

AUTO ELETTRICHE E IL NODO TASSAZIONE

The spread of electric cars is causing a drastic reduction in revenue from excise duties on fossil fuels, which is not offset by an equivalent increase in revenue from excise duties on electricity. This problem is exacerbated by the looming threat of regressivity and the penalization of virtuous behavior. The article provides an overview of how the issue emerges in economic analyses in different countries. In Italy, the situation is particularly delicate given the high level of excise tax revenue and its allocation to general taxation. The Eu proposal for «green excise taxes» is not intended to solve this problem; a first response – at least in terms of revenue recovery – can be considered the reduction of environmentally harmful subsidies, which has affected the tax differential between gasoline and diesel.

La diffusione delle auto elettriche sta causando una drastica riduzione del gettito delle accise sui carburanti fossili, non compensato da un equivalente aumento del gettito delle accise sull'energia elettrica. Un problema aggravato dall'incombere di fenomeni sia di regressività che di penalizzazione dei comportamenti virtuosi. L'articolo propone una panoramica di come la questione emerga nelle analisi economiche in diversi paesi. In Italia la situazione è particolarmente delicata vista l'elevatezza del gettito delle accise e la sua destinazione alla fiscalità generale. La proposta Ue di «accise verdi» non è destinata a risolvere questo problema; una prima risposta – perlomeno in termini di recupero di gettito – può essere considerata la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi che ha inciso sul differenziale fiscale tra benzina e gasolio.

Numerosi studi, tanto internazionali quanto italiani, hanno messo in luce una conseguenza inevitabile della sempre maggiore diffusione dei motori elettrici per i veicoli adibiti al trasporto di persone e merci: la progressiva, importante diminuzione del gettito dei tributi che gravano sul consumo o sulla

immissione al consumo dei combustibili fossili, e in particolare delle accise e dei prelievi simili. Si tratta di un fenomeno che costituisce l'altra faccia della medaglia della auspicata e promossa transizione *green*, che esplica i suoi effetti negativi non solo sul piano finanziario ma anche, in una più ampia ottica, sui profili sociali e redistributivi connessi alla tassazione.

Dopo aver brevemente esaminato questi studi, si formuleranno alcune considerazioni sul sistema di tassazione dei prodotti energetici in Ue e in Italia e su possibili linee di riflessione per una mitigazione di tali effetti negativi.

1. GLI STUDI SULL'IMPATTO DELLA TRANSIZIONE SUL GETTITO DELLE IMPOSTE

1.1. Gli effetti

Non solo la fiscalità Ue conosce – con le accise – forme di imposizione sui carburanti, ma anche naturalmente quella di paesi extra-Ue, quali la Norvegia, che costituisce un importante *case study* data la rilevantissima penetrazione di auto elettriche, e gli Stati Uniti.

Un rapporto della *Federal reserve bank of Chicago* del 2023 ⁽¹⁾ analizza il gettito delle tasse sui carburanti, che costituiscono un'importante fonte di finanziamento per la costruzione e manutenzione della rete stradale. Tra i diversi elementi che hanno comportato una riduzione del gettito si annovera appunto

* Professoressa di diritto tributario, Università Luiss Guido Carli

la penetrazione dei motori elettrici, sia in auto ibride, sia in auto *full electric*. Va sottolineato subito un aspetto sul quale si tornerà in seguito, e cioè che negli Stati Uniti – al contrario di quanto accade di norma in Ue e comunque in Italia – tale gettito ha una destinazione specifica, essendo come detto destinato alla rete stradale.

Secondo gli autori di questo rapporto, la Norvegia, leader mondiale nell'adozione di auto elettriche, può fungere da esempio per le sfide future: dopo aver incentivato massicciamente l'acquisto di tali auto con esenzioni fiscali, il governo norvegese si trova infatti a far fronte a un ammanco di entrate di circa 19,2 miliardi di corone (circa 1,7 mld euro).

L'analisi della situazione norvegese appare in effetti particolarmente interessante. Secondo uno studio del 2024 ⁽²⁾, grazie a consistenti agevolazioni fiscali, tra le quali l'esenzione dall'Iva locale ⁽³⁾, in Norvegia le auto elettriche o ibride hanno raggiunto una quota di mercato di quasi il 90%. Le perdite fiscali (dovute quindi non solo alla diminuzione del gettito delle imposte sui carburanti, ma anche proprio agli incentivi fiscali) fanno però ritenere che il sistema non sia sostenibile.

Tornando agli Stati Uniti, uno studio del *National bureau of economic research* del 2019 ⁽⁴⁾ nello stimare la perdita di gettito in 6 miliardi di dollari nel 2030 ⁽⁵⁾ mette in luce come essa sia concentrata in Stati, quale la California, in cui maggiore attualmente è l'uso di veicoli elettrici e come abbia effetti notevolmente regressivi. Essendo, come noto, la proprietà dei nuovi e più costosi ⁽⁶⁾ – in assenza di specifici e congrui incentivi – veicoli elettrici concentrata nelle fasce più ricche della popolazione (e nei relativi territori di residenza, come appunto la California), il costo delle reti stradali, da tutti impiegate ⁽⁷⁾, viene di fatto posto a (maggiore) carico della popolazione meno abbiente che continua a utilizzare i vecchi veicoli con motori termici.

Anche l'*International transport forum* dell'Ocse ⁽⁸⁾ analizza il problema, ipotizzando l'azzeramento del gettito delle tasse sui carburanti entro il 2050; d'altra parte, il basso costo marginale per chilometro dei veicoli elettrici incentiva il loro uso, con conseguenti congestioni del traffico.

Venendo agli studi sui paesi europei, una recentissima analisi ⁽⁹⁾ sulla situazione dell'area metropolitana di Berlino evidenzia che – data la differenza tra le accise gravanti sul carburante e quelle gravanti sull'elettricità ⁽¹⁰⁾ – nel 2030 le minori entrate fiscali riferite alla Regione saranno pari a 671 mil. euro e quelle dell'intera Germania a 12,5 mld euro.

Non meno preoccupate e preoccupanti sono le analoghe analisi svolte con riferimento alla situazione italiana.

Unem, nel sottolineare che in Italia il gettito delle accise su benzina e gasolio è particolarmente rilevante in termini assoluti e anche in comparazione con gli altri paesi Ue ⁽¹¹⁾, stima una riduzione del gettito delle accise sui carburanti di circa 3,8 miliardi di euro nel 2030, valore che potrebbe superare i 9 miliardi nel 2040 ⁽¹²⁾; parzialmente diverse le stime di Ecco ⁽¹³⁾, che si attestano su una perdita di gettito di poco più di 1 miliardo al 2030 euro e quasi 6 miliardi nel 2040.

1.2. I rimedi

Molto interessanti ai fini del tema che si sta trattando sono i rimedi proposti in questi studi.

Riprendendo un accenno già fatto, va evidenziato che tali rimedi sono sostanzialmente differenti nel sistema statunitense, data la natura di tributo di scopo (finanziamento della rete stradale) delle tasse sui carburanti, rispetto al sistema Ue, in cui le accise sono, di norma, tributi destinati alla fiscalità generale ⁽¹⁴⁾. Va anche considerato che gli studi negli Stati Uniti tendono a considerare il problema della diminuzione di gettito *stand alone*, mentre in Unione europea,

dato il nostro sistema armonizzato delle accise che gravano anche sul consumo di energia elettrica, alcune ipotesi – come si vedrà – si incentrano proprio sulla misura di queste ultime. Ed infine, un altro elemento di differenziazione tra Stati Uniti e paesi europei è costituito dal perseguimento degli obiettivi fissati dal pacchetto Ue *Fit for 55* che come noto prevede – sebbene vi sia una riflessione in corso da parte delle istituzioni europee su alcuni punti qualificanti, quali le scadenze finali e i target intermedi – lo stop alle vendite di veicoli a combustione interna dal 2035.

Negli Stati Uniti le misure già adottate da alcuni Stati federati consistono in tasse specifiche di circolazione per veicoli elettrici ed ibridi, in tasse sulle ricariche effettuate in stazioni pubbliche commisurate ai kWh, nell'adozione di misure di *road pricing*, vale a dire tariffe basate sulle miglia effettivamente percorse anziché sul consumo di carburante ⁽¹⁵⁾. Queste misure dovrebbero perseguire l'obiettivo di assicurare al sistema una maggiore equità orizzontale, perseguendo al contempo il principio del beneficio tramite la correlazione del pagamento di specifiche somme, di natura fiscale o meno, all'uso dell'infrastruttura viaria; contemporaneamente potrebbe essere perseguito un obiettivo di tipo ambientale, strutturando le misure in modo tale da scoraggiare tecnologie inquinanti o ridurre la congestione stradale ⁽¹⁶⁾.

Quest'ultima considerazione evidenzia un ulteriore aspetto del problema ⁽¹⁷⁾: sebbene, per i motivi indicati, specifiche imposizioni sulle auto elettriche possono contribuire a ridurre la regressività del sistema attuale, esse rischiano ovviamente di avere un effetto disincentivante sul loro acquisto ed utilizzo, specie in una situazione come quella degli Stati Uniti in cui il prezzo del carburante è notevolmente inferiore (meno di un quarto) rispetto alle esternalità negative stimate della circolazione dei veicoli con motore termico. Una soluzione proposta

è quella di combinare un sussidio all'acquisto per incoraggiare il passaggio all'elettrico con il *road pricing* (fiscale) per scoraggiare l'eccesso di guida; nel medio-lungo periodo, si potrebbe così ipotizzare l'eliminazione delle tasse sui carburanti. Peraltro, le misure di *road pricing* dovrebbero essere estremamente analitiche, scoraggiando il traffico soprattutto nelle tratte e negli orari critici (pedaggi di congestione); contemporaneamente, dovrebbero essere potenziati i trasporti pubblici, anche per evitare che le tariffe gravino soprattutto sui lavoratori pendolari provenienti da zone periferiche.

Anche per la situazione specifica della Norvegia ⁽¹⁸⁾ viene suggerito un mix di misure, partendo dalla considerazione che l'eliminazione immediata e integrale degli elevati benefici finora riconosciuti alle auto elettriche provocherebbe un indesiderato «shock fiscale». Dunque, si dovrebbe procedere a un incremento programmato e progressivo del carico fiscale sui veicoli elettrici, insieme all'introduzione di tariffe di parcheggio e pedaggi stradali.

Particolarmente interessante, per la situazione italiana e dell'Ue più in generale, è il rapporto Ecco, che amplia l'orizzonte dell'indagine e quindi dei rimedi proposti. Il rapporto evidenzia una profonda incoerenza nel sistema fiscale vigente riguardo ai vettori energetici per la mobilità (auto private). Ed infatti, per ogni kWh consumato la ricarica elettrica subisce un'imposizione (fiscale e parafiscale, nella specie tramite gli oneri generali di sistema) sempre superiore rispetto ai carburanti fossili. Nelle infrastrutture pubbliche *ultra-fast*, questo carico può essere fino a tre volte superiore rispetto alle accise sulla benzina. Ne consegue che, ragionando in termini di emissioni, alle ricariche elettriche è applicato un carico fiscale medio di 415 euro/tonn. CO₂ contro i 252 euro/tonn. CO₂ dei carburanti tradizionali. Questo assetto, in sé considerato, viola il principio «chi inquina

paga», poiché penalizza la tecnologia meno impattante.

Nonostante quanto evidenziato, l'auto elettrica resta l'opzione più economica per il consumatore grazie a un'efficienza da 3 a 5 volte superiore rispetto ai motori termici. Dal che deriva la perdita di gettito per lo Stato ⁽¹⁹⁾ con riferimento alle accise, stimata nel rapporto in circa 6 mld euro nel 2040, come sopra si è detto.

Tuttavia, la futura introduzione del meccanismo di scambio di quote di emissione per i trasporti (Ets2) comporterà l'applicazione di una *carbon tax* ⁽²⁰⁾ sui combustibili fossili. Questo genererà un extragettito stimato in 3,2 miliardi nel 2030 e 6,8 miliardi nel 2040, compensando ampiamente le perdite derivanti dalle accise tradizionali.

Quindi, per gestire la transizione in modo equo e sostenibile il rapporto suggerisce una riforma dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad), eliminando il differenziale di accisa tra gasolio e benzina; tale misura permetterebbe di recuperare circa 3,4 miliardi di euro l'anno, mantenendo la parità di gettito fino al 2035. Sarebbe inoltre prioritario ridurre il peso degli oneri generali di sistema sulle tariffe elettriche per la ricarica pubblica.

2. ALCUNE CONSIDERAZIONI

Le circostanze che il gettito delle accise sia destinato alla fiscalità generale e dunque che l'accisa sui carburanti non abbia una specifica destinazione (quale quella al finanziamento della viabilità e dei trasporti) potrebbero semplicemente consentire di reperire mediante altre imposte, dirette o indirette, il deficit di gettito derivante dalla transizione all'elettrico del parco auto. Soluzione concettualmente semplice ma anche semplicistica, se si tiene conto dell'elevato livello impositivo complessivo, del fabbisogno finanziario dello Stato e, per ultimo ma non per importanza, dell'opportunità – se non della necessità – di esaminare il tema che

ci occupa dallo specifico punto di vista della fiscalità ambientale e più specificamente «eco-energetica». Di norma, la finalità degli strumenti di fiscalità ambientale è quella di incentivare i comportamenti virtuosi e di penalizzare quelli con effetto pregiudizievole per l'ecosistema: ciò in applicazione del principio comunitario «chi inquina paga» nonché – in Italia – in armonia con la revisione costituzionale che nel 2022 ha recepito negli artt. 9 e 41 Cost. i principi di sostenibilità ambientale, richiedendo a livello interpretativo e applicativo un conseguente adeguamento del principio di capacità contributiva e del suo fondamento solidaristico ⁽²¹⁾. Considerando il nostro caso, tali strumenti dovrebbero consentire un recupero complessivo di gettito ⁽²²⁾, più che una redistribuzione degli oneri fiscali all'interno del sistema: sembra evidente, infatti, che l'ipotesi di aggravare l'imposizione a carico delle auto elettriche per compensare il minor gettito delle accise sui carburanti comporterebbe un indesiderabile effetto penalizzante per coloro che adottano un comportamento virtuoso.

Né, d'altra parte, avrebbe effetti significativi, dal punto di vista finanziario e soprattutto nella necessaria ottica di medio-lungo termine, una riduzione ⁽²³⁾ degli incentivi all'acquisto delle auto elettriche previsti nel nostro Paese per privati con Isee fino a 40.000 euro, posto che i fondi stanziati (597 milioni di euro – art. 4 Dm 8 agosto 2025) non sono di ammontare particolarmente elevato e soprattutto, allo stato, sono temporanei e finanziati con fondi Pnrr.

Soffermandoci sul sistema delle accise, è noto come da molti anni si sia in attesa dell'attuazione, in sede Ue, della proposta Com(2021) 563 *final* di modifica della direttiva Accise 2003/96/Ce, con l'obiettivo di attuare le c.d. «accise verdi». Essendo le accise imposte armonizzate, i singoli Stati europei non possono procedere autonomamente a modificare le linee generali della disciplina e neanche la struttura

della tassazione ⁽²⁴⁾ e del resto ciò non sarebbe neanche utile o opportuno, vista la portata certamente sovranazionale delle conseguenze delle politiche ambientali.

Attualmente, la misura delle accise sui prodotti energetici è fissata del tutto indipendentemente dalle caratteristiche in termini di emissioni nocive e, laddove sono previste delle agevolazioni, queste hanno l'obiettivo di favorire determinati settori produttivi, quali l'agricoltura e la pesca, e non di promuovere consumi virtuosi in termini ambientali. Il progettato allineamento della tassazione agli obiettivi ambientali sarà perseguito passando dalla attuale tassazione basata sul volume dei prodotti a una basata sul contenuto energetico, eliminando gli incentivi a favore dell'uso di combustibili fossili, introducendo una classificazione delle aliquote in base alle prestazioni ambientali dei prodotti tassati e stabilendo un'indicizzazione delle aliquote minime, in modo da mantenerle adeguate al mercato. Inoltre l'attuale struttura fiscale sarà semplificata raggruppando i prodotti energetici (usati come carburanti per motori o combustibili per riscaldamento) e l'elettricità in categorie e classificandoli in base alle loro prestazioni ambientali, come definite nel contesto del *Green deal europeo* ⁽²⁵⁾. La proposta, che intende comunque preservare la capacità di generare entrate per i bilanci degli Stati membri, tiene nella dovuta considerazione anche le questioni sociali sottese alla progettata riforma, introducendo la possibilità di esentare le famiglie vulnerabili dalla tassazione relativa ai combustibili per riscaldamento per un periodo di dieci anni e prevedendo un periodo transitorio di dieci anni per il raggiungimento dell'aliquota minima di tassazione.

Anche a prescindere dal fatto che la proposta ha incontrato numerosi ostacoli al suo accoglimento, che quindi non sembra imminente ⁽²⁶⁾, si deve rilevare che, per quanto qui interessa, il suo punto qualificante è la differenziazione della misura



delle accise in funzione dell'utilizzo del medesimo prodotto ⁽²⁷⁾. Per quanto concerne l'energia elettrica, si prevede la possibilità di applicare un'aliquota temporanea minima pari a zero per incentivarne l'uso, anche ai fini della mobilità.

Se ciò è senz'altro un importante tassello per un'applicazione delle accise mirata alla transizione energetica e alla sostenibilità, non si può non osservare come essa rischi di aggravare e non certo di alleviare il problema del riequilibrio finanziario del sistema reso necessario dalla penetrazione di auto *green* sul mercato: ciò perché la proposta assoggetta a maggiore imposizione i carburanti fossili, comportando di per sé un disincentivo al loro uso nel medio-lungo periodo a fronte di un possibile momentaneo riflesso positivo sul gettito ⁽²⁸⁾ e ulteriori effetti regressivi ⁽²⁹⁾ che necessitano di riequilibrio finanziario e sociale.

Una possibile risposta fiscale al problema qui in esame ⁽³⁰⁾ potrebbe invece effettivamente venire, come proposto da Ecco, dalla riduzione dei Sad riferiti allo specifico settore. Il Ministero dell'ambiente pubblica un Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad) e dei sussidi ambientalmente favorevoli (Saf), giunto nel 2025 alla set-

tima edizione (riferita al periodo 2023-2024). Secondo il Catalogo, circa il 94% dei Sad è costituito da spese fiscali (agevolazioni, aliquote ridotte). L'Italia, nell'ambito della Riforma 2 della Missione 7 del Pnrr, si è impegnata alla riduzione dei sussidi dannosi per l'ambiente; il processo prevede un'ampia consultazione degli *stakeholders* con un primo obiettivo volto a ridurre i Sad nel 2026 (2 mld euro) e a definire un percorso di ulteriore graduale riduzione fino al 2030 (ulteriori 3,5 mld euro). In attuazione del piano, l'art. 3, comma 1, D.lgs n. 43/2025, relativo al *Differente trattamento fiscale tra benzina e gasolio* (codice EN.SI.24), modificato dalla Legge di bilancio 2026 (art. 1, comma 130, l. n. 199/2025) ha disposto l'avvicinamento delle aliquote di accisa sulle benzine e sul gasolio impiegato come carburante ⁽³¹⁾ nell'arco di cinque anni, decorrenti dal 2026. La relazione tecnica alla Legge di bilancio stima le maggiori entrate in 550 milioni di euro per il 2026 e in 2,6 miliardi fino al 2033. Tali risorse sono destinate in parte al finanziamento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale e in parte al Fondo per l'attuazione della delega fiscale (art. 3, comma 6, D.lgs n. 43/2025 come modificato).

Come si può rilevare, negli importi e nel mix di destinazione delle risorse (da un lato il trasporto pubblico, anche se con specifico riferimento agli oneri del rinnovo contrattuale e non direttamente al suo rafforzamento, e dall'altro la fiscalità generale) questa sembra essere una prima risposta al deficit di risorse di cui qui si tratta, da valutarsi positivamente in quanto interna alla evidenziata logica complessiva del sistema. Non vi è dubbio, peraltro, che essa è ben lungi dal costituire una risposta di sistema e dagli effetti durevoli nel tempo: non sembra tuttavia che allo stato attuale sia possibile individuare agevoli strade alternative.

Roma, 2 marzo 2026

NOTE

(¹) LaGuardia E., Dziczek K., Mattoon R. (2023), *Electric vehicles, motor fuel taxes, and road funding in the Seventh District and beyond*, in *Economic Perspectives*, n. 2.

(²) Pfaffenbichler P., Fearnley N., Figenbaum E., Emberger G. (2024), *Simulating the effects of tax exemptions for plug-in electric vehicles in Norway*, in *European Transport Research Review*, vol. 16, n. 26.

(³) Lo studio esamina anche un altro interessante aspetto che non è qui possibile approfondire, e cioè la comparazione tra la politica norvegese di agevolazione fiscale e quella austriaca di incentivi all'acquisto (politica utilizzata anche in Italia), concludendo per la maggiore efficienza della prima.

(⁴) Davis L.D., Sallee J.M. (2019), *Should electric vehicle drivers pay a mileage tax?*, Nber working paper series, n. 26072.

(⁵) Uno studio anche prospettico condotto sulla situazione dello Stato dell'Indiana nel periodo 2021-2035 evidenzia una diminuzione del gettito delle tasse sui carburanti del 21% tra il 2030 e il 2035 (Konstantinou T., Labi S., Gkritza K. (2023), *Assessing highway revenue impacts of electric vehicles using a case study*, in *Research in transportation economics*, vol. 100, 101248.

(⁶) Recenti analisi sul prezzo medio dei veicoli elettrici evidenziano peraltro un trend in discesa, anche per la penetrazione nel mercato dei modelli e della componentistica made in China (Jato, *Examine Bev affordability and the growth of Chinese OEMs*).

(⁷) Si rileva anche, in proposito, come i veicoli elettrici siano mediamente più pesanti di quelli tradizionali, comportando una maggiore usura del manto stradale e contribuendo anche in questo modo all'effetto regressivo.

(⁸) International transport forum (2023), *Decarbonisation and the pricing of road transport*.

(⁹) Nguyen T.N., Müsgens F. (2026), *Fuel tax loss in a world of electric mobility: a window of opportunity for congestion pricing*, in *Energy Policy*, vol. 210, 115068.

(¹⁰) Al che si può aggiungere la maggiore efficienza dei motori elettrici. Lo studio calcola che l'incidenza delle accise per chilometro percorso è di circa 0,03 euro/km per i carburanti fossili, ma scende a meno di 0,005 euro/km per l'elettricità.

(¹¹) Il gettito dell'accisa sui prodotti energetici, loro derivati e prodotti analoghi (oli minerali) nel 2024 è di 25.779 milioni di euro; l'accisa sull'energia elettrica e addizionali ammonta a 2.460 milioni di euro (fonte Mef). Il gettito fiscale relativo ai carburanti (comprensivo di Iva e anche del carico fiscale e parafiscale sull'energia elettrica per autotrazione) è indicato da Anfia – Associazione nazionale filiera industria automobilistica (comunicato stampa del 18 dicembre 2025) in 40 mld euro nel 2024.

(¹²) Unem (2024), *Nel 2030 meno benzina e gasolio e il gettito accise si riduce di 3,8 miliardi di euro per compensarlo il costo delle ricariche elettriche potrebbe quadruplicarsi*, nota stampa del 7 giugno.

(¹³) Ecco (2024), *La fiscalità dell'energia nella transizione all'auto elettrica*, a cura di Bienati M., 3 ottobre.

(¹⁴) Secondo i dati consultabili sul sito della Commissione europea, *Taxes in Europe database*, nella maggior parte degli Stati – come in Italia – il gettito è integralmente dello Stato. Solo in alcuni Stati, come la Spagna, esso è in parte destinato alle autonomie locali. Non constano peraltro specifici vincoli di destinazione.

(¹⁵) Il rapporto della *Federal reserve bank of Chicago* citato evidenzia la complessità amministrativa di questa soluzione, nonché i connessi problemi di tutela della privacy. Analogamente, quanto a misure alternative e criticità, conclude lo studio Konstantinou et al. (2023), *Op. cit.* in Nota 5.

(¹⁶) Non dissimile è il mix di misure fiscali ed extrafiscali proposto dall'Itt, che peraltro raccomanda un approccio

graduale, articolato in quattro fasi: includere inizialmente solo veicoli elettrici e ibridi plug-in con una tassa chilometrica semplice; estendere la tassa a tutti i veicoli, riducendo parallelamente le accise per evitare la doppia tassazione; differenziare le tariffe in base alla regione (urbana vs rurale); introdurre componenti legate alla congestione nelle aree metropolitane.

(¹⁷) Su cui si soffermano in particolare Davis e Sallee (2019), *Op. cit.* in Nota 4.

(¹⁸) Pfaffenbichler et al. (2024), *Op. cit.* in Nota 2.. I ricercatori hanno utilizzato una versione aggiornata del modello Serapis, un simulatore dinamico che analizza lo sviluppo della flotta automobilistica e le scelte dei consumatori basandosi sui costi e sull'utilità percepita.

(¹⁹) Gli oneri di sistema, per quanto nei riguardi del consumatore possano essere considerati una parte del carico fiscale complessivo, non confluiscono direttamente nel bilancio statale: cfr. Salvini L. (2018), *Oneri di sistema e tutela del consumatore*, in *ENERGIA*, n. 4, p. 64 e, più recentemente, Salvini L. (2024), *Le SS.UU. della Cassazione si pronunciano: gli oneri di sistema non hanno natura tributaria*, *Fiscalitàdellenergia.it*, 22 marzo.

(²⁰) La Nota metodologica opportunamente precisa che l'incidenza degli Ets è stata scorporata dal prezzo dell'energia e considerata una componente di imposizione fiscale (cosa che essa in effetti non è, non avendo lo strumento natura tributaria).

(²¹) Si veda per tutti Uricchio A.F., Calculli T. (2025), *La revisione delle accise sui prodotti energetici e il principio di sostenibilità*, in *Rivista di diritto finanziario e scienza delle finanze*, vol. 10, pp. 3-50.

(²²) Si noti, al riguardo, che allo stimato gap di entrate a titolo di accise va aggiunta l'Iva che grava anche sull'ammontare delle accise economicamente traslate tramite il prezzo sul consumatore finale.

(²³) Una riduzione delle agevolazioni per l'acquisto di auto elettriche non sarebbe peraltro conforme alle indicazioni dell'Ue che, da un lato, raccomanda l'adozione di misure economiche specifiche per agevolare la transizione verso le auto elettriche delle fasce meno abbienti della popolazione; dall'altro, prevede un potenziamento delle agevolazioni specie per l'elettrico made in Ue (European Commission (2025), *Automotive Package*).

(²⁴) Potendo dunque manifestare una minore reattività rispetto ai paesi extra-Ue.

(²⁵) Si veda per un approfondimento sul tema Salvini L. (2022), *La tassazione dell'energia*, in *Accademia nazionale dei Lincei (a cura di), Una nuova politica economica e tributaria per l'Unione europea*, Atti del convegno dei Lincei, 27 maggio 2022, Roma, p. 187.

(²⁶) Da ultimo, la presidenza del Consiglio Ue ha elaborato un «testo di compromesso» St 14451/25 Init del 10 novembre 2025, corredato dalla nota St 14443/25 Init (ove un dettagliato resoconto delle precedenti interlocuzioni), invitando i membri a una discussione. I punti controversi riguardano essenzialmente il trasporto aereo e marittimo, mentre per quanto riguarda gli altri settori l'ultima proposta non sembra discostarsi significativamente dalla precedente, esaminata nel testo.

(²⁷) L'Ue ha emanato la direttiva 2022/542 che ha previsto tra l'altro, conferendo però discrezionalità agli Stati membri, l'adeguamento della disciplina Iva e in particolare delle aliquote per allineare la disciplina dell'imposta con le altre politiche dell'Unione, tra cui il *Green deal europeo*. Per questa parte la direttiva non è stata attuata nel nostro paese.

(²⁸) Come osserva la relazione alla Proposta di modifica della direttiva Accise, la possibile regressività delle imposte sull'energia potrebbe essere compensata dall'impiego delle maggiori entrate

per sostenere la transizione verde sia attraverso il finanziamento di investimenti in beni ed apparecchi a basse emissioni ed alta efficienza, sia attraverso il trasferimento di somme forfetarie.

⁽²⁹⁾ Questi aspetti vengono specificamente esaminati dal Comitato economico e sociale europeo (Eesc) nel documento 2022/C 194/13 nel quale raccomanda, tra l'altro, di prevedere in sede di riforma delle aliquote minime differenziate per imprese e famiglie. Si veda inoltre la raccomandazione Ue 2023/2407 sulla povertà energetica.

⁽³⁰⁾ Non si ignorano, evidentemente, i limiti intrinseci a un approccio esclusivamente fiscale a un tema complesso e multiforme come quello in esame; prova ne è anche il fatto che gli studi qui esaminati propongono un mix fiscale, parafiscale e tariffario per una

possibile soluzione. Del resto, questo tema costituisce un aspetto del più vasto ambito dell'efficienza dell'uso delle risorse anche in chiave ambientale, per il quale l'Ocse nel suo documento *Policy guidance on resource efficiency* del 2016 ha appunto messo in guardia sull'insufficienza del mero approccio fiscale. Data la specifica competenza di chi scrive, tuttavia, non sarebbe opportuno o utile esaminare aspetti che esulano dall'ambito fiscale.

⁽³¹⁾ Per un focus economico statistico sul differente trattamento fiscale della benzina e del gasolio in Italia, si veda Ministero dell'ambiente (2025), *Relazione alle Camere e al Cite su Esiti dell'aggiornamento del Catalogo e le proposte per la progressiva eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi e per la promozione dei sussidi ambientalmente favorevoli*.

Per approfondire

ENERGIA

Ets2: implicazioni per famiglie e Pmi italiane

di Francesco Martoccia, *ENERGIA* 4.25

Come diffondere davvero l'auto elettrica in Europa

di Giovanni Goldoni, *ENERGIA* 4.25

La tutela costituzionale dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi

di Stefano Grassi, *ENERGIA* 4.22

RivistaEnergia.it

La sanzione Agcm a Enel X e la concorrenza nel settore ricarica elettrica

di Luca Lo Schiavo

Sad: l'intricato labirinto costi/benefici nella lotta al cambiamento climatico

di Luca Ferrari

Una 'stangatina' verde?

di Chicco Testa