ECCO

IL THINK TANK ITALIANO PER IL CLIMA

RELAZIONE AUDIZIONE

9 NOVEMBRE 2026

“Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2027 e bilancio pluriennale per il triennio 2027-2029 (A.C. 3174)”

Commissioni Bilancio congiunte di Camera e Senato

Sommario

Sintesi 3

1/ Premessa 4

2 / Norme del DDL Bilancio rilevanti per la transizione 6

3/ L'analisi di ECCO: elementi positivi che mancano di strategia 10

3.1 / L'utilizzo delle risorse della flessibilità 10
3.2 / Edifici: misure positive ma isolate e nessun sostegno per le famiglie 11
3.3 / Trasporti: assenza di misure per il settore più lontano dagli obiettivi del PNIEC 12
3.4 / Industria: le misure più solide, finanziate in bolletta 13
3.5 / Energia: risorse scarse da allocare con criteri di efficienza 14
3.6 / La bolletta elettrica continua a pagare la transizione 15
3.7 / Altre misure 15

4/ Utilizzare la flessibilità per accelerare la transizione e proteggere i consumatori dalla crisi 16

4.1 / Edifici 17
4.2 / Industria 18
4.3 / Trasporto su strada 21

5 / Cosa dovrebbe contenere una legge di bilancio per la transizione 24

5.1 / Politiche efficaci, pluriennali e coerenti 24
5.2 / Fondo unico e fonti di finanziamento strutturali e programmabili 25
5.3 / Una riforma dell'imposizione di tasse e oneri sui vettori energetici 26

Conclusioni 28

Sintesi

Si è aperta in Parlamento la discussione sulla legge di bilancio per il 2027, in un anno in cui famiglie e imprese pagano la seconda crisi energetica in appena quattro anni. Per rispondere, il Governo dispone di uno strumento straordinario: 14,4 miliardi di euro nel triennio 2026-2028, spendibili per la sicurezza energetica in deroga ai vincoli di bilancio europei. Si tratta di debito nazionale aggiuntivo, da destinare a misure che rafforzino la resilienza del sistema energetico nazionale ed europeo e riducano in modo strutturale la dipendenza dai combustibili fossili importati.

La sicurezza energetica implica una transizione trasformativa: elettrificazione dei consumi finali dei settori chiave – edifici, trasporti, industria; sostituzione delle fonti fossili importate con rinnovabili domestiche; efficienza energetica. È solo realizzando questi obiettivi che famiglie e imprese potranno accedere su larga scala ai benefici che la transizione può consegnare: energia più economica, tecnologie più efficienti, minor esposizione alla volatilità dei prezzi dei fossili – che si traducono in maggior potere d'acquisto e maggior competitività.

Il disegno di legge di bilancio presentato il 30 ottobre alla Camera (atto n. 3174) contiene proposte positive in questo senso, soprattutto per l'elettrificazione delle attività d'impresa; manca però di una visione strategica e di un allineamento con il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima. Le misure proposte in ambito energetico e climatico restano frammentate e slegate tra loro. Ma soprattutto, mancano nel testo interventi per accompagnare i consumatori nella transizione: nessuna risorsa della flessibilità è destinata all'elettrificazione dei consumi delle famiglie, né in ambito domestico né per il trasporto privato.

Le risorse straordinarie disponibili in questi anni devono essere investite per accelerare il finanziamento della transizione nei settori chiave (edifici, trasporti e industria), assicurando che diventi stabile e programmato dopo il 2028. A famiglie e imprese che pagano il conto della crisi quest'anno serve un sostegno concreto e strutturale per accedere a soluzioni elettriche già disponibili, efficienti ed economicamente convenienti, in grado di metterle al riparo da crisi future.

1/ Premessa

Il Consiglio dei ministri ha approvato, il 28 ottobre, il disegno di legge di bilancio per il 2027 e il bilancio pluriennale 2027-2029 (**DDL Bilancio**). Un passaggio che avvia la discussione parlamentare sull'ultima Legge di bilancio di questa legislatura, in un momento delicato da un punto di vista economico e sociale. A ottobre 2026, l'Istat ha certificato un'inflazione in crescita del 5,4% su base annua, trainata principalmente dall'aumento dei prezzi dell'energia; a ottobre 2026, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (**MASE**) ha rilevato un prezzo medio del gasolio alla pompa pari a 2,246€/l, in crescita da gennaio di circa il 35%.

La crescita dell'economia prevista dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (**MEF**) per il 2027 rimane debole, pari allo 0,6% del PIL, e potrebbe ridursi di altri 0,2 punti percentuali in caso di prezzi dell'energia che rimangono elevati. Famiglie e imprese subiscono la seconda crisi energetica in quattro anni, perdendo potere d'acquisto e competitività, trovandosi nuovamente impreparate di fronte a prezzi dell'energia troppo volatili, e ancora troppo dipendenti da combustibili fossili importati: l'Italia importa il 95% del gas e l'89% del petrolio che consuma – e dipende per il 74% del proprio fabbisogno energetico da fonti importate, uno dei valori più alti dell'Unione europea. Tutto questo al termine dell'estate più calda mai registrata, che potrebbe comportare perdite pari a 28 miliardi di euro per il PIL nazionale.

Il costo della crisi energetica non pesa su tutta la popolazione allo stesso modo: secondo quanto riportato dal MEF nel Documento programmatico di finanza pubblica (**DPFP**), nel secondo trimestre del 2026 l'inflazione per le famiglie con minore capacità di spesa è passata dall'1,0% al 3,7%, contro il 2,6% dall'1,6% per le famiglie più agiate: l'energia pesa per il 17,1% nel paniere delle prime e per il 7,3% in quello delle seconde. Sul versante delle imprese, lo stesso DPFP registra una compressione dei margini e un irrigidimento del credito che colpisce soprattutto le piccole e medie imprese (**PMI**), la manifattura ad alta intensità energetica e i trasporti.

Il 2026 è stato un anno in cui è emerso con forza come energia e clima siano due dimensioni che hanno impatti significativi sulla vita della collettività, perché da lì passano il costo della vita, il potere d'acquisto delle famiglie, la competitività delle imprese, la sicurezza nazionale. Per questo, la legge di bilancio per il 2027 (**LB 2027**) dovrebbe essere l'occasione per accelerare l'unica risposta strutturale in grado mettere al riparo i consumatori da crisi future: una transizione trasformativa, che elettrifichi i consumi finali, sostituisca progressivamente le fonti fossili importate con rinnovabili domestiche, e aumenti l'efficienza energetica. A maggior ragione perché vi sono a disposizione circa 14,4 miliardi di euro in deroga ai vincoli di bilancio europei per il biennio 2027-2028, da utilizzare in interventi di sicurezza energetica – vale a dire in misure che accelerano la transizione dai combustibili fossili e rafforzano la resilienza del sistema energetico.

Il DDL Bilancio presentato alla Camera il 30 ottobre scorso – atto n. 3174 – di cui si discute oggi include alcuni meccanismi per sostenere la transizione. Manca però di un approccio strutturale e di una visione strategica di medio termine, necessari a trasformare la transizione da un insieme di misure estemporanee, in un processo strutturale capace di trasferirne i benefici su larga scala: energia più economica prodotta dalle rinnovabili e consegnata da tecnologie elettriche più efficienti.

È questa trasformazione che può garantire a famiglie e imprese una riduzione strutturale del costo dell'energia. Se ben progettata e debitamente finanziata, permette inoltre di accompagnare i più vulnerabili con politiche di supporto ritagliate sui loro bisogni e di avviare un processo di industrializzazione capace di rafforzare le filiere, creare occupazione e stimolare mercati.

La presente memoria si apre con una descrizione delle norme del DDL Bilancio rilevanti per energia e clima (sezione 2), ne presenta l'analisi di ECCO (sezione 3), propone misure specifiche per edifici, trasporti e industria che si potrebbero finanziare con le risorse della flessibilità (sezione 4) e si chiude con una serie di elementi che la LB 2027 dovrebbe contenere per accompagnare famiglie e imprese fuori da questa crisi e al riparo dalla prossima (sezione 5).

2 / Norme del DDL Bilancio rilevanti per la transizione

Le misure in materia di transizione energetica e climatica sono concentrate in maggior parte nel Titolo VI, Capo I del DDL Bilancio, agli articoli 76-83, e sono in larga parte finanziate con le risorse della flessibilità per la sicurezza energetica per il biennio 2027-2028. Norme rilevanti per clima ed energia compaiono però anche in altri titoli, in particolare in materia di tassazione dei veicoli (artt. 3 e 22), di detrazioni edilizie (art. 4) e di tassazione della plastica (art. 40).

La tabella che segue riepiloga le risorse previste dagli articoli finanziati nel perimetro della flessibilità e la relativa fonte di copertura negli anni successivi al 2028.

Articolo	Misura	Flessibilità 2027-2028 (M€)	Finanziamento 2029-2030 (M€)	Finanziamento in tariffa 2029-2030 (M€)
77	Ferrovie: manutenzione straordinaria, sicurezza e sviluppo tecnologico	5.430	890	No
78	Manutenzione e recupero dei bacini idroelettrici	200	600	No
79	Contributi per impianti fotovoltaici di potenza fino a 1MW	800	400	Sì
80	Riqualificazione energetica edifici pubblici	600	1.000	No
81	Sviluppo della produzione sostenibile del biometano	100	600	Sì
82	Sostegno al costo dell'elettricità per imprese energivore	1.000	1.500	Sì
83	Sostegno al costo dell'elettricità per PMI non energivore	2.430	1.100	Sì
Totale (M€)		**10.560**	**6.090**	**3.600**

Valori in milioni di euro. Elaborazione ECCO su testo del DDL Bilancio e relazione tecnica allegata.

1 **Il quadro della flessibilità (art. 76)**: l'art. 76, comma 1, del DDL Bilancio richiama la richiesta di attivazione della clausola di salvaguardia nazionale per la sicurezza energetica, prevista dall'articolo 26 del regolamento (UE) 2024/1263 relativo al coordinamento efficace delle politiche economiche e alla sorveglianza di bilancio multilaterale; e la raccomandazione della Commissione europea dell'8 ottobre 2026 che suggerisce al Consiglio di autorizzare l'Italia a deviare rispetto alla traiettoria di spesa netta, e autorizza in questo perimetro gli interventi di cui agli articoli da 77 a 83 del DDL Bilancio. Si prevede inoltre la trasmissione mensile di informazioni aggiornate sugli interventi di sicurezza energetica finanziati con la flessibilità di bilancio concessa dall'attivazione della clausola, ai fini del monitoraggio richiesto dalla comunicazione della Commissione del 18 agosto 2026.

   La flessibilità consente agli Stati membri di includere nella flessibilità concessa per la difesa (pari all'1,5% del PIL annuo) misure destinate alla sicurezza energetica, fino allo 0,6% del PIL nel periodo 2026-2028 ed entro un limite annuo dello 0,3%. Per l'Italia si tratta di circa 14,4 miliardi di euro, che il Governo ha dichiarato di voler utilizzare interamente nel 2027 e nel 2028. Le misure finanziate negli artt. da 77 a 83 del DDL Bilancio assorbono, nel biennio, 10,56 miliardi.

2 **Interventi in materia di infrastruttura e rete ferroviaria (art. 77):** l'articolo 77 autorizza il finanziamento dei contratti di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Si prevedono interventi di manutenzione straordinaria della rete (600 milioni nel 2027 e 970 milioni nel 2028) per la parte Servizi, e il miglioramento della sicurezza e dello sviluppo tecnologico, oltre al completamento di alcune linee, per la parte Investimenti (2.190 milioni nel 2027 e 1.670 milioni nel 2028). Complessivamente, gli interventi per le ferrovie assorbono 5,43 miliardi delle risorse della flessibilità, oltre un terzo dei 14,4 miliardi disponibili e oltre la metà di quelli attribuiti a misure specifiche nel DDL Bilancio.

3 **Misure per la funzionalità degli impianti idroelettrici (art. 78)**: l'articolo 78 autorizza una spesa di 200 milioni nel 2028 e di 300 milioni in ciascuno degli anni 2029 e 2030 per la manutenzione, il recupero e la funzionalità dei bacini idroelettrici. Per gli impianti beneficiari di tali interventi (come specificato nella relazione illustrativa), si prevede che l'energia prodotta sia contrattualizzata con il Gestore dei servizi energetici (**GSE**) per una quota compresa tra il 50 e l'80% dei volumi, mediante contratti per differenza a due vie della durata ventennale. Il comma 4 destina le risorse derivanti dalla valorizzazione di questa energia alla riduzione degli oneri generali di sistema.

4 **Contributi per impianti fotovoltaici fino a 1MW (art. 79)**: l'articolo 79 autorizza il GSE a concedere contributi in conto capitale fino al 40% dei costi di investimento ammissibili per nuovi impianti fotovoltaici di potenza non superiore a 1 MW, che accedono al meccanismo di sostegno di cui al decreto del MASE del 18 giugno 2026, entro un contingente di 3 GW. Le risorse ammontano a 800 milioni nel 2028, a valere sulle risorse della flessibilità, e a 200 milioni in ciascuno degli anni 2029 e 2030, a valere sulla componente degli oneri generali di sistema elettrici destinata al sostegno delle fonti rinnovabili. Secondo la relazione tecnica, il contributo ridurrebbe di circa il 35% il livello di

supporto richiesto in conto esercizio, con un minor fabbisogno di incentivazione stimato in circa 89 milioni di euro l'anno.

5 **Misure a sostegno di produzione di energia termica da fonti rinnovabili ed efficienza energetica per gli edifici pubblici (art. 80)**: l'articolo 80 rafforza i regimi di sostegno di cui all'articolo 28 del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28 (il cosiddetto Conto Termico) con 600 milioni nel 2028 e 500 milioni in ciascuno degli anni 2029 e 2030, per un totale di 1,6 miliardi, di cui 600 milioni a valere sulla flessibilità. Le risorse finanziano la copertura integrale di interventi di riqualificazione energetica di edifici pubblici che conseguano una riduzione di almeno il 30% del fabbisogno di energia primaria: 600 milioni per ospedali e strutture sanitarie pubbliche, 650 milioni per edifici scolastici, 130 milioni per università statali, 15 milioni per le istituzioni di alta formazione artistica, musicale e coreutica, 55 milioni per gli enti pubblici di ricerca e 150 milioni per piscine e impianti per gli sport del ghiaccio.

6 **Misure per lo sviluppo della produzione sostenibile del biometano (art. 81)**: l'articolo 81 prevede la concessione di incentivi, assegnati con procedure competitive, per la riconversione degli impianti a biogas, il potenziamento degli impianti di biometano esistenti e la realizzazione di nuovi impianti. Si prevedono un incentivo in conto esercizio, a carico delle componenti delle tariffe del gas naturale, il cui onere complessivo non è quantificato dalla relazione tecnica; e un contributo a fondo perduto fino al 40% delle spese di investimento nel limite di 100 milioni nel 2028 e di 300 milioni in ciascuno degli anni 2029 e 2030. Le annualità 2029-2030 sono coperte dalle componenti tariffarie del sistema gas. Il sostegno è riservato al biometano destinato a usi diversi dai trasporti, compresi i settori industriali difficili da decarbonizzare, con esclusione della generazione termoelettrica.

7 **Sostegno al costo dell'energia elettrica per imprese energivore e non energivore (artt. 82-83)**: gli articoli 82 e 83 istituiscono due regimi temporanei di sostegno al costo dell'energia elettrica, ispirati alla disciplina europea sugli aiuti di Stato a sostegno del patto per l'industria pulita (*Clean Industrial Deal State Aid Framework*, **CISAF**). Il primo è destinato alle imprese a forte consumo di energia iscritte nell'elenco della Cassa per i servizi energetici e ambientali, nel limite di 1.000 milioni nel 2028, 800 milioni nel 2029 e 700 milioni nel 2030 (art. 82). Il secondo è destinato alle PMI non energivore, nel limite di 1.000 milioni nel 2027, 1.430 milioni nel 2028, 600 milioni nel 2029 e 500 milioni nel 2030 (art. 83). In entrambi i casi il sostegno compensa fino al 50% del prezzo medio all'ingrosso dell'elettricità, su non più del 50% del consumo annuo del beneficiario, negli anni 2028, 2029 e 2030. In cambio, l'impresa beneficiaria è tenuta a destinare risorse pari alla totalità dell'aiuto ricevuto a investimenti aggiuntivi di decarbonizzazione: rinnovabili, accumuli, efficienza energetica, elettrificazione dei processi, idrogeno rinnovabile o a basse emissioni di carbonio, recupero di calore, flessibilità della domanda e, per le PMI, pompe di calore e gestione intelligente dei consumi. Il GSE verifica l'adempimento degli obblighi e, in caso di inosservanza, dispone la riduzione o il recupero dell'aiuto. Le due misure valgono complessivamente circa 6 miliardi nel periodo 2027-2030, di cui 3,43 miliardi a carico del bilancio dello Stato e 2,6 miliardi, relativi alle annualità 2029-2030, a valere sugli oneri generali di sistema elettrici.

8 **Esenzione bollo auto per veicoli fino a 80kW (art. 3)**: l'articolo 3 del DDL Bilancio rende permanente l'esenzione dalla tassa automobilistica per le persone fisiche (cosiddetto bollo auto), già prevista per il solo 2027 dall'articolo 2 del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, che viene contestualmente abrogato. L'esenzione si applica a un solo veicolo per soggetto, di potenza non superiore a 80 kW. Secondo la relazione tecnica, la misura comporta una perdita di gettito di circa 2,3 miliardi all'anno, compensata con trasferimenti a Regioni e Province autonome. Si introduce inoltre un contributo, fino a 385,71 euro l'anno, per i nuclei familiari con più di tre figli che possiedono un'autovettura a benzina o gasolio da sei a nove posti, per un onere di circa 18,3 milioni di euro annui.

9 **Bonus edilizi (art. 4)**: l'articolo 4 introduce nel testo unico delle imposte sui redditi le misure temporanee per il 2027 relative alle detrazioni per interventi antisismici (cosiddetto Sismabonus), di riqualificazione energetica (Ecobonus) e di recupero del patrimonio edilizio (Bonus Casa). Per tutte e tre le detrazioni l'aliquota è fissata al 50% per le abitazioni principali e al 36% per gli altri immobili, rispetto al 36% e al 30% previsti a legislazione vigente. Sia per il Bonus Casa che per l'Ecobonus è fissato un tetto di 96.000 euro per unità immobiliare, mentre solo per l'Ecobonus, negli interventi sulle parti comuni dei condomini, il limite scende a 40.000 euro moltiplicati per il numero delle unità immobiliari dell'edificio. Appaiono escluse da Ecobonus e Bonus Casa, almeno nelle intenzioni, le spese per la sostituzione degli impianti di climatizzazione con caldaie uniche alimentate a combustibili fossili. Viene inoltre rifinanziato per il 2027 il contributo per la sostituzione di grandi elettrodomestici con modelli più efficienti.

10 **Deducibilità dei veicoli di agenti e rappresentanti (art. 22)**: l'articolo 22 eleva per agenti e rappresentanti di commercio la percentuale di deducibilità dei costi al 90% per i veicoli elettrici a batteria o ibridi, contro l'80% per i veicoli a combustione interna, e innalza a 35.000 euro il limite del costo deducibile per gli stessi veicoli elettrici e ibridi (contro 25.822,84 euro per gli altri). La relazione tecnica stima una platea di circa 156.000 veicoli e un onere crescente da 7,5 milioni nel 2028 a 20,6 milioni nel 2031, ipotizzando che i nuovi acquisti siano per il 54% ibridi e solo per il 6% elettrici.

11 **Plastic tax (art. 40)**: l'art. 40 differisce ulteriormente, al 1° luglio 2027, l'efficacia dell'imposta sul consumo dei manufatti con singolo impiego (cosiddetta *plastic tax*) e dell'imposta sul consumo delle bevande analcoliche edulcorate (cosiddetta *sugar tax*).

3/ L’analisi di ECCO: elementi positivi che mancano di strategia

L'analisi degli articoli relativi a clima ed energia elencati nella sezione precedente evidenzia come il DDL Bilancio contenga una serie di elementi che presi singolarmente sono positivi: il riconoscimento della transizione energetica come pilastro della sicurezza nazionale tramite l’accesso alla flessibilità europea; gli incentivi a nuova produzione da fonti rinnovabili; la compensazione del costo dell’elettricità alle imprese energivore e non, e il vincolo di reinvestimento di tale sostegno in misure di elettrificazione, efficientamento, decarbonizzazione; la riqualificazione ed efficientamento degli edifici pubblici. Tuttavia, manca nella norma proposta una strategia complessiva: le misure restano singolarmente positive in alcuni elementi, ma frammentate e slegate tra loro, e non costruiscono un percorso stabile e credibile di attuazione del Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima (**PNIEC**), al quale non sono peraltro ancorate. Si analizzano di seguito le principali criticità rinvenute nel DDL Bilancio.

3.1 / L’utilizzo delle risorse della flessibilità

Le risorse garantite della flessibilità, proprio perché temporanee e aggiuntive, dovrebbero servire ad accelerare il processo trasformativo della transizione, l’implementazione del PNIEC e soprattutto l’elettrificazione degli usi finali, per proteggere i consumatori dall’attuale crisi dei prezzi dell’energia e da crisi future. Tale accelerazione nel periodo 2027-2028 dovrebbe avviare politiche destinate a diventare strutturali anche dopo questa finestra temporale. La Commissione europea ha peraltro indicato i settori verso cui orientarle: elettrificazione degli usi finali, reti e accumuli, efficienza energetica ed espansione della capacità di generazione da fonti pulite.

Dal DDL Bilancio emerge che le misure a cui la flessibilità è espressamente destinata assorbono solo 10,56 miliardi dei 14,4 previsti, mentre la parte restante, indicata nella relazione illustrativa come pari a 3,95 miliardi di euro, risulta attribuita a “*ulteriori interventi (…) già previsti a legislazione vigente*” non meglio identificati. Un’indeterminatezza che rende difficile ricostruire come sia stata effettivamente impiegata una quota rilevante di risorse straordinarie, e che lascia aperto l’interrogativo in che modo tali risorse siano state – o saranno – indirizzate a interventi a sostegno della sicurezza energetica e della transizione dai combustibili fossili. Appare opportuno chiarire a favore di quali misure siano stati stanziate tali somme.

Dei 10,56 miliardi allocati nel DDL Bilancio, oltre la metà (5,43 miliardi) è destinato a interventi di manutenzione straordinaria, sicurezza e sviluppo tecnologico delle ferrovie. Sono investimenti che si aggiungono ai circa 22,8 miliardi già assegnati alle ferrovie dal Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza (**PNRR**) nel periodo 2021-2026, e sembrano destinati a portare avanti anche interventi che il PNRR non ha completato, come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, il cui programma è stato ridimensionato. Nonostante sia indubbio che il trasporto ferroviario è parte integrante della transizione, e che rafforzarlo riduce la dipendenza dai carburanti fossili, rimane da chiarire in che modo tali misure siano qualificabili come addizionali: il rischio è che risorse straordinarie come quelle della flessibilità siano utilizzate per coprire spese già previste, liberando spazio di bilancio per interventi non

in linea con gli obiettivi di sicurezza energetica, in grado di avere un effetto diretto e misurabile sulla riduzione dei consumi fossili di famiglie e imprese.

L'allocazione di oltre metà delle risorse della disponibilità presenti nel DDL Bilancio a favore delle ferrovie appare tanto più rilevante in quanto ne risulta un'allocazione sbilanciata: nessuna delle risorse della flessibilità è infatti destinata a liberare le famiglie dagli attuali costi elevati e volatili dell'energia tramite interventi di elettrificazione dei loro consumi. Non vi è niente a tale proposito nel DDL Bilancio, né per la casa né per i trasporti, i settori dove la crisi pesa di più sul costo della vita.

3.2 / Edifici: misure positive ma isolate e nessun sostegno per le famiglie

Il DDL Bilancio destina 1,6 miliardi di euro per il periodo 2028-2030, di cui 600 milioni dalla flessibilità, alla riqualificazione energetica di edifici pubblici: ospedali, scuole, università, enti di ricerca, piscine e impianti per gli sport del ghiaccio. Una misura positiva, che utilizza uno strumento già esistente e conosciuto dalle amministrazioni, il Conto Termico, e fissa un requisito di risultato verificabile (la riduzione di almeno il 30% del fabbisogno di energia primaria). Rimane però isolata e non integrata, dal momento che una strategia più ampia per il parco immobiliare italiano è ancora assente, ed esaurisce l'utilizzo della flessibilità per il settore civile.

Manca nel testo un sostegno alle famiglie per far fronte a costi dell'energia particolarmente elevati, nonostante un'incidenza della povertà energetica che si avvicina alla doppia cifra: il 9,1% delle famiglie nel 2024. Le misure del Piano sociale per il clima, che partirà nel 2027, si rivolgono a una parte di queste famiglie, a partire dall'edilizia residenziale pubblica, ma non coprono l'edilizia privata delle famiglie vulnerabili, e la loro dotazione non è sufficiente a compensare l'assenza di una politica per il settore. Il nuovo Decreto Bollette bis, seppur ancora in attesa di approvazione, non appare sufficiente ad aiutare le famiglie a far fronte ai costi dell'energia domestica: secondo le stime di ECCO, il tetto al prezzo del gas ridurrebbe la bolletta elettrica di una famiglia media di circa 17 euro l'anno, a fronte di un aumento di quasi 400 euro dovuto al raddoppio dei prezzi all'ingrosso dell'elettricità tra febbraio e ottobre.

In materia di bonus edilizi, il DDL Bilancio mantiene per il 2027 le stesse aliquote previste nel 2026: 50% per gli interventi sulle prime case e 36% per le altre. Continua a mancare una premialità per gli interventi di efficienza energetica (Ecobonus) rispetto agli interventi di riqualificazione generica (Bonus Casa). Non solo, l'Ecobonus rimane soggetto a requisiti tecnici più stringenti – asseverazioni e attestati di prestazione energetica – e a un tetto di 40.000 euro per unità immobiliare negli interventi sulle parti comuni condominiali, che non si applicano al Bonus Casa. A parità di detrazione, il contribuente ha quindi ogni incentivo a scegliere la strada più semplice del Bonus Casa. Inoltre, il nuovo articolo 360-ter sostituisce i precedenti limiti differenziati per tipologia di intervento, che potevano cumularsi, con un tetto unico di 96.000 euro di spesa per unità immobiliare. Il limite rischia di penalizzare proprio le riqualificazioni profonde degli edifici unifamiliari, che combinano interventi sull'involucro e sostituzione degli impianti e superano facilmente questa soglia. L'effetto di questa scelta, già effettuata nel 2025, è visibile nei dati: secondo il rapporto annuale di ENEA sull'Efficienza Energetica 2026, nel 2025 i risparmi energetici generati dalle detrazioni sono

calati del 37% rispetto al 2024, e quelli generati dall'Ecobonus di oltre il 55% in un solo anno. La stessa relazione tecnica al DDL Bilancio stima una spesa agevolabile di circa 31 miliardi di euro per il Bonus Casa, contro circa 6 miliardi per l'Ecobonus. Il segnale inviato da tali misure è in controtendenza rispetto alla necessità di efficientare il settore che più incide sui consumi finali di energia in Italia, e si traduce in una situazione stazionaria in termini di riduzione delle emissioni dal settore residenziale, che fatica a progredire rispetto agli obiettivi del PNIEC, e in un segnale discontinuo per gli investimenti nei comparti industriali e nelle imprese di servizi delle tecnologie della transizione.

Si segnala infine che il DDL Bilancio resta ambiguo rispetto al trattamento delle caldaie a gas, in quanto il testo ammette ed esclude allo stesso tempo dalla detrazione le caldaie a condensazione, con il rischio di bloccare gli interventi e di essere in contrasto con la direttiva (UE) 2024/1275 sulla prestazione energetica nell'edilizia (*Energy Performance of Buildings Directive*, **EPBD**). Inoltre, nella riscrittura della norma le pompe di calore elettriche non compaiono più tra gli interventi di sostituzione degli impianti di climatizzazione invernale, pur essendo oggi ammesse all'Ecobonus, mentre restano agevolati gli apparecchi ibridi con caldaia a gas. Si propone di escludere chiaramente le caldaie solo fossili, mantenendo i sistemi ibridi, e di reintrodurre esplicitamente le pompe di calore elettriche.

3.3 / Trasporti: assenza di misure per il settore più lontano dagli obiettivi del PNIEC

Il trasporto su gomma è il settore ad oggi più lontano dal raggiungimento degli obiettivi del PNIEC: le auto elettriche circolanti sono appena il 10% del target del 2030, un decimo dei 4,2 milioni attesi. Il mercato italiano dell'auto elettrica a batteria (**BEV**) è significativamente in ritardo rispetto ai rispettivi mercati europei: dall'inizio dell'anno le nuove immatricolazioni di BEV in Italia sono state mediamente l'8% contro un valore medio europeo del 24%; a settembre la quota è scesa al 7,6%, sotto la media dell'anno, contro il 31% medio in Europa, il 35% in Germania e il 45% in Francia. Ciononostante, il DDL Bilancio non contiene alcuna misura di sostegno alla domanda per l'elettrificazione di auto private, veicoli commerciali e autotrasporto, e nessuna delle risorse della flessibilità è destinata a questo settore, nonostante sia tra quelli più colpiti dall'attuale crisi energetica.

Totalmente insufficiente e inadeguata appare la deducibilità maggiorata di dieci punti percentuali prevista all'articolo 22 del DDL Bilancio per i veicoli elettrici e ibridi di agenti e rappresentanti di commercio, che sale al 90% a fronte dell'80% per i veicoli a combustione. La misura è insufficiente perché riguarda una platea ristretta e lascia invariato il regime ordinario delle auto aziendali, ed è inadeguata perché equipara i veicoli elettrici a batteria agli ibridi plug-in, che negli elevati chilometraggi tipici di questa categoria di utenti viaggiano prevalentemente in modalità termica, con emissioni reali molto superiori ai valori di omologazione. Più che misure di questo tipo, servirebbero interventi fondati su un principio di bonus-malus, che riconoscano un trattamento fiscale favorevole ai soli veicoli elettrici a batteria e penalizzino progressivamente quelli dotati di motore a combustione, ibridi plug-in compresi, nel quadro di un sistema più ampio di politiche fiscali orientate all'elettrificazione del trasporto commerciale e dell'autotrasporto.

Anziché pianificare la transizione del settore, il DDL Bilancio rende permanente l'esenzione dal bollo per le auto a benzina e diesel di potenza fino a 80 kW, con un costo pari a circa 2,3 miliardi di euro l'anno per lo Stato. Si tratta di una misura che rappresenta un sostegno generalizzato e regressivo, nonché di un incentivo permanente ai veicoli a combustione, che non contribuisce in alcun modo a emancipare famiglie e imprese dall'auto termica e dai prezzi dei carburanti importati, e per queste caratteristiche risulta potenzialmente qualificabile come nuovo sussidio ambientalmente dannoso (**SAD**). L'esenzione, inoltre, neutralizza di fatto l'unico vantaggio fiscale oggi riconosciuto alle auto elettriche, vale a dire l'esenzione dal bollo per i primi cinque anni prevista nella maggior parte delle Regioni. Con una parte di queste risorse si potrebbe finanziare un programma di incentivi all'acquisto di auto elettriche per le famiglie (si veda la sezione 4) capace di ridurre in modo stabile la loro spesa per i carburanti.

3.4 / Industria: le misure più solide, finanziate in bolletta

L'utilizzo delle risorse della flessibilità per il settore industriale appare quello più solido e in linea con l'obiettivo di garantire alle imprese l'accesso ai benefici della transizione su larga scala. Il DDL Bilancio introduce infatti un sostegno temporaneo al costo dell'energia elettrica per imprese energivore e non, sul modello della disciplina europea sugli aiuti di Stato a sostegno del patto per l'industria pulita, per circa 6 miliardi nel periodo 2027-2030. La misura copre fino al 50% del prezzo all'ingrosso dell'elettricità, su non oltre la metà dei consumi annui, nel periodo 2028-2030 per gli energivori e 2027-2030 per i non energivori. In cambio, l'impresa è tenuta a reinvestire l'intero aiuto in decarbonizzazione. ECCO valuta positivamente questa impostazione, che lega un sollievo immediato sui costi a un investimento che riduce strutturalmente i consumi fossili.

Tale misura presenta tuttavia una serie di elementi migliorabili. Innanzitutto, per quanto riguarda l'orientamento degli investimenti: le opzioni ammissibili sono elencate senza alcuna indicazione di priorità né differenziazione per settore – rinnovabili, accumuli, efficienza, elettrificazione, recupero di calore, flessibilità della domanda e idrogeno rinnovabile o a basse emissioni di carbonio. In assenza di criteri di indirizzo, legati a obiettivi di riduzione della dipendenza energetica da fonti fossili importati e di riduzione delle emissioni dirette e indirette di CO_2, la misura rischia di non orientare efficacemente le scelte delle imprese e di non inserirsi in una strategia di transizione industriale definita. Il punto è decisivo anche per l'ammissibilità della misura alla flessibilità, in quanto la Commissione ha escluso la possibilità di utilizzare le risorse della clausola di salvaguardia nazionale per aiuti generici sul prezzo dell'energia. Andrà dimostrato che ciascuna misura riduce in modo strutturale la dipendenza dai fossili.

A tal fine, ECCO propone di identificare una soglia di riduzione netta dell'uso di combustibili fossili, ovvero di riduzione delle emissioni di gas serra dirette e indirette in modo da legare l'investimento a soluzioni che emancipino via via i consumatori industriali dall'uso dei combustibili fossili, ciascuno in relazione al processo produttivo e alle possibilità tecnologiche disponibili. Gli investimenti su impianti fossili resterebbero ammessi solo dove non esistono alternative, come nei processi ad alte temperature, e a condizione che siano predisposti per una futura conversione. Per quanto riguarda gli energivori, dovrebbe essere resa, inoltre, trasparente la somma degli aiuti ricevuti da ciascuna impresa: gli energivori beneficiano già

di riduzioni degli oneri di sistema, della compensazione dei costi indiretti ETS e, in molti casi, di quote gratuite. Questo cumulo va ricondotto a un unico piano di decarbonizzazione, per prevenire il rischio di sovracompensazione.

Il secondo aspetto migliorabile riguarda la copertura finanziaria, che incide direttamente sulla convenienza dell'elettrificazione. In maniera positiva, 3,4 miliardi della compensazione dei costi dell'elettricità per il periodo 2027-2028 sono a carico del bilancio dello Stato, a dimostrazione che il sostegno alla competitività delle imprese energivore e non, e le politiche industriali del Paese, possono essere presi in carico tramite la fiscalità generale. La stessa Commissione, nella sua comunicazione del 18 agosto 2026, richiede che dopo il 2028 le misure finanziare con la flessibilità trovino una copertura tramite ridefinizione dei bilanci nazionali. E tuttavia, il DDL Bilancio subito smentisce questo approccio per le annualità 2029-2030, facendo gravare circa 2,6 miliardi sugli oneri generali di sistema della bolletta elettrica, che subito torna a essere utilizzata come fonte principale di finanziamento della transizione, a fronte di un'incapacità della spesa pubblica di indirizzare risorse strutturali a questo processo. In questo modo aumenta proprio il peso degli oneri sul vettore elettrico che già contribuiscono ad ampliare il divario tra prezzo dell'elettricità e prezzo del gas. Le modalità di copertura rischiano quindi di indebolire la convenienza dell'elettrificazione che la misura stessa intende sostenere. Per evitare tale paradosso, si propone di coprire le annualità 2029-2030 con i proventi delle aste ETS e, per la parte eccedente, con la fiscalità generale.

Infine, si valuta positivamente anche l'incentivo al biometano, destinato a usi diversi dai trasporti e dalla generazione termoelettrica. Il testo richiama gli impieghi nei settori industriali difficili da decarbonizzare, ma solo in termini generici, senza individuare i settori né stabilire priorità. Si tratta di una risorsa limitata: le stime più recenti indicano al 2030 una capacità produttiva tra 2,9 e 3,8 miliardi di m^3 l'anno, contro i 5,7 previsti dal PNIEC. Quantitativi che però potrebbero coprire tra il 71% e il 93% del gas oggi usato per il calore industriale ad alta temperatura. Tale capacità produttiva andrebbe quindi concentrata dove non esistono alternative elettriche, riservando l'incentivo in via prioritaria agli usi industriali difficili da elettrificare.

3.5 / Energia: risorse scarse da allocare con criteri di efficienza

Le risorse della flessibilità destinate alla generazione rinnovabile sono positive in assoluto ma appaiono poco efficienti nelle modalità di allocazione di risorse straordinarie e limitate. Il DDL Bilancio destina 1,2 miliardi al 2030 per impianti fotovoltaici e 800 milioni al 2030 all'idroelettrico per interventi di manutenzione e recupero dei bacini.

Il DDL Bilancio prevede contributi in conto capitale fino al 40% per impianti fotovoltaici di potenza fino a 1 MW, nel limite di 3 GW, riservati agli impianti che accedono al meccanismo FER X (meccanismo che prevede per tali impianti un accesso diretto a un incentivo in conto esercizio). Secondo la relazione tecnica, il contributo in conto capitale previsto nel DDL Bilancio porterebbe alla riduzione di circa il 35% del livello di supporto richiesto, "*anticipando una quota del sostegno e riducendo gli oneri connessi all'incentivazione dell'energia prodotta*". Si tratta quindi di utilizzare 800 milioni delle risorse straordinarie della flessibilità per anticipare e potenzialmente ridurre i costi di un incentivo esistente e finanziato, anziché per misure addizionali in segmenti oggi privi di sostegno. ECCO ritiene opportuno valutare la

reale efficienza ed efficacia di questa misura tramite verifica dell'effettivo utilizzo della quota ad accesso diretto prevista dal FER X: un'eventuale saturazione del contingente previsto da tale meccanismo per gli impianti inferiori a 1 MW indicherebbe infatti che il fotovoltaico di piccole dimensioni è già sufficientemente attrattivo e non necessita di ulteriori incentivi per affermarsi- Pertanto, in un contesto di risorse pubbliche limitate, queste andrebbero allocate in maniera più virtuosa in quei segmenti in cui la transizione fatica a decollare. Infine, si segnala che le annualità 2029-2030, pari a 400 milioni di euro, vengono nuovamente scaricate sulle bollette elettriche (componente A_{SOS} degli oneri generali di sistema).

Per quanto riguarda il settore idroelettrico, la manutenzione, il recupero e la funzionalità dei bacini si sarebbero potuti affrontare nell'ambito del riassetto delle concessioni, anziché utilizzando risorse della flessibilità.

3.6 / La bolletta elettrica continua a pagare la transizione

La LB 2027 avrebbe dovuto essere lo strumento con cui riallineare agli obiettivi climatici ed energetici l'imposizione fiscale e di oneri sui vettori energetici, che oggi già penalizza significativamente l'elettricità. Il DDL Bilancio non solo non contiene nulla in questo senso, ma scarica in bolletta una parte rilevante delle misure finanziate con la flessibilità, in particolare le misure di politica industriale di riduzione dei costi dell'energia elettrica per le imprese.

Il totale delle misure finanziate in bolletta nel DDL Bilancio è pari a 3,6 miliardi nel biennio 2029-2030, di cui 3 miliardi sulle bollette elettriche (2,6 miliardi per le compensazioni dei costi dell'energia per le imprese, e 400 milioni per gli incentivi al fotovoltaico), e 600 milioni sulle tariffe del gas per il biometano.

Si continua quindi a finanziare la transizione andando a caricare di costi parafiscali proprio quel vettore che la transizione deve consegnarla, alimentando il paradosso per cui il costo degli interventi che devono contribuire a ridurre la bolletta dei consumatori vengono scaricati su quella stessa bolletta, aumentandola. Si tratta peraltro di una forma di imposizione obbligatoria a carico della collettività, che si sostituisce alla fiscalità generale senza i criteri di progressività previsti per il sistema tributario dall'articolo 53 della Costituzione. Il DDL Bilancio rimane così ancorato all'attuale sistema che scarica i costi della transizione proprio su quel vettore energetico che deve guidarla, ostacolandone l'avanzata.

3.7/ Altre misure

Si segnala infine l'ulteriore proroga della plastic tax al 1° luglio 2027. Nel frattempo, l'Italia continua a versare al bilancio europeo il contributo calcolato sui rifiuti di imballaggio in plastica non riciclati, in somme peraltro ingenti (circa 751 milioni di euro nel 2024 e 875 milioni nel 2025), pagate dalla fiscalità generale anziché da chi immette la plastica sul mercato.

4/ Utilizzare la flessibilità per accelerare la transizione e proteggere i consumatori dalla crisi

Le risorse della flessibilità non rappresentano una sovvenzione a fondo perduto europea, né debito comune; non sono nemmeno spazio fiscale ordinario o una linea di finanziamento generica per la transizione. Si tratta di debito nazionale che può essere mobilitato, in deroga al percorso di spesa netta concordato con la Commissione, a fronte di "*circostanze eccezionali*" che hanno "*rilevanti ripercussioni*" sulle finanze pubbliche dello Stato, come previsto dalla normativa europea. In questo caso, a fronte degli impatti della crisi energetica sulle finanze pubbliche, tale opzione è stata estesa a interventi di sicurezza energetica e transizione dai combustibili fossili. Proprio perché temporanee e orientate a tale obiettivo, queste risorse vanno utilizzate per anticipare interventi che riducano in modo strutturale la dipendenza da gas, petrolio e carburanti importati, abbassando i consumi energetici di famiglie e imprese. 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.

ECCO ha individuato un insieme di misure che si potrebbero finanziare in questa finestra, nei settori in cui l'elettrificazione dei consumi finali è già un'opzione tecnologicamente ed economicamente realizzabile e conveniente. Tali interventi:

- Sono collegati a strumenti di erogazione già esistenti, sperimentati 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 2027-2028, essere stabilizzate in misure strutturali per il conseguimento degli obiettivi di lungo periodo;
- Privilegiano gli interventi con le maggiori ricadute sulla crescita economica nazionale e sulle filiere industriali della transizione;
- Riducono nel breve periodo i costi energetici di famiglie e imprese.

Settore	Misura	Costo stimato (M€/anno, 2027)
Edifici	Extra-dotazione del Conto Termico per le famiglie	-1.200
Edifici	Ecobonus rafforzato per l'abitazione principale	-1.395[1]

[1] Tale stima vale rispetto a uno scenario a legislazione vigente, vale a dire con aliquote di detrazione per il 2027 pari a 36% per la prima casa e 30% per le altre abitazioni sia per l'Ecobonus che per il Bonus Casa. Il costo è valutato sulla base delle spese agevolabili indicate nella relazione tecnica del DDL Bilancio 2027, pari a circa 31 miliardi di euro per il Bonus Casa e 6 miliardi per l'Ecobonus, ripartite per il 75% sulle abitazioni principali e per il 25% sulle altre. Il costo corrisponde al maggior onere derivante dall'applicazione all'Ecobonus delle aliquote proposte da ECCO (65% per l'abitazione principale e 36% per le altre), rispetto al 36% e 30% previsti a legislazione vigente nel 2027. Per il Bonus Casa la proposta di ECCO non modifica la detrazione prevista per il 2027. Inoltre, poiché la detrazione è ripartita in dieci quote annuali, il maggior onere della proposta di ECCO per gli interventi realizzati nel 2027 è pari a circa 140 milioni di euro l'anno per dieci anni. Come precisato più avanti, rispetto allo scenario del DDL Bilancio, che prevede per il 2027 aliquote del 50% e 36% sia per l'Ecobonus sia per il Bonus Casa, la proposta di ECCO comporterebbe invece un minor onere di circa 305 milioni di euro l'anno per dieci anni (3.045 milioni di euro cumulati). Anche nell'ipotesi massima in cui tutti gli interventi Ecobonus sulla prima casa beneficiassero dell'aliquota del 75%, il minor onere si ridurrebbe di soli 450 milioni di euro, a circa 2.595 milioni cumulati.

Settore	Misura	Costo stimato (M€/anno, 2027)
Trasporto	Riforma fiscalità auto aziendali	+900
Trasporto	Incentivi all'acquisto di auto elettriche per le persone fisiche	-1.000
Trasporto	Incentivi alla domanda di veicoli commerciali elettrici	-1.000
Trasporto	Incentivi alla domanda di veicoli trasporto merci pesanti	-350
Trasporto	Incentivi alla domanda di veicoli elettrici di classe M adibiti al trasporto persone, rivolti a persone giuridiche (taxi, NCC)	-70
Trasporto	Credito d'imposta spese di ricarica elettrica autotrasportatori	-2
Infrastruttura di trasporto	Rimozione A_{SOS} da colonnine di ricarica pubblica	-70
Industria	Elettrificazione del calore di processo a bassa (< 150 °C) e media (150-500 °C) temperatura	-750
Industria	Eliminazione della componente A_{ESOS} dalle bollette delle imprese non energivore	-1.000
Industria	Rimozione componente A_{3*SOS} per le imprese non energivore che elettrificano i propri consumi	-642
Industria	Modifiche alla disciplina dell'iperammortamento per rafforzare l'efficacia di sicurezza energetica ed efficienza delle imprese	0
Totale		**6.579**

Si tratta di misure diverse da quelle elencate agli articoli 77-83 del DDL Bilancio come misure finanziate nel perimetro della flessibilità, ma che permettono di aiutare famiglie e imprese ad affrancarsi dalla dipendenza dalle fossili; di accelerare e consolidare mercati *cleantech*; di contribuire al raggiungimento degli obiettivi del PNIEC. Possono essere finanziate tramite una ridefinizione e riallocazione di parte delle risorse allocate agli interventi degli articoli 77-83 soprattutto per il 2027; tramite la quota di flessibilità non attribuita a misure specifiche ma a misure a legislazione vigente non meglio precisate, pari a circa 3,9 miliardi; e tramite la soppressione dell'esenzione dal bollo auto per il 2027, pari a circa 2,3 miliardi all'anno.

4.1 / Edifici

Nel settore civile, ECCO propone di rafforzare i due strumenti che più possono accelerare l'elettrificazione e l'efficienza delle abitazioni private.

Extra-dotazione del Conto Termico per le famiglie

Si prevede un'extra-dotazione a carico del bilancio dello Stato per il Conto Termico per il settore privato. Si tratta dello 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.

La dotazione aggiuntiva è riservata alle famiglie, con un calendario di programmazione noto per evitare la chiusura anticipata dello sportello, come avvenuto nel 2025. Il contributo è erogato, in rata unica, anche tramite installatore o ESCo che lo anticipa, così la famiglia non deve sostenere l'intero investimento iniziale. Sono previste maggiorazioni per le famiglie a

basso ISEE, fino alla copertura quasi totale della spesa per quelle in povertà energetica, e per l'uscita dal gas. Per i condomini con impianto centralizzato, l'intervento può essere realizzato da una ESCo certificata con contratto EPC (*Energy Performance Contract*) a risparmio garantito, ed è ammessa l'installazione di accumuli termici per contenere la potenza impegnata. L'accesso è subordinato a requisiti minimi di prestazione degli apparecchi allineati ai parametri europei di Ecodesign. Lo strumento non è cumulabile con l'Ecobonus sulla stessa spesa.

Il costo stimato di tale misura per il 2027 è pari a 1.200 milioni di euro

Ecobonus rafforzato: l'efficienza energetica al centro della riqualificazione edilizia

ECCO propone di ristabilire un differenziale di aliquota che favorisca gli interventi di efficienza energetica rispetto alle ristrutturazioni ordinarie, modificando l'articolo 4 del DDL Bilancio. Reintrodurre una premialità a favore dell'Ecobonus consente di orientare la spesa fiscale verso interventi di maggiore interesse pubblico: bollette più basse per le famiglie, minore dipendenza dal gas importato, sostegno all'innovazione e alla qualificazione della filiera edilizia, allineamento agli obiettivi europei.

In particolare, per gli interventi integrati di efficientamento dell'abitazione principale (involucro e impianto), si propone un'aliquota del 65% (elevata al 75% per gli interventi che raggiungono una riduzione più elevata del fabbisogno di energia primaria), certificata da un attestato di prestazione energetica prima e dopo i lavori, con una maggiorazione per l'uscita dal gas. Per evitare alle famiglie e ai condomini di anticipare la spesa, si potrebbe prevedere la possibilità di cedere la detrazione alla banca che finanzia l'intervento, con garanzia pubblica sul prestito e un tetto annuo di spesa. In parallelo, si propone di mantenere il Bonus Casa alle aliquote previste a legislazione vigente per il 2027, vale a dire 36% per la prima casa e 30% per gli altri interventi, inserendo quindi un chiaro criterio di premialità a favore dell'Ecobonus.

Il costo stimato per un Ecobonus rafforzato è di 1,395 miliardi di euro, a legislazione vigente. Tale misura si trasforma però in un risparmio di circa 3,045 miliardi se paragonata a quanto previsto nel DDL Bilancio (aliquote al 50-36% sia per Ecobonus che per Bonus Casa), corrispondente a 305 milioni quando ripartito su dieci quote annuali[2].

4.2 / Industria

Il settore industriale comprende settori e processi eterogenei e richiede quindi politiche differenziate per comparto e orizzonte temporale. In questo quadro, l'elettrificazione dei consumi è la strategia che consente di ridurre più rapidamente e ai costi minori per il sistema la dipendenza dai combustibili fossili, principalmente per processi che impiegano calore a bassa temperatura (sotto i 150 °C) e, dove possibile, a media temperatura (tra 150 e 500 °C). Accelerare l'elettrificazione in questi segmenti permette di emancipare prioritariamente dal consumo dei fossili quei segmenti in cui le alternative tecnologiche esistono e sono mature, garantendo tempi, strumenti e spazi di policy adeguati ai comparti per i quali le tecnologie

[2] Si veda nota a piè di pagina 1.

di decarbonizzazione non sono ancora tecnicamente disponibili o restano economicamente onerose.

Per valorizzare appieno questo potenziale si propongono due linee di intervento, rivolte ai principali ostacoli all'elettrificazione: l'elevato costo dell'investimento iniziale (CapEx) e il prezzo dell'energia elettrica che incide significativamente sui costi operativi. La prima sostiene il passaggio a tecnologie elettriche nei processi industriali in cui risulta tecnicamente praticabile. La seconda interviene sul livello di tasse e oneri applicati ai vettori energetici per usi industriali (OpEx), che oggi pesano anche venti volte di più sull'elettricità che sul gas, per assicurarsi che le imprese che passano a tecnologie elettriche più efficienti possano beneficiare appieno del risparmio economico conseguente.

Elettrificazione del calore di processo a bassa e media temperatura

Gli strumenti per gli investimenti delle imprese oggi sono molti, frammentati e non sempre orientati all'elettrificazione. La Commissione europea conta oltre 2.700 incentivi alle imprese in Italia. Più che crearne di nuovi, serve rendere quelli esistenti più semplici da usare e coerenti con la transizione.

In questa prospettiva, si propone di valorizzare con una maggiore dotazione gli strumenti esistenti: il Conto Termico per i progetti fino a 2 MW di potenza termica utile e il futuro meccanismo FER T per quelli di dimensioni maggiori.

Per assicurare una maggior efficacia degli strumenti, tali meccanismi dovrebbero articolarsi in segmenti di finanziamento distinti per fascia di temperatura, così da sostenere l'elettrificazione dei processi sia a bassa temperatura (fino a 150 °C) sia a media temperatura (tra 150 °C e 500 °C).

Il costo stimato delle misure è pari a circa 750 milioni di euro per il 2027, di cui 595 milioni destinati all'elettrificazione del calore a bassa temperatura e 154 milioni a quella del calore di processo a media temperatura[3]. La ripartizione riflette il diverso grado di maturità delle soluzioni disponibili e, di conseguenza, una diversa gradualità nel disegnare l'aiuto.

Il calore sotto i 150 °C rappresenta il segmento con il potenziale di elettrificazione più elevato e immediato. Le tecnologie, a partire dalle pompe di calore industriali, sono già mature, e la principale barriera resta il costo dell'investimento iniziale; per questo a tale segmento è destinata la quota maggiore delle risorse.

Tra 150 e 500 °C l'elettrificazione è tecnicamente praticabile, ma destinata a procedere in modo più graduale. Su questo incide l'ampia diffusione della cogenerazione nelle imprese che impiegano calore a queste temperature, a cui si aggiungono tempi di

[3] Sulla base delle stime ECCO elettrificare tutto il calore industriale sotto i 500 °C richiede circa 9,4 miliardi di investimenti (considerando unicamente costo di installazione delle singole tecnologie abilitanti): 7,4 miliardi per il calore sotto i 150 °C e 1,9 miliardi per quello tra 150 e 500 °C. Ipotizzando che lo Stato copra l'80% dell'investimento ed un un'adesione per il 2027 in grado di elettrificare il 10% del calore di processo a queste temperature il totale è di circa 750 milioni.

investimento e adeguamento degli impianti più lunghi. Per questo segmento si propone il sostegno di soluzioni ibride, che possano affiancare le attuali lavorazioni e, gradualmente, sostituirle. In questo modo l'elettrificazione può essere avviata senza compromettere la continuità dei processi produttivi, preparando la progressiva sostituzione delle tecnologie fossili ed evitando che nuovi investimenti nella cogenerazione ne prolunghino la dipendenza.

In aggiunta, al fine di rafforzare la sicurezza energetica ed efficienza delle imprese, si propone di modificare come segue la disciplina dell'iperammortamento, che già rappresenta lo strumento principale per favorire gli investimenti produttivi:

Riduzione delle bollette di imprese non energivore tramite rimozione degli oneri sull'elettricità

Sostenere l'investimento non basta se l'elettricità resta il vettore più tassato. Secondo le analisi di ECCO, per PMI e attività commerciali il carico di tasse e oneri sull'elettricità può essere anche venti volte superiore di quello sul gas, a parità di energia consumata. È un'imposizione sproporzionata, che intercetta gran parte del risparmio garantito dalla maggiore efficienza delle tecnologie elettriche e allunga i tempi di rientro dell'investimento. Liberare il costo dell'elettricità da questo peso è la condizione perché chi elettrifica veda ridursi la bolletta in modo coerente e ridurre i temi di ammortamento degli investimenti. Si propone a tal fine di:

- Eliminare in modo permanente la componente A_{ESOS} dalle bollette delle imprese non energivore. Tale componente finanzia oggi le agevolazioni riconosciute alle imprese energivore, spostando sulle bollette di famiglie e PMI il costo di politiche industriali e non legato al consumo. Eliminare la componente ridurrebbe la bolletta delle PMI di circa il 4% annuo, per un costo di circa 1 miliardo l'anno;
- Esentare per cinque anni dalla componente A_{3*SOS} le imprese non energivore che elettrificano. Gli oneri a sostegno delle rinnovabili gravano solo sulla bolletta elettrica, nonostante contribuiscano al finanziamento della decarbonizzazione dell'intero sistema energetico. Chi elettrifica finisce così per pagarne una quota crescente proprio mentre riduce i consumi fossili. L'esenzione varrebbe anche per gli interventi dei tre anni precedenti e ridurrebbe la bolletta elettrica di una PMI tipo di circa il 20%, per un costo per il bilancio pubblico di circa 642 milioni l'anno. Per evitare il cumulo degli incentivi, le imprese non energivore soggette allo schema di scambio delle quote di emissione (*Emission Trading System*, **ETS**) che investono nell'elettrificazione si propone un rimborso parziale della componente A_{3*SOS}. Il rimborso scatterebbe solo se il beneficio derivante dal mantenimento temporaneo delle quote gratuite ETS[4] risultasse inferiore ai maggiori oneri sostenuti in bolletta per effetto dell'aumento dei consumi elettrici. In questo modo l'impresa che sostituisce un processo a gas con uno elettrico non verrebbe penalizzata dal trasferimento dei costi dalla CO_2 agli oneri di

[4] La Direttiva (UE) 2023/959 prevede che gli impianti soggetti all'EU ETS che modificano i propri processi produttivi per ridurre le emissioni possano continuare a ricevere quote a titolo gratuito anche se, per effetto di tali modifiche, scendono sotto la soglia di 20 MW di potenza termica nominale.

sistema. Il costo della misura è variabile e dipende dal prezzo delle quote ETS e dal rimborso necessario.

4.3 / Trasporto su strada

Il trasporto su strada è il settore cui il DDL Bilancio non destina alcuna risorsa della flessibilità, nonostante sia il più lontano dal raggiungimento degli obiettivi del PNIEC e quello in cui l'attuale caro carburanti pesa di più su famiglie e imprese. Quanto costi questa esposizione lo ha mostrato la crisi dello Stretto di Hormuz: da marzo a ottobre 2026, contenere i prezzi alla pompa è costato ai contribuenti 2,8 miliardi di euro tra tagli alle accise e sostegni all'autotrasporto, senza lasciare alcun beneficio duraturo.

La LB 2027 dovrebbe prevedere misure di sostegno alla domanda di veicoli elettrici rivolte sia ai privati cittadini sia all'uso commerciale, e completare la riforma della fiscalità delle auto aziendali, che costituisce una leva rilevante per la riduzione delle emissioni e per lo sviluppo di un mercato dell'usato elettrico. La legge dovrebbe inoltre intervenire a correggere gli squilibri di imposizione fiscale e parafiscale che oggi penalizzano l'energia elettrica rispetto ai vettori fossili utilizzati nei trasporti.

Sostegno alla domanda di veicoli elettrici

Il ritardo italiano nella diffusione dei veicoli elettrici è attribuibile, tra le altre ragioni, a una serie di politiche discontinue, che hanno messo in competizione motorizzazioni elettriche e tradizionali con dotazioni episodiche e contributi troppo bassi per orientare il mercato. Servono strumenti dedicati ai soli veicoli elettrici, con una dotazione adeguata e disegnati sulle esigenze di ciascun segmento. A tal fine, si suggerisce l'adozione delle seguenti misure di incentivo:

- Auto elettriche per le famiglie: oggi l'Italia non dispone di alcuno schema di incentivi dedicato esclusivamente alle auto elettriche a batteria, unico caso tra i principali mercati europei. ECCO propone di destinare 1 miliardo di euro l'anno nel biennio 2027-2028 a un nuovo schema riservato alle persone fisiche, per auto elettriche (categoria M1) e infrastrutture di ricarica private. Lo schema può riprendere quello del decreto MASE n. 236 dell'8 agosto 2025, con massimali unitari rivisti e calibrati in modo da incentivare un numero maggiore di veicoli e criteri premiali per i veicoli prodotti in Europa. Il costo stimato è pari a 1 miliardo di euro all'anno;

- Veicoli commerciali elettrici N1 e N2: l'elettrificazione delle flotte commerciali italiane rimane arretrata, nonostante il costo del carburante rappresenti un'importante voce di impresa per le imprese. Si propone un ulteriore rifinanziamento del Fondo Automotive, dopo quello disposto con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 giugno 2026, con maggiori risorse dedicate esclusivamente al sostegno della domanda di veicoli commerciali a batteria delle categorie N1 (fino 3,5 tonnellate) e N2 (3,5-12 tonnellate), tramite due strumenti distinti: (i) per i furgoni N1, usati soprattutto da piccole imprese e lavoratori autonomi, un leasing triennale con riscatto a tasso zero, che riduce l'esborso iniziale e il rischio sul valore residuo, con oneri finanziari coperti dal fondo; (ii) per i veicoli N2, uno sconto sul prezzo di acquisto per le PMI che non dispongono del capitale inziale e, per le imprese più grandi, un

iperammortamento sulla differenza di prezzo con un diesel equivalente. Il costo stimato è di 1 miliardo l'anno;

- Veicoli pesanti N3: per i mezzi oltre le 12 tonnellate, la differenza di prezzo con il diesel resta la principale barriera all'accesso a questo strumento. ECCO propone di destinare ai soli camion elettrici a batteria i 590 milioni già assegnati al rinnovo del parco dell'autotrasporto (decreto MIT-MEF 24 ottobre 2025), anticipandoli al triennio 2027-2029 e portando la dotazione a 1 miliardo sul triennio, con un iperammortamento sul sovrapprezzo dell'elettrico. Il costo aggiuntivo per il 2027 è di circa 350;
- Taxi e NCC: si tratta di veicoli con percorrenze elevate, concentrati nelle aree urbane più congestionate: il passaggio all'elettrico riduce la spesa energetica degli operatori, oltre a contribuire a migliorare la qualità dell'aria. ECCO propone un contributo riservato ai titolari di licenza taxi e di autorizzazione NCC per l'acquisto, il noleggio a lungo termine o il leasing di auto elettriche, con rottamazione obbligatoria. Il costo è di 70 milioni l'anno, per circa 12.000 veicoli sostituiti ogni 100 milioni di euro investiti.

Riforma della fiscalità delle auto aziendali

Le flotte aziendali e le auto a uso professionale coprono circa il 40% del mercato delle immatricolazioni ogni anno, hanno percorrenze elevate e cicli di sostituzione rapidi: elettrificarle è la leva più efficace per alimentare il mercato dell'usato elettrico, il più accessibile alle famiglie.

Per accelerare lo sviluppo del mercato dell'auto elettrica, si propone di introdurre una fiscalità favorevole alle auto aziendali elettriche, estendendo l'approccio di differenziazione per alimentazione introdotto per il fringe benefit dalla legge di bilancio per il 2025. La proposta prevede di azzerare la quota di fringe benefit imponibile per i dipendenti che utilizzano auto elettriche, oggi pari al 10% del costo chilometrico ACI, e di rendere pienamente deducibili i relativi costi per l'impresa. Questo regime di favore resterebbe in vigore per un periodo transitorio, al termine del quale andrebbe valutato un rientro graduale della quota imponibile in funzione dell'evoluzione del mercato.

In parallelo, tra il 2027 e il 2030, la quota di fringe benefit tassata come reddito del dipendente aumenterebbe progressivamente dal 50% al 100% per le auto a combustione e dal 20% al 70% per le ibride plug-in, mentre il tetto di deducibilità dei costi per l'impresa verrebbe ridotto. La riforma si applicherebbe ai veicoli ordinati a partire dal 1° gennaio 2027 con un potenziale maggiore gettito stimato compreso tra 600 e 900 milioni di euro l'anno.[5]

Fisco e oneri sui vettori energetici nei trasporti

Oltre a incentivi all'acquisto stabili, è necessario correggere l'attuale maggiore carico di imposte e oneri che oggi grava su un kWh per ricaricare un veicolo elettrico rispetto a un kWh di carburante fossile. Si propone di eliminare la componente A_{SOS} degli oneri di sistema

[5] Media annua calcolata sul saldo dei primi cinque anni di applicazione della riforma. L'intervallo riflette diversi scenari di risposta del mercato: quanto più rapidamente le imprese si orientano verso le auto elettriche, tanto minore risulta il maggiore gettito, che resta comunque positivo in tutti gli scenari considerati.

dalla tariffa elettrica dei punti di ricarica pubblici, sia in bassa (BTVE) che in media tensione (MTAU). Tali punti di ricarica costituiscono infrastruttura di pubblica utilità e oggi sono gravati da oneri estranei al loro sviluppo. Il costo di tale misura per il 2027 sarebbe pari a 70 milioni di euro.

Sempre in tema di fiscalità sui vettori energetici per il trasporto, si propone di estendere ai veicoli elettrici adibiti al trasporto merci di massa superiore alle 7,5 tonnellate il rimborso dei costi di rifornimento oggi riconosciuto agli autotrasportatori per il gasolio commerciale. Una possibile modalità di attuazione consiste nell'applicare alle spese di ricarica elettrica, calcolate a partire dai kWh ricaricati, l'attuale rimborso parziale dell'accisa sul gasolio, assicurando lo stesso vantaggio per chilometro e le stesse condizioni di accesso. Si tratta di estendere quello che è un rimborso parziale dell'accisa sul diesel anche alle spese di ricarica elettrica, a partire dai kWh ricaricati, assicurando lo stesso vantaggio per chilometro, con le stesse modalità di accesso. Con una percorrenza di 80.000 km l'anno, il credito d'imposta vale circa 5.000 euro per veicolo, e il costo della misura per il 2027 è stimato attorno ai 2 milioni di euro.

5 / Cosa dovrebbe contenere una legge di bilancio per la transizione

Le misure proposte nella sezione precedente permettono di accelerare la transizione nei settori chiave (edifici, trasporti, industria) e di mettere famiglie e imprese al riparo dalla volatilità dei prezzi dei combustibili fossili. Se rese strutturali anche oltre l'orizzonte della flessibilità, sostenute nel medio termine e inserite in una direzione strategica chiara, danno a chi produce e installa le tecnologie della transizione la prevedibilità necessaria per investire in capacità produttiva e competenze – e a chi utilizza la serenità di progettare il passaggio a tecnologie più efficienti senza che gli incentivi si esauriscano in un *click day*. In questo modo diventano una leva per sviluppare filiere nazionali, creare occupazione stabile e industrializzare la transizione.

Perché questo accada, la legge di bilancio deve trasformare la spesa pubblica da sostegno temporaneo a leva abilitante della transizione, agendo lungo tre assi.

5.1 / Politiche efficaci, pluriennali e coerenti

Il primo asse è l'adozione di un insieme di politiche efficaci, pluriennali e coerenti tra loro per l'elettrificazione dei settori chiave della transizione, con un sostegno mirato a chi non dispone del capitale iniziale.

Incentivi e riforme orientano le scelte di famiglie e imprese solo se chi investe sa per quanto tempo varranno. L'esperienza recente va nella direzione opposta: la legge di bilancio per il 2025 ha definanziato per oltre 4 miliardi il Fondo automotive, e gli schemi successivi per l'auto elettrica si sono esauriti in poche ore, segno di una domanda latente che incontra dotazioni episodiche. Nel settore civile, l'equiparazione tra Ecobonus e Bonus Casa ha ridotto i risparmi energetici generati dalle detrazioni. Misure temporanee e improvvisate, finanziate con andamento "a fisarmonica" generano picchi di domanda, rincari dei prezzi di materiali e lavori quando gli incentivi ci sono e brusche frenate quando si interrompono: ne risultano una filiera che non si consolida e un capitale di competenze disperso, proprio dove la transizione potrebbe portare industrializzazione e occupazione stabile.

Per questo le politiche finanziate dalla LB 2027 dovrebbero rispondere a criteri precisi:

- Una struttura e un orizzonte pluriennale, con dotazioni e criteri stabili ancorati agli obiettivi del PNIEC e un calendario annunciato in anticipo;
- Una direzione chiara, quella dell'elettrificazione dei consumi finali, che rappresenta la modalità di supporto più immediata e al tempo stesso strutturale per aiutare famiglie e imprese, per uscire dalle crisi attuali – energetica e climatica – ed essere preparate alle prossime, superando la competizione tra tecnologie;
- Una dimensione distributiva integrata, con strumenti aggiuntivi a supporto di chi non ha liquidità o capienza fiscale per accedere alle soluzioni della transizione;
- La coerenza del disegno complessivo: gli incentivi alle tecnologie elettriche non devono essere depotenziati da un'imposizione che penalizza l'elettricità, né contraddetti da nuovi sussidi ai combustibili fossili come l'esenzione dal bollo per le auto termiche.

5.2 / Fondo unico e fonti di finanziamento strutturali e programmabili

Il secondo asse è la previsione di fonti di finanziamento strutturali e programmabili per la transizione sul medio termine, raccolte in un unico Fondo per la transizione che superi la frammentazione attuale e dia visibilità a famiglie, imprese e investitori.

Risorse pubbliche ingenti già vengono spese nei settori della transizione: stando ai dati resi disponibili dal MASE, nel 2025, la spesa riconducibile alle misure elencate sulla piattaforma di monitoraggio del PNIEC come funzionali al raggiungimento degli obiettivi del Piano è valsa complessivamente circa 55 miliardi di euro. Si tratta di circa 34 miliardi di spese fiscali per la riqualificazione degli edifici, in larga parte rate del Superbonus; di 14-15 miliardi pagati dai consumatori in bolletta, soprattutto elettrica e soprattutto per coprire i costi di passati incentivi alle rinnovabili; e di meno di 6 miliardi per nuove misure, quasi interamente di provenienza europea. È una spesa ingente, ma che procede "a fisarmonica": a picchi improvvisi legati a incentivi brevi e onerosi seguono fasi in cui si continuano a pagare gli strascichi, senza una programmazione che assicuri continuità. Le risorse sono disperse tra una molteplicità di fondi, amministrazioni e regole diverse, che raramente si parlano tra loro. Il risultato è una spesa inefficiente rispetto al suo costo, inefficace rispetto agli obiettivi del PNIEC e scollegata da un disegno complessivo. Per questo non bastano nuove risorse: servono fonti stabili e programmabili, gestite in modo unitario.

La flessibilità deve dare il via a una traiettoria di trasformazione in questo senso, che va proseguita anche oltre il 2028. Fin da ora occorre quindi collegare le misure finanziate con la flessibilità a risorse in grado di sostenerle negli anni successivi. Alcune sono già disponibili, ma sottoutilizzate; altre vanno costruite:

- **Proventi ETS1**: tra il 2012 e il 2024 le aste delle quote del sistema europeo di scambio delle emissioni (*Emission Trading System*, **ETS**) hanno generato proventi per il bilancio dello Stato 18,2 miliardi di euro, di cui solo il 9% è stato speso per finalità legate alla transizione, ben al di sotto del minimo del 50% previsto dal decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, che a sua volta appare meno ambizioso della direttiva europea 2003/87 che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra, secondo cui la totalità dei proventi dovrebbero essere utilizzati per scopi legati al clima. Si tratta di una fonte stabile, vincolata alla transizione, del valore di circa 2,5 miliardi di euro l'anno, che andrebbe indirizzata stabilmente all'elettrificazione dei consumi. L'estensione del sistema ETS a edifici e trasporti, attesa dal 2028, genererà secondo le stime di ECCO circa 5,7 miliardi di euro aggiuntivi l'anno in media nel periodo 2028-2032, al netto delle risorse destinate al Fondo sociale per il clima.
- **Piano sociale per il clima**: l'Italia dispone di circa 9,3 miliardi di euro nel periodo 2027-2032, tra Fondo sociale per il clima europeo e cofinanziamento nazionale, per accompagnare le famiglie più vulnerabili e le microimprese nella transizione, con misure strutturali che le mettano al riparo dalla volatilità dei prezzi dell'energia e ne riducano i consumi. Le misure del Piano Sociale Clima sono già definite, ma devono dialogare con quelle finanziate dalla flessibilità, finanziare interventi aggiuntivi di transizione per i vulnerabili e non sostituire il welfare ordinario.

- **Riforma dei sussidi ambientalmente dannosi**: il catalogo del MASE relativo al 2025 stima un totale di circa 22,3 miliardi di euro di SAD, di cui 20,6 miliardi a sostegno dei combustibili fossili. Si tratta di risorse che potrebbero essere progressivamente riconvertite in sostegno all'elettrificazione di quegli stessi consumi. A dieci anni dalla sua introduzione, il catalogo dovrebbe diventare uno strumento operativo, integrato con il PNIEC, per programmare la riforma secondo i principi di gradualità, compensazione e semplificazione indicati dallo stesso MASE. Nel PNRR l'Italia si è impegnata a ridurre i propri SAD di 2 miliardi entro il 2026 e di 3,5 miliardi entro il 2030: la LB 2027 va nella direzione opposta, introducendone uno nuovo con l'esenzione dal bollo.
- **Nuovi bacini di gettito coerenti con il principio "chi inquina paga"**: vi sono settori, quali l'aviazione, che oggi rimangono soggetti a regimi d'imposizione particolarmente favorevoli. Si potrebbe pertanto valutare l'introduzione di un contributo sui biglietti aerei, in particolare di business e prima classe, e sui jet privati, sul modello della *Premium Flyers Solidarity Coalition* a cui hanno aderito Francia e Spagna – coerentemente con il principio "chi inquina paga" e con gli obiettivi di decarbonizzazione.

Queste risorse dovrebbero confluire in un unico centro di spesa per il clima e la transizione, che sostituisca almeno in parte la molteplicità di fondi e linee di spesa esistenti, con una programmazione pluriennale allineata al PNIEC. Modelli in questo senso esistono già, come il *Klima- und Transformationsfonds* tedesco, alimentato dai proventi ETS, dalla carbon tax nazionale e da stanziamenti di bilancio. Il fondo andrebbe accompagnato da un sistema di monitoraggio e rendicontazione robusto, attraverso pratiche di *green tagging* e *green budgeting* come raccomandato dalla Coalizione dei ministri delle finanze per l'azione sul clima, di cui anche l'Italia è parte.

5.3 / Una riforma dell'imposizione di tasse e oneri sui vettori energetici

Il terzo asse necessario è la riforma dell'imposizione di tasse e oneri sui vettori energetici, per mandare segnali di prezzo coerenti con gli obiettivi climatici ed energetici e permettere ai consumatori finali di beneficiare appieno dei risparmi economici che le tecnologie elettriche più efficienti possono garantire.

L'elettricità è oggi il vettore più gravato da tasse e oneri in rapporto all'energia fornita, in tutti i settori. Nel settore domestico i consumatori pagano sull'elettricità un carico di tasse e oneri circa quattro volte superiore a quello del gas, per la stessa quantità di energia; per PMI e attività commerciali il divario supera anche le venti volte; nei trasporti, l'energia utilizzata da un profilo di ricarica prevalentemente pubblica subisce un'imposizione circa due volte e mezzo più della benzina. L'architettura fiscale dell'energia è stata impostata quando ogni vettore serviva un uso distinto e l'elettricità era prodotta in prevalenza da fonti fossili, in un sistema energetico non integrato, e non è mai stata aggiornata. Ciò fa sì che sostituire una caldaia a gas con una pompa di calore in un appartamento di 100 mq a Milano riduca i consumi di energia finale del 72%, ma che la bolletta scenda solo del 26%: sull'elettricità gravano 10,7 c€/kWh di tasse e oneri, contro 3,5 sul gas, un peso tre volte superiore che

assorbe quasi 300 euro l'anno di beneficio. Il divario è ancora più ampio per una PMI che decide di elettrificare i propri consumi: il consumo si riduce del 74%, ma la bolletta solo del 9%. Il tempo di rientro dell'investimento si allunga, e chi avrebbe i mezzi per passare autonomamente all'elettrico ne è scoraggiato.

Ne deriva un circolo vizioso per la spesa pubblica: lo Stato rinuncia a gettito applicando un prelievo più basso sui fossili, e poi spende incentivi aggiuntivi per convincere famiglie e imprese a fare scelte che il segnale di prezzo, da solo, scoraggia. Questo segnale di prezzo a favore dei vettori fossili si configura peraltro come un sussidio ambientalmente dannoso implicito, uno di quei SAD che l'Italia si è impegnata in sede europea e internazionale a riformare.

Una riforma dell'imposizione sui vettori energetici deve svilupparsi secondo una serie di principi: (i) la rimozione delle barriere tariffarie che allontanano i consumatori dall'elettrificazione; (ii) una ripartizione equa tra i diversi vettori dei costi della transizione – e una parallela coerenza impositiva a parità di contenuto energetico; (iii) un'assenza di aggravio complessivo per i consumatori finali; (iv) tutele mirate per chi non dispone dei mezzi per elettrificare. Tale riforma dovrebbe inoltre prevedere la destinazione di parte del gettito dalla fiscalità energetica al Fondo unico per la transizione menzionato in precedenza.

Per la gran parte delle famiglie, che sono consumatrici sia di elettricità sia di gas, l'impatto complessivo di un riequilibrio a parità di gettito sarebbe contenuto: il vantaggio andrebbe a chi elettrifica, e chi oggi usa solo l'elettricità smetterebbe di sostenere una quota sproporzionata dei costi della transizione.

Conclusioni

Famiglie e imprese italiane stanno già pagando il costo combinato della crisi climatica e della crisi energetica, che trovano causa comune nella dipendenza dai combustibili fossili. Gli eventi estremi causano danni crescenti, mentre la volatilità dei mercati energetici si traduce in bollette elevate, perdita di competitività, inflazione e crescita ridotta. Continuare a rispondere con misure emergenziali significa inseguire le crisi, anziché affrontarne le cause e mettere consumatori e industria al riparo dalle prossime.

La LB 2027 è lo strumento con il quale orientare le risorse pubbliche verso soluzioni in grado di rafforzare la sicurezza energetica del Paese, salvaguardare la competitività dell'industria, sostenere il potere d'acquisto delle famiglie e rilanciare la crescita. Le risorse ci sono, a maggior ragione vista la possibilità di deviare dai vincoli di spesa europei per affrancarsi dai combustibili fossili e rafforzare la resilienza del sistema energetico nazionale ed europeo. Trattandosi tuttavia di risorse contese tra diverse priorità, è cruciale allinearle agli obiettivi del PNIEC e indirizzarle verso politiche coerenti e pluriennali nei settori chiave della transizione – edifici, trasporti, industria.

Il DDL Bilancio approdato alla Camera apporta qualche miglioria allo status quo, ma senza modificarlo: utilizza risorse straordinarie per interventi solo in parte effettivamente addizionali e riconducibili alla sicurezza energetica; non contiene misure di sostegno alle famiglie per ridurre strutturalmente il costo delle bollette domestiche e dei trasporti; e continua a caricare sulla bolletta elettrica il costo della transizione. Le crisi sono già qui e i consumatori ne stanno pagando il conto, ma il DDL Bilancio non riesce a disegnare una strategia capace di trasferire su larga scala ai cittadini i benefici della transizione, proteggendoli da crisi future.

Il Parlamento ha gli strumenti per trasformare questo testo in una vera leva di rilancio del Paese e di protezione dell'interesse di consumatori e imprese. Per farlo servirà passare dall'ennesima lista di misure, singolarmente positive in alcuni elementi ma frammentate e slegate tra loro, a un percorso stabile e credibile di attuazione del PNIEC. ECCO resta a disposizione delle Commissioni per approfondire le proposte contenute in questa memoria e contribuire alla definizione delle relative modifiche al testo.

ECCO

IL THINK TANK ITALIANO PER IL CLIMA

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

/

Lorenzo Carrozza

Responsabile affari legislativi e relazioni istituzionali, ECCO

lorenzo.carrozza@eccoclimate.org

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:

10 novembre 2026