialità ai soli condomìni) o al reddito dei beneficiari.

La misura è finalizzata a contrastare il rallentamento del percorso di riqualificazione del patrimonio immobiliare, già avviatosi con la riforma degli incentivi disposta nella Legge di Bilancio 2025 e proseguita con la Legge di Bilancio 2026 – che equipara il livello di detrazione per bonus casa ed ecobonus – i cui effetti sono già visibili. **Secondo l'ultimo rapporto Enea, nel 2025 i risparmi energetici generati dalle detrazioni sono calati del 37% rispetto al 2024**. Il taglio più marcato interessa proprio gli interventi incentivati con l'ecobonus, lo strumento storicamente dedicato all'efficientamento: **i risparmi energetici generati sono crollati di oltre il 55% in un solo anno**, mentre il bonus casa ordinario registra un calo più contenuto. La misura potrebbe raggiungere circa 75.000 famiglie (circa 5,3 milioni di mq) con un risparmio di energia finale di circa 130 ktep nell'ipotesi che siano incentivate ristrutturazioni profonde.

Il CRESME stima che ogni miliardo di euro investito in costruzioni genera inoltre un valore aggiunto di 1,1 miliardi di euro per l'economia italiana, un moltiplicatore che rende gli investimenti in riqualificazione energetica una leva diretta di produzione e occupazione.

C. Ampliamento delle risorse destinate al Piano Casa per l'Edilizia Residenziale Pubblica (ERP)

Le famiglie che vivono in alloggi di edilizia residenziale pubblica (ERP) rappresentano nuclei vulnerabili esposti a una forte dipendenza da combustibili fossili per il riscaldamento e che non dispongono delle risorse necessarie per affrontare autonomamente gli investimenti in efficienza energetica che permetterebbero loro di ridurre la bolletta. Un piano dedicato al recupero e alla riqualificazione energetica del patrimonio ERP può superare queste barriere, a condizione che sia costruito su basi diverse da quelle attuali[2].

[2] Il recente Piano Casa cerca di affrontare il problema del recupero dell'ERP con risorse che non sono aggiuntive ma sottratte a programmi già esistenti (970 milioni di euro fino al 2030 già stanziati dalla Legge di Bilancio 2024 e 2025, i fondi di rigenerazione urbana della L. 160/2019, il 50% del Fondo Sociale Clima) e il cui stanziamento è ancora incerto.

Servono risorse aggiuntive e certe su un orizzonte pluriennale di almeno 15 anni e un vero e proprio piano, senza sottrarre fondi ai programmi di rigenerazione urbana già in essere (e che gli Enti Locali hanno già dichiarato di non voler dirottare altrove): solo un quadro stabile, e non stanziamenti spot soggetti alle leggi di bilancio annuali, consente alle amministrazioni di programmare gli interventi con la stessa prevedibilità che rende efficaci gli schemi di incentivo di lungo periodo. Il piano deve uscire dalla logica emergenziale, oggi orientata quasi esclusivamente all'aumento numerico dell'offerta abitativa, e integrarla con un obiettivo altrettanto prioritario: affrontare il problema della povertà energetica, attraverso elevati standard di efficienza e l'elettrificazione del patrimonio ERP. Si tratta di conseguire entrambi gli obiettivi: risolvere il problema abitativo, garantendo anche una qualità in termini di efficientamento energetico elevata, così da permettere a chi ci vive di uscire dalla povertà energetica.

Il fenomeno ha dimensioni rilevanti: secondo l'Osservatorio Italiano sulla Povertà Energetica (OIPE), nel 2024 la povertà energetica ha raggiunto il massimo storico, coinvolgendo 2,4 milioni di famiglie italiane, pari al 9,1% del totale. Oggi solo il 12% del patrimonio ERP è stato oggetto di efficientamento energetico, e quasi l'8% risulta sfitto perché necessita di interventi di riqualificazione (oltre 61.000 alloggi); eppure, le famiglie che vivono in queste abitazioni - meno efficienti dal punto di vista energetico - sono spesso anche le più fragili, per le quali un aumento dei prezzi energetici amplia le diseguaglianze già esistenti. Secondo i dati Federcasa, un terzo dei nuclei familiari che abita negli alloggi ERP dispone di un reddito inferiore a 10.000 euro l'anno e impegna in media più del 10% dello stesso per i consumi energetici, più del canone di locazione, aggravando le condizioni di morosità a carico del pubblico. Un problema che un intervento limitato alla sola assegnabilità dell'alloggio non risolve.

Per rispondere a questa esigenza **la proposta prevede di ampliare le risorse attualmente previste dal Piano Casa per il primo pilastro dedicato all'ERP di ulteriori 500 milioni. Si sottolinea la necessità di rendere permanente la dotazione finanziaria dello strumento attraverso l'impiego del Fondo Sociale Clima previsto contestualmente all'introduzione del sistema di ETS2, assicurando l'impiego delle risorse per l'elettrificazione e l'efficienza delle abitazioni e non in sostituzione della spesa sociale per l'emergenza abitativa.**

La riqualificazione energetica profonda deve essere un requisito di ammissibilità e non un'enunciazione generica, così da garantire che il recupero degli alloggi produca una riduzione strutturale dei consumi e delle bollette e non solo il ripristino della loro assegnabilità. Perché le risorse non restino bloccate o si traducano in interventi minimi, va inoltre rafforzata la capacità tecnica di Comuni, Regioni e Aziende Casa – uffici tecnici, stazioni appaltanti, progettazione – e creata una governance multilivello così da coordinare un eventuale piano con gli strumenti di pianificazione urbanistica locale, per evitare interventi isolati e scollegati dai servizi del territorio. Occorre stabilire indicatori di risultato verificabili: non solo il numero di alloggi recuperati, ma la quota di recupero energeticamente qualificato e i tempi effettivi di attuazione.

In questo modo le famiglie più esposte possono beneficiare dei vantaggi economici delle tecnologie efficienti, riducendo progressivamente la dipendenza dal gas e il rischio di povertà energetica. La misura contribuisce inoltre a rendere la transizione più equa,

assicurando che anche i soggetti con minore capacità di investimento possano accedere a case più efficienti, confortevoli e resilienti ai futuri aumenti dei costi dell'energia.

Il Fondo prevede un'allocazione di spesa aggiuntiva di 500 milioni di euro/anno da dedicare alla riqualificazione del patrimonio di ERP. Nei primi mesi il Fondo potrebbe dedicare 170 milioni di euro circa ad audit energetici così da mappare con maggior dettaglio le caratteristiche del patrimonio da riqualificare e alimentare i criteri di ammissibilità per il deep retrofit (con soglie basate sullo stato reale del patrimonio). In parallelo una quota della dotazione andrebbe destinata a rafforzare gli uffici tecnici di Comuni e ATER. Negli stessi avvisi/bandi attuativi andrebbe premiato chi presenta progetti che rispettano standard di qualità energetica verificati da un ente terzo (non solo dichiarati dal costruttore) per interventi di riqualificazione profonda degli edifici esistenti, oppure che adottano metodi di costruzione *offsite* - componenti prefabbricati in fabbrica e assemblati in cantiere -, ossia un approccio che riduce tempi e costi di realizzazione e garantisce una qualità più uniforme e controllabile. Fin dal primo anno andrebbe fissato un set di indicatori (quanti alloggi raggiungono davvero questi standard di efficienza e quanto tempo impiegano i cantieri) così da rendere l'efficacia degli interventi verificabile.

D. Piano per l'efficienza energetica nell'edilizia residenziale privata dei quartieri periferici urbani e finanziamento casi pilota

La misura ha l'obiettivo di sostenere la transizione energetica per gli individui e i nuclei familiari della cosiddetta "fascia grigia", ovvero chi non ha i requisiti per l'edilizia popolare ma ha comunque redditi bassi, ha una limitata disponibilità economica e difficilmente riesce ad accedere e mobilitare investimenti per l'efficienza energetica e per emanciparsi dalla dipendenza e dall'onere dei costi delle fossili. **È indirizzata in particolare ai quartieri periferici urbani e alle aree interne caratterizzate da degrado sociale ed edilizio**, e si aggiunge alle risorse già previste nella misura precedente per l'ERP, avviando l'estensione degli interventi di efficientamento dalla scala del singolo edificio a quella urbana.

Con una dotazione di 300 milioni di euro, la misura non finanzia ancora interventi diffusi di riqualificazione, ma apre la fase necessaria a renderli possibili su scala: la mappatura puntuale dei quartieri periferici (stato del patrimonio edilizio privato, livello di degrado, caratteristiche socio-economiche dei residenti) e l'elaborazione di un Piano nazionale per l'efficienza energetica dell'edilizia residenziale privata in queste aree, per verificare la fattibilità di interventi nelle aree a minore reddito – cioè di veri e propri piani di intervento su scala di quartiere, e non solo edificio per edificio. A questo si accompagna il finanziamento di un primo insieme di casi pilota, che permettano di testare modelli di intervento replicabili prima di un eventuale scaling successivo.

Fin da questa fase è necessaria la coerenza con i piani urbanistici regionali e comunali per evitare che la mappatura e i casi pilota restino scollegati dagli strumenti di programmazione già esistenti sul territorio, e per porre le basi di un Piano che integri gli obiettivi di riqualificazione energetica in una visione più ampia di rigenerazione urbana – comprensiva di mobilità, servizi sociali, scuole e sanità territoriale – fin dalla fase di disegno, e non solo in quella attuativa.

3.2 IMPRESE

E. Incentivi agli investimenti per l'elettrificazione dei processi industriali a bassa temperatura[3]

L'implementazione di tecnologie disponibili oggi per l'elettrificazione del calore di processo industriale è frenata da un lato dagli alti costi degli oneri di sistema sul vettore elettrico, su cui, di seguito, vengono suggerite delle misure specifiche per il settore industriale, e dall'altro dagli alti costi di investimento, soprattutto per le piccole e medie imprese (PMI) aventi disponibilità finanziarie ridotte e priorità di investimento non solo su energia. Gli strumenti di sostegno esistenti risultano frammentati e non sempre riescono a indirizzare le imprese in modo semplice ed efficace. Per questo, canalizzare le risorse pubbliche verso uno strumento unitario di sostegno diretto alle imprese, finalizzato a ridurre il costo iniziale degli investimenti, combinato ad uno sforzo per ridurre il prezzo del kWh elettrico, potrebbe contribuire a rendere la transizione nel settore industriale più efficiente e accessibile e contribuire a ridare competitività alle imprese. Tale strumento potrebbe integrare e razionalizzare misure oggi separate, come i crediti d'imposta per investimenti in efficienza energetica, a partire da Transizione 5.0, gli incentivi diretti, come il Conto Termico 3.0, e i meccanismi europei dell'Innovation Fund, tra cui la Heat Auction. Quest'ultimo strumento in particolare prevede la possibilità per gli Stati membri di contribuire con risorse nazionali aggiuntive, al fine di sostenere progetti domestici valutati positivamente a livello europeo, ma non finanziati a causa della disponibilità limitata di fondi e dell'elevata competizione nella gara europea.

Allocare risorse nazionali attraverso un meccanismo di questo tipo – ad esempio tramite strumenti ancora in fase di definizione, come il FER-T per le imprese – potrebbe contribuire a semplificare l'accesso ai finanziamenti per le imprese, riducendo il carico amministrativo grazie a una maggiore integrazione e razionalizzazione degli strumenti di sostegno disponibili.

Si stima che i costi di investimento necessari per raggiungere la completa elettrificazione dei processi industriali a bassa **temperatura e del riscaldamento** in Italia ammontano a circa **7 miliardi di euro**. Questi usi rappresentano circa il 36% dei consumi energetici complessivi destinati alla produzione di calore per le industrie[4]. Per l'elettrificazione di questi processi esistono soluzioni già mature ed efficienti come le pompe di calore industriali, **delle quali l'Italia è il principale paese produttore in Europa.** Nonostante questo potenziale, solo il 13% del calore a basse temperature è elettrificato, la restante domanda di energia termica viene principalmente soddisfatta da gas naturale. In questo contesto, uno strumento allineato alla Heat Auction, applicato al caso italiano, potrebbe contribuire ad abilitare l'elettrificazione dei processi industriali, riducendo il differenziale di costo rispetto alle tecnologie fossili e migliorando la competitività delle soluzioni elettriche. È inoltre necessario sostenere attività di formazione rivolte ai principali soggetti abilitanti, tra cui il sistema bancario, le ESCO e le associazioni di settore, affinché

[3] Elettrificazione del calore a temperature basse intese come <150°C (riscaldamento + calore processo) e medie intese tra 150°C e 500°C.
[4] Stime di ECCO basate su database IDEES 2023, JRC.

dispongano delle competenze necessarie per favorire l'accesso allo strumento e accompagnarne un'efficace attuazione.

Ipotizzando un significativo sussidio pubblico pari all'80% del costo complessivo degli investimenti necessari alla completa elettrificazione di questi usi – il calore a bassa temperatura inferiore a 150°C e il riscaldamento industriale – e un'erogazione distribuita su un arco temporale di cinque anni, il **fabbisogno medio annuo per le finanze pubbliche sarebbe pari a circa 1,1 miliardi di euro** (più precisamente 1119,3 milioni di euro all'anno). Tale meccanismo sosterrebbe in particolare le imprese attive nei settori con il maggiore potenziale di elettrificazione del calore a bassa temperatura, come il tessile e l'industria alimentare e delle bevande. Si tratta di comparti costituiti prevalentemente da PMI che, a partire dal 2028, saranno interessate dall'entrata in vigore del sistema ETS2, **e che necessitano quindi di sganciarsi in maniera strutturale il prima possibile dalle fonti fossili**. Appare pertanto necessario accompagnarne la transizione attraverso misure mirate, capaci di ridurre i costi iniziali e favorire tempestivamente gli investimenti nelle tecnologie di elettrificazione.

F. Incentivi agli investimenti per l'elettrificazione dei processi industriali a media temperatura

In aggiunta a quanto sopra, per i **processi a media temperatura,** inferiori a 500°C, che rappresentano circa il 17% dei consumi energetici destinati alla produzione di calore per i processi industriali[5], il fabbisogno di investimento per la **completa elettrificazione è stimato in circa 1,8 miliardi di euro**. Anche in questo caso, nonostante la disponibilità di soluzioni tecnologiche già esistenti, il potenziale rimane ancora largamente inutilizzato: solo circa il 4% dei consumi finali per processi a media temperatura risulta oggi elettrificato. I settori che presentano la maggiore concentrazione di domanda di calore in questa fascia di temperatura, in particolare **l'industria cartaria e quella chimica**, sono caratterizzati da un'ampia diffusione degli impianti di cogenerazione (CHP). Tale configurazione determina un **significativo rischio di lock-in tecnologico**, poiché può rallentare la sostituzione degli impianti esistenti con soluzioni elettriche più efficienti e coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione. La diffusione della cogenerazione è stata inoltre favorita da strumenti di sostegno, come i certificati bianchi, che hanno incentivato economicamente gli impianti ad alto rendimento in quanto misure di efficientamento energetico.

Tale impostazione non riflette tuttavia pienamente l'attuale evoluzione tecnologica e del sistema energetico, nel quale, soprattutto per la produzione di calore, l'elettrificazione può rappresentare una soluzione più efficiente e coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione. Considerata l'elevata capacità di cogenerazione già installata nelle imprese italiane, è quindi opportuno favorire, durante la fase di transizione, l'adozione di sistemi ibridi che consentano di combinare temporaneamente i CHP esistenti con boiler elettrici e altre tecnologie per la produzione diretta di calore da elettricità. Ciò permetterebbe alle imprese di procedere gradualmente verso l'elettrificazione, accompagnando il progressivo phase-out e decommissioning degli impianti di

[5] Stime di ECCO basate su database IDEES 2023, JRC.

cogenerazione, compresi quelli installati più recentemente, senza compromettere la continuità dei processi produttivi.

Ipotizzando un significativo sussidio pubblico pari all'80% del costo complessivo degli investimenti necessari alla completa elettrificazione di questi usi – il calore a media temperatura inferiore a 500°C – e un'erogazione distribuita su un arco temporale di otto anni, il **fabbisogno medio annuo a carico dello Stato sarebbe pari a poco meno di 200 milioni di euro** (180 milioni di euro). L'orizzonte temporale più lungo rispetto al calore a bassa temperatura consentirebbe di accompagnare in modo più graduale il ricambio tecnologico.

Per raggiungere gli obiettivi nazionali di decarbonizzazione sarà inoltre necessario eliminare progressivamente i sussidi che continuano a sostenere la produzione di calore attraverso tecnologie alimentate da fonti fossili. Si raccomanda pertanto di integrare negli strumenti esistenti per l'efficienza energetica criteri coerenti con il principio «Do No Significant Harm» (DNSH), così da evitare nuovi effetti di lock-in e orientare il sostegno pubblico verso tecnologie compatibili con gli obiettivi nazionali climatici.

3.3 TRASPORTI

G. Rifinanziamento del Fondo automotive a sostegno della domanda di veicoli elettrici

Con l'approvazione del DPCM 10 giugno 2026 il governo ha definito il riparto delle risorse del Fondo automotive, destinando 1,34 miliardi di euro agli interventi previsti per il periodo 2026-2030. Il decreto destina 931 milioni a sostegno delle imprese della filiera, attraverso gli Accordi per l'innovazione e i Mini contratti di sviluppo, per progetti orientati alla mobilità sostenibile, autonoma, connessa, intelligente e sicura: dallo sviluppo di veicoli e sistemi di propulsione alla componentistica avanzata, fino alla riconversione verso tecnologie strategiche e dual-use. I restanti 411 milioni sono allocati per sostegno alla domanda di un insieme eterogeneo di veicoli e tecnologie: motocicli e veicoli commerciali, sia elettrici sia con motorizzazioni tradizionali, impianti GPL e metano da installare sui veicoli circolanti, infrastrutture di ricarica domestica e un programma sperimentale di noleggio sociale a lungo termine aperto ad autovetture con emissioni fino a 135 gCO2/km.

Le risorse dedicate alla domanda sono **insufficienti e frammentate tra molteplici canali tecnologici**, così che nessuna misura raggiunge la scala necessaria a incidere sulle dinamiche di mercato. Ne consegue **l'assenza di un effetto di scala sui risparmi di carburante** e, con essa, il mancato conseguimento dell'obiettivo di alleggerire famiglie e imprese dal peso della spesa per i carburanti.

In questo quadro, si propone di intervenire modificando il Decreto e concentrando l'**intera dotazione di 1,34 miliardi di euro sul sostegno alla filiera per il periodo 2026-2030**.

Allo stesso tempo, si propone di **rifinanziare il Fondo automotive con 2,5 miliardi di euro l'anno per due anni** resi disponibili dalla flessibilità sulla spesa energetica concessa in deroga al Patto di stabilità, **da destinare al sostegno esclusivo della domanda di**

veicoli elettrici e delle infrastrutture di ricarica ad uso privato per favorire il raggiungimento degli obiettivi PNIEC.

Di seguito la proposta degli strumenti da utilizzare allo scopo.

G.1 - Incentivi alla domanda di auto elettriche

A oggi l'Italia non dispone di alcuno schema di incentivi efficace dedicato esclusivamente alle auto BEV, unico caso fra i principali mercati europei. È una scelta che rischia di interrompere la crescita del segmento elettrico nel mercato nazionale in una fase in cui l'elettrificazione rappresenta l'unica risposta strutturale all'esposizione delle famiglie italiane alla volatilità dei prezzi dei carburanti. Quanto costi questa esposizione ce lo ricorda il persistere della crisi dello Stretto di Hormuz: da marzo a giugno 2026, contenere l'aumento dei prezzi alla pompa è costato ai contribuenti circa due miliardi di euro fra riduzioni generalizzate delle accise e sostegni all'autotrasporto.

In questo quadro, si propone di destinare per il periodo 2027-2028 **1 miliardo di euro l'anno** delle risorse rese disponibili dalla flessibilità concessa per la spesa energetica in deroga al patto di stabilità per **rifinanziare il Fondo Automotive e attivare un nuovo schema di incentivi riservato alle persone fisiche esclusivamente per veicoli M1 BEV e per infrastrutture di ricarica private**. Per l'implementazione della misura si dovrebbe mutuare l'impianto del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 236 dell'8 agosto 2025, rivedendone i massimali unitari, così da ampliare il numero di veicoli incentivati a parità di dotazione. Un'ulteriore modifica all'impianto del Decreto dovrebbe riguardare l'introduzione di un sistema di punteggio ambientale, sul modello dell'Ecoscore francese, ovvero un sistema volto a sostenere le produzioni made in Europe, in accordo con le indicazioni dell'Industrial Acceleration Act.

G.2 - Incentivi alla domanda di veicoli commerciali e colonnine di ricarica nel settore commerciale

L'elettrificazione delle flotte commerciali italiane è molto arretrata: i veicoli N1 elettrici sono al 4% (contro il 15,5% tedesco e l'11,2% della media UE) e gli N2 sotto l'1,5% (contro 7% e 4,5%). Il parco circolante è di oltre 4,5 milioni di mezzi, prevalentemente diesel e per oltre un terzo ante Euro 4. Poiché per molti settori della logistica il carburante è la prima voce di spesa, questo ritardo pesa sulla competitività delle imprese e sull'inquinamento urbano. Questo ritardo dipende anche dalle politiche. La Germania, dopo anni di incentivi diretti, è passata a un forte sostegno fiscale (superammortamento del 40% del valore già dal primo anno). L'Italia invece si è affidata quasi solo a incentivi all'acquisto (circa 200 milioni dal 2021, aperti a tutte le motorizzazioni) commettendo tre errori ricorrenti: (i) competizione tra motorizzazioni BEV e tradizionali; (ii) contributi unitari troppo bassi per l'elettrico, (iii) vincoli di accesso ai bandi troppo gravosi. Il risultato è stato un mercato poco reattivo e buona parte dei fondi non spesa. Con il Decreto 10 giugno 2026 sono stanziati 180 milioni di euro in 5 anni per incentivi all'acquisto di veicoli commerciali N1 e N2 (fino a 7,2 t) con una quota protetta del 40% per le motorizzazioni BEV e per il 60% alle motorizzazioni tradizionali: un meccanismo che ripropone la competizione tra motorizzazioni, identificata come causa del fallimento dei precedenti schemi per il mercato dell'elettrico.

Rilanciare la competitività delle imprese passa anche attraverso la riduzione della spesa energetica per la logistica, che protegge interi comparti dalla volatilità dei prezzi dei carburanti dovuta al persistere dell'instabilità geopolitica, oltre che dagli aumenti attesi con l'introduzione dell'ETS2. Si ritiene pertanto opportuno destinare **per il periodo 2027-2028 600 milioni di euro l'anno** delle risorse rese disponibili dalla flessibilità concessa per la spesa energetica in deroga al patto di stabilità **all'incentivazione dell'acquisto di veicoli commerciali elettrici a batteria e ulteriori 200 milioni di euro l'anno come contributo all'installazione di punti di ricarica privati presso le sedi delle imprese.**

Stante la limitata propensione a passare all'elettrico che caratterizza soprattutto le PMI, le microimprese e le partite IVA, causata da una limitata conoscenza dei vantaggi di TCO delle motorizzazioni elettriche e da una errata valutazione della flessibilità di queste motorizzazioni in contesti di logistica pianificata, si propone di adottare uno schema di incentivazione innovativo, che differenzi il meccanismo di incentivo fra i segmenti N1 e N2, come segue.

- **Caso 1 (N1-BEV)** - leasing agevolato a lungo termine (3 anni) con riscatto finale tramite finanziamento a tasso zero coperto da risorse pubbliche. Accessibile anche senza rottamazione, che però diventa obbligatoria per accedere al riscatto agevolato. Il meccanismo mira a coinvolgere micro-imprese e PMI riducendo il fabbisogno di capitale iniziale e favorendo l'apprendimento operativo (learning-by-using), così da diminuire il rischio percepito e le incertezze legate all'adozione dei veicoli elettrici;
- **Caso 2 (N2-BEV)** - tradizionale sconto sul prezzo d'acquisto, adeguando i massimali al massimo consentito dalle regole europee sulla differenza di prezzo tra BEV e equivalenti motorizzazioni tradizionali. Il meccanismo è rivolto alle imprese di logistica dell'ultimo miglio, al trasporto specializzato e all'ingrosso, dove il vantaggio di TCO è ampiamente riconosciuto.

Per entrambi i meccanismi deve essere previsto un sistema di punteggio ambientale, sul modello dell'Ecoscore francese, ovvero un sistema volto a sostenere le produzioni made in Europe, in accordo con le indicazioni dell'Industrial Acceleration Act.

Nel 2025 le nuove immatricolazioni di veicoli N1 risultano pari a 190 mila unità, mentre quelle di veicoli N2 risultano pari a 27,5 mila unità. A titolo di esempio, con l'allocazione di 1 miliardo di euro in due anni, distribuiti per il 60% a veicoli di categoria N1 e per il 40% a veicoli di categoria N2, l'effetto stimato della misura è pari a circa 35.000 nuovi N1 elettrici e di circa 12.000 nuovi N2 elettrici. Buona parte di questi veicoli riguardano produzioni in Italia.

Il contributo dedicato all'installazione di **punti di ricarica privati presso le sedi delle imprese** garantisce che ogni impresa che passa all'elettrico possa dotarsi dell'infrastruttura di ricarica necessaria con un supporto economico pari al 50% del prezzo di mercato dell'impianto, rimuovendo così l'ostacolo che più frequentemente frena la conversione delle flotte. Il contributo copre l'intera gamma di soluzioni, dalla ricarica in corrente alternata per i veicoli leggeri che rientrano in deposito la sera, fino alle stazioni in corrente continua ad alta potenza per i mezzi più pesanti e ad alto utilizzo, comprensive dell'adeguamento della connessione elettrica. Vanno previsti tetti massimi di contributo per impresa, così da assicurare un'ampia platea di beneficiari ed evitare che pochi grandi operatori assorbano una quota sproporzionata delle risorse.

Per favorire ulteriormente il mercato dei veicoli commerciali elettrici rimane inoltre necessario accompagnare a queste misure riforme fiscali volte da un lato a ridurre il costo delle ricariche e dall'altro a introdurre criteri fiscali premiali sulla scelta dell'elettrico, come il superammortamento tedesco, applicato in questi casi al valore non incentivato del veicolo finalmente acquistato dall'utente.

G.3 - Incentivi alla domanda di auto aziendali e taxi

La transizione all'elettrico delle **flotte aziendali** rappresenta una delle leve più efficaci e sottoutilizzate per l'elettrificazione del parco auto italiano. Le immatricolazioni intestate a imprese e partite IVA costituiscono una quota molto rilevante del mercato dell'auto nuova, e i veicoli aziendali, caratterizzati da percorrenze annue elevate e da tempi di sostituzione più rapidi rispetto al parco privato, offrono un doppio vantaggio: massimizzano il risparmio di TCO legato all'elettrico, che cresce con i chilometri percorsi, e alimentano rapidamente il mercato dell'usato elettrico, oggi immaturo, rendendo accessibili questi veicoli anche alle famiglie negli anni successivi.

Un discorso analogo, e per certi versi ancora più stringente, vale per il **servizio taxi**. Si tratta di veicoli ad altissima percorrenza urbana, per i quali il passaggio all'elettrico produce benefici particolarmente elevati sia in termini di riduzione della spesa energetica per l'operatore, sia in termini di qualità dell'aria nelle aree urbane più congestionate, dove la circolazione dei taxi è intensa e continuativa. L'elevato utilizzo giornaliero rende inoltre il vantaggio economico dell'elettrico rispetto alle motorizzazioni tradizionali più rapido da conseguire, abbattendo i tempi di ritorno dell'investimento.

Si propone pertanto di destinare per il periodo 2027-2028 **700 milioni di euro l'anno** delle risorse rese disponibili dalla flessibilità concessa per la spesa energetica in deroga al patto di stabilità per **rifinanziare il Fondo Automotive e attivare un nuovo schema di incentivi riservato alle persone giuridiche esclusivamente per veicoli M1 BEV**.

Accanto alla misura va completata la riforma sui fringe benefit per le auto aziendali, estendendola alle altre componenti fiscali, escludendo progressivamente da ogni beneficio veicoli non elettrici.

H. Aumento dotazione del Fondo del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile per il rinnovo del parco veicolare del trasporto pubblico locale

Si propone di **rifinanziare con 250 milioni di euro l'anno per gli anni 2027 e 2028** il fondo del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) a sostegno degli enti locali per l'espansione della dotazione di autobus elettrici per il trasporto pubblico locale.

THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Le opinioni riportate nel presente report sono riferibili esclusivamente ad ECCO think tank 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, Head of Communications, ECCO
andrea.ghianda@eccoclimate.org
+39 3396466985
www.eccoclimate.org

Data di pubblicazione:
5 agosto 2026