dossier

XIX Legislatura

30 ottobre 2026

Disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale

D.L.162/2026 – A.C. 3106-A

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
Ufficio ricerche nei settori economico e finanziario
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it

Dossier n.769/1

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Finanze
Tel. 066760-9496 ✉ st_finanze@camera.it

Progetti di legge n. 662/1

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

D26162a.docx

I N D I C E

CAPO I – DISPOSIZIONI PER IL CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI DERIVANTI DAL PERDURANTE AUMENTO DEL COSTO DEI CARBURANTI E IN MATERIA FISCALE 3

- Articolo 1, commi 1-3 *(Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante)* 3
- Articolo 1, commi 4 e 5 *(Misura in favore dell'autotrasporto di merci e di passeggeri con autobus) - Abrogato* 9
- Articolo 2 *(Esenzione dalla tassa di possesso automobilistico per specifiche tipologie di veicoli, motocicli e ciclomotori)* 13
- Articolo 3 *(Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche)* 20
- Articolo 4 *(Differimento del contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni) – Abrogato dall'art. 1, c. 4, lett. b) del D.L. 193/2026* 24

CAPO II – DISPOSIZIONI PER IL SOSTEGNO DEL DIRITTO ALLO STUDIO E PER GARANTIRE L'EQUILIBRIO DI BILANCIO DELLA FONDAZIONE "MILANO-CORTINA 2026" 27

- Articolo 5 *(Disposizioni urgenti in materia di borse di studio universitarie)* 27
- Articolo 6 *(Fondazione "Milano-Cortina 2026")* 29

CAPO III – DISPOSIZIONI FINANZIARIE E FINALI 32

- Articolo 7 *(Disposizioni finanziarie)* 32
- Articolo 8 *(Entrata in vigore)* 43

CAPO I – DISPOSIZIONI PER IL CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI DERIVANTI DAL PERDURANTE AUMENTO DEL COSTO DEI CARBURANTI E IN MATERIA FISCALE

Articolo 1, commi 1-3
(Disposizioni in materia di accisa sul gasolio usato come carburante)

L'**articolo 1**, **commi 1 e 2,** dispone la **riduzione** delle aliquote di **accisa** applicate al **gasolio** e al **biodiesel** impiegati come carburanti, nella misura di **10 centesimi** di euro per litro per il **gasolio** e di 4,45 centesimi per litro per il biodiesel nel periodo **dal 18 al 25 settembre**. Per il periodo **dal 26 settembre al 5 ottobre** la riduzione passa a **5 centesimi** per litro per il **gasolio**.
Il **comma 3** quantifica gli oneri derivanti dai commi 1 e 2 in **111,8 milioni di euro** per l'anno **2026** e in 1,2 milioni di euro nell'anno 2028.

In dettaglio il **comma 1**, in considerazione del perdurare dell'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici impiegati come carburanti, **ridetermina in riduzione l'aliquota di accisa** sugli oli da gas o **gasolio** impiegato come carburante, fissandola, per il periodo **dal 18 al 25 settembre 2026**, nella misura di **572,90 euro per mille litri**, con una **riduzione di 10 centesimi di euro per litro** rispetto all'aliquota di accisa ordinariamente applicata (672,90 euro per mille litri).

Si ricorda che la misura di **532,90 euro per mille litri** (con una **riduzione di 14 centesimi di euro per litro**) dell'aliquota di accisa sul gasolio è stata disposta per il periodo **dal 28** al 29 **luglio** 2026 dal D.M. 27 luglio 2026 (meccanismo della c.d. accisa mobile). Il decreto-legge n. 133 del 2026 ha disposto la stessa misura per il periodo dal 30 luglio fino al 6 agosto. Il decreto-legge n. 139 del 2026 ha prorogato la medesima misura dal 7 al 24 agosto. Per il periodo dal 25 al 26 agosto è intervenuto il D.M. 20 agosto 2026 il quale ha disposto la stessa misura di accisa sul gasolio con oneri a valere sulle maggiori entrate IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di luglio 2026. Il decreto-legge n. 153 del 2026 ha nuovamente prorogato la medesima misura di accisa dal 27 agosto al 5 settembre. Il D.M. 4 settembre 2026 ha previsto dal 7 al 10 settembre la stessa misura dell'aliquota di accisa sul gasolio con oneri a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di agosto 2026. Da ultimo, il decreto-legge n. 157 del 2026 ha prorogato la stessa misura di accisa dall'11 **al 17 settembre 2026**.

Si ricorda che la riduzione dell'accisa si riflette anche sulla base imponibile IVA, generando un **ulteriore abbattimento del prezzo finale alla pompa** superiore al mero valore nominale della riduzione dell'accisa. Il Governo stima che **la riduzione** stabilita dal decreto in esame, **comprensiva del corrispondente effetto sull'IVA, è pari a 12,2 centesimi al litro dal 18 al 25 settembre 2026 e a 6,1 centesimi al litro dal 26 settembre al 5 ottobre 2026**. Nella prima fase il beneficio è esteso anche ai gasoli paraffinici e al biodiesel immessi in consumo come carburanti.

Il **comma 2** ridetermina, in **riduzione**, per il solo periodo **dal 18 al 25 settembre**, l'aliquota di accisa applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (**HVO**) e al **biodiesel**, immessi in consumo tal quali per essere impiegati come carburanti, a condizione che gli stessi biocarburanti soddisfino le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014. L'aliquota di accisa sui citati prodotti è fissata nella misura di **572,90 euro per mille litri**, pari a quella sul gasolio così come rideterminata ai sensi del comma 1. Rispetto all'aliquota vigente a inizio anno, pari a 617,40 euro per mille litri, la **riduzione è di 4,45 centesimi di euro al litro**.

Si ricorda che il D.L. n. 133 del 2026 per il periodo dal 30 luglio fino al 6 agosto ha disposto la misura di **532,90 euro per mille litri** dell'aliquota di accisa applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (**HVO**) e al **biodiesel**. Il decreto-legge n. 139 del 2026 ha prorogato la medesima misura dal 7 al 24 agosto. Il decreto-legge n. 153 del 2026 ha nuovamente prorogato la medesima misura di accisa dal 27 agosto al 5 settembre. I **D.M.** del 20 agosto 2026 e del 4 settembre 2026 che hanno disposto la riduzione dell'accisa sul gasolio per i periodi, rispettivamente, del **25-26 agosto** e del **6-10 settembre** non hanno riguardato l'aliquota per il biodiesel la quale per i periodi sopra indicati è tornata a **617,40 euro** per mille litri.

Il decreto legislativo n. 43 del 2025 (art. 3, comma 4) prevede un'aliquota ridotta (pari a 617,40 euro per mille litri) per i gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (**HVO**) e per il **biodiesel**, immessi in consumo tal quali per essere impiegati come carburanti, nel rispetto delle condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014.

L'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 stabilisce le condizioni affinché i regimi di aiuti sotto forma di agevolazioni in tema di accise sui prodotti energetici siano considerati compatibili con il mercato interno e non soggetti all'obbligo di notifica preventiva alla Commissione europea. Si richiede, in particolare, che i combustibili sovvenzionati siano conformi ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di cui alla direttiva (UE) 2018/2001 e siano prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX di tale direttiva.

Si evidenziano nella seguente tabella le **riduzioni delle accise sui carburanti**, rispetto alle aliquote vigenti a inizio anno, disposte dai decreti-legge e dai decreti interministeriali che si sono susseguiti dall'inizio della crisi energetica a causa del conflitto in Medio Oriente.

Sono esposte, in particolare, le **riduzioni in centesimi di euro al litro** per la **benzina**, il **gasolio**, il **biocarburante** e **in centesimi di euro al chilo** per il **GPL** rispetto alle aliquote di accise ordinarie vigenti al 1° gennaio 2026.

	Al **1° gennaio 2026**	**19 mar. - 7 apr.**	**8 apr.- 1° mag.**	**2 mag.- 22 mag.**	**23 mag. - 3 lug..**	**4 lug. - 27 lug.**	**28 lug. -17 sett.**	**18 sett. - 25 sett.**	**26 sett. - 5 ott.**	**28 ott. - 7 nov.**
Benzina cent. di euro/1 litro	67,29	-20	-20	-5	-5	0	0	**0**	**0**	0
Gasolio cent. di euro/1 litro	67,29	-20	-20	-20	-10 -5†	0	-14	**-10**	**-5**	**-4**
Biodiesel cent. di euro/1 litro	61,74	0	-14,45	-14,45*	-4,45†	0	-8,45‡	**-4,45**	**0**	0
GPL cent. di euro/1 kg	26,777	-10	-10	-2,5	-2,5	0	0	**0**	**0**	0

* Riduzione stabilita per il periodo dal 2 al 10 maggio (art. 1, comma 2, D.L. n. 63 del 2026). Tale riduzione non è stata prorogata dal D.M. 8 maggio 2026 per il periodo dall'11 maggio al 22 maggio.

† Riduzione stabilita per il periodo dal 23 maggio al 6 giugno (art. 1, comma 4-*bis*, D.L. n. 63 del 2026). Tale riduzione è stata portata a -5 cent. per il gasolio e a zero per il biodiesel dal D.M. 5 giugno 2026 per il periodo dal 7 giugno al 3 luglio.

‡ Tale riduzione decorre dal 30 luglio 2026. I D.M. del 20 agosto 2026 e del 4 settembre 2026 hanno disposto la riduzione dell'accisa sul gasolio per i periodi, rispettivamente, del 25-26 agosto e del 6-10 settembre. Tale riduzione non ha riguardato il biodiesel per i periodi sopra indicati.

Si ricorda che l'articolo 1, **comma 290 della legge n. 244 del 2007** consente, **con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica**, la **riduzione delle aliquote d'accisa sui** prodotti energetici usati come **carburanti** (oltre che sui prodotti energetici utilizzati come combustibili per riscaldamento per usi civili) **stabilite dal Testo Unico delle Accise a fronte dell'accertamento di maggiori entrate IVA derivanti da uno scostamento significativo del prezzo internazionale del greggio** (si ricorda che l'aliquota ridotta di accisa sui gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e sul biodiesel non è fissata dal TUA, ma dal decreto legislativo n. 43 del 2025: pertanto il meccanismo dell'accisa mobile non può essere utilizzato per tali prodotti). Il decreto ministeriale può essere adottato se il prezzo internazionale del greggio aumenta, sulla media del mese precedente, rispetto al valore di riferimento, espresso in euro, indicato nell'ultimo Documento di economia e finanza o nella relativa Nota di aggiornamento presentati alle Camere. Il decreto tiene conto dell'eventuale diminuzione, nella media del bimestre precedente all'adozione del medesimo decreto, del prezzo sopra indicato, rispetto a quello indicato nell'ultimo Documento di economia e finanza o nella relativa Nota di aggiornamento presentati alle Camere. Il meccanismo sopra descritto è stato

riattivato tramite il decreto-legge n. 21 del 2022 (articolo 1, comma 8) e utilizzato con successivi decreti ministeriali fino al 30 novembre 2022. Per ulteriori approfondimenti si segnala la pagina dedicata alla questione sul sito della Camera dei deputati.

Tale meccanismo (**c.d. accisa mobile**) è stato utilizzato anche in occasione delle riduzioni delle aliquote di accisa sui carburanti disposte dai recenti decreti-legge n. 33 del 2026 (decreto interministeriale del 18 marzo 2026) e n. 42 del 2026 (decreto interministeriale del 2 aprile 2026). Con il decreto interministeriale dell'8 maggio 2026 le aliquote di accisa rideterminate con l'art. 1, comma 1, del decreto-legge n. 63 del 2026 sono state prorogate dall'11 maggio al 22 maggio 2026. Tale estensione non ha riguardato l'accisa ridotta per il biodiesel. Il decreto interministeriale del 5 giugno 2026 ha prorogato, in occasione delle riduzioni disposte dal decreto-legge n. 89 del 2026 (successivamente abrogato e le cui disposizioni sono confluite nella legge n. 113 del 2026, di conversione del decreto-legge n. 63 del 2026), la **riduzione delle aliquote** di accisa su benzina, oli da gas o gasolio usato come carburante, gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti, in considerazione del **maggior gettito** conseguito nel periodo dal 1° maggio al 31 maggio 2026. L'estensione non ha riguardato l'accisa ridotta per il biodiesel.

Il decreto interministeriale del 27 luglio 2026 ha rideterminato **dal 28 al 29 luglio 2026** l'aliquota di **accisa sul gasolio** usato come carburante nella misura di **532,90 euro per mille litri**, a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di giugno 2026.

Il decreto interministeriale del 20 agosto 2026 ha rideterminato **dal 25 al 26 agosto 2026** l'aliquota di **accisa sul gasolio** usato come carburante nella misura di **532,90 euro per mille litri**, a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di luglio 2026.

Il decreto interministeriale del 4 settembre 2026 ha rideterminato **dal 7 al 10 settembre** l'aliquota di **accisa sul gasolio** usato come carburante nella misura di **532,90 euro per mille litri**, a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di agosto 2026. Come anticipato, anche nei periodi sopraddetti la riduzione non ha riguardato il biodiesel, il quale è stato sottoposto all'aliquota di 617,40 euro per mille litri.

Da ultimo il decreto interministeriale del 27 ottobre 2026 ha rideterminato **dal 28 ottobre al 7 novembre 2026** l'aliquota di **accisa sul gasolio** usato come carburante nella misura di **632,90 euro per mille litri**, a valere sulle maggiori entrate da IVA sui prodotti energetici riscosse nel mese di settembre 2026.

Nella tabella che segue sono esposte **le aliquote di accisa vigenti nei periodi indicati, come rideterminate dai decreti-legge e dai decreti interministeriali che si sono succeduti da inizio anno**. Si ricorda che la legge di bilancio 2026 (legge n. 199 del 2025, art. 1, comma 129) ha parificato le aliquote dell'accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante, portandole entrambe a 672,90 euro per 1.000 litri. L'aliquota dell'accisa sul GPL ammontava a 267,77 euro per 1.000 kg. L'aliquota

dell'accisa sul gas naturale per autotrazione ammontava a 0,00331 euro per metro cubo.

	Al **1° gennaio 2026**	**19 mar. - 7 apr.**	**8 apr.- 1° mag.**	**2 mag. - 22 mag.**	**23 mag. - 3 lug.**	**4 lug. - 27 lug.**	**28 lug. - 17 sett.**	**18 sett. -25 sett.**	**26 sett. - 5 ott.**	**28 ott. - 7 nov.**
Benzina €/1.000 l	672,90	472,90	472,90	622,90	622,90	672,90	672,90	672,90	672,90	672,90
Gasolio €/1.000 l	672,90	472,90	472,90	472,90	572,90 † 622,90	672,90	532,90	**572,90**	**622,90**	**632,90**
Biodiesel €/1.000 l	617,40	617,40	472,90	472,90* 617,40	572,90 † 617,40	617,40	532,90‡	**572,90**	617,40	617,40
GPL €/1.000 kg	267,77	167,77	167,77	242,77	242,77	267,77	267,77	267,77	267,77	267,77
Metano € al m³	0,00331	0,00331	0	0	0	0,00331	0,00331	0,00331	0,00331	0,00331

* Il decreto-legge n. 63 del 2026 ha ridotto l'aliquota del biodiesel a 472,9 euro dal 2 al 10 maggio. Tale riduzione non è stata prorogata dal D.M. 8 maggio 2026.
† Aliquota stabilita per il periodo dal 23 maggio al 6 giugno (art. 1, comma 4-*bis*, D.L. n. 63 del 2026). Tale aliquota ridotta è stata portata a 622,90 euro ogni mille litri per il gasolio e a 617,40 euro per mille litri per il biodiesel dal D.M. 5 giugno 2026 per il periodo dal 7 giugno al 3 luglio.
‡ Tale aliquota per il biodiesel decorre dal 30 luglio 2026. I D.M. del 20 agosto 2026 e del 4 settembre 2026 hanno disposto la riduzione dell'accisa sul gasolio per i periodi, rispettivamente, del 25-26 agosto e del 6-10 settembre. L'aliquota per il biodiesel per i periodi sopra indicati è di 617,40 euro per mille litri.

Si ricorda che la riduzione delle accise sui prodotti energetici si riflette anche sulle agevolazioni previste per i carburanti la cui aliquota è calcolata in percentuale rispetto all'aliquota normale (ad esempio, come ricordato dalla relazione tecnica, per il gasolio e la benzina impiegati in agricoltura e per il gasolio impiegato nei motori fissi. Per maggiori dettagli si veda la Tabella A del D .Lgs. n. 504 del 1995).

Il **comma 3** quantifica gli oneri derivanti dai commi 1 e 2 in **111,8 milioni di euro** per l'anno **2026** e in **1,2 milioni** di euro nell'anno **2028**. Alla relativa copertura si provvede ai sensi dell'articolo 3, alla cui scheda si rinvia.

Nella seguente tabella si riepilogano gli **oneri nell'anno 2026** derivanti della riduzione delle accise disposta dai provvedimenti adottati dal Governo:

(milioni di euro)

Riduzione delle accise sui carburanti	**Oneri anno 2026**
Dal 19 marzo al 7 aprile	
D.L. n. 33 del 2026 (art. 2)	417,4
D.M. 18 marzo 2026	27,3
Dall'8 aprile al 1° maggio	
D.L. n. 42 del 2026 (art. 1, c.1, lett. b)	308,0
D.M. 2 aprile 2026	219,6
Dal 2 al 10 maggio	
D.L. n. 63 del 2026 (art. 1)	146,5
Dall'11 al 22 maggio	
D.M. 8 maggio 2026	191,2
Dal 23 maggio al 6 giugno	
D.L. n. 89 del 2026 (D.L. n. 63 del 2026, art. 1, commi 4-*bis*, 4-*ter* e 4-*quinquies*)	133,8
Dal 7 giugno al 3 luglio	
D.M. 5 giugno 2026	149,4
Dal 28 al 29 luglio	
D.M. 27 luglio 2026	20,5
Dal 30 luglio al 6 agosto	
D.L. n. 133 del 2026 (art. 1)	83,8
Dal 7 al 24 agosto	
D.L. n. 139 del 2026 (art. 1)	190,2
Dal 25 al 26 agosto	
D.M. 20 agosto 2026	20,8
Dal 27 agosto al 5 settembre	
D.L. n. 153 del 2026 (art. 1)	105,6
Dal 6 al 10 settembre	
D.M. 4 settembre 2026	60,4
Dall'11 al 17 settembre	
D.L. n. 157 del 2026	86,0
Dal 18 settembre al 5 ottobre	
D.L. n. 162 del 2026	111,8
Dal 28 ottobre al 7 novembre	
D.M. 27 ottobre 2026	38,7
TOTALE	**2.311,0**

Articolo 1, commi 4 e 5
(Misura in favore dell'autotrasporto di merci e di passeggeri con autobus) - Abrogato

In via preliminare, si precisa che l'**articolo 1**, **commi 4 e 5**, è stato **abrogato** ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera *a)*, del decreto-legge n. 193 del 2026.
In particolare, il **comma 4 prorogava** per il **mese di ottobre 2026** il **credito d'imposta** riconosciuto in favore delle **imprese** operanti nel **settore dell'autotrasporto delle merci**, delle **imprese** operanti nel **settore dell'autotrasporto di persone** e delle **imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI**, nonché **incrementava** il relativo **limite massimo di spesa** (per un importo pari ad **21,2 milioni di euro**).
Il **comma 5** disponeva che alla **copertura finanziaria relativa al maggior onere** (pari a **21,2 milioni** di euro per l'anno 2026) si provvedeva ai sensi dell'articolo 7 (quest'ultimo modificato dall'articolo 1, comma 4, lettera *c)*, del decreto-legge n. 193 del 2026).

In tal senso, l'**articolo 1**, **commi 4 e 5**, del decreto-legge n. 162 del 2026 è stato **abrogato** ai sensi dell'**articolo 1**, **comma 4**, **lettera *a)***, del **decreto-legge n. 193 del 2026**, con decorrenza **dal 24 ottobre 2026** (data di entrata in vigore di quest'ultimo decreto).

L'abrogazione di tali disposizioni si è resa necessaria, in quanto il relativo contenuto è stato riproposto, con opportune modifiche, dall'**articolo 1**, **commi 1, 2 e 5** del decreto-legge n. 193 del 2026.

In particolare, l'articolo 1 del decreto-legge n. 193 del 2026 (comma 1) stabilisce che il **credito d'imposta** per il **settore dell'autotrasporto**, di cui all'**articolo 3**, **comma 1**, **primo periodo,** del decreto-legge n. 33 del 2026, sia commisurato **alla maggiore spesa sostenuta** in ciascuno **dei mesi da marzo ad agosto** (**anziché ottobre**) dell'**anno 2026** rispetto al prezzo del mese di febbraio del medesimo anno. In tal modo, viene modificata la **proroga** del **credito d'imposta per i mesi di settembre e ottobre 2026** che, da ultimo, avevano disposto il decreto-legge n. 157 del 2026 ed il decreto-legge n. 162 del 2026.

Conseguentemente, il relativo limite di spesa, di cui al secondo periodo del medesimo comma 1 dell'articolo 3, per la concessione del **credito d'imposta** *de quo* è ulteriormente incrementato di euro **66,4 milioni** per l'**anno 2026** (**anziché di euro 21,2 milioni**).

In aggiunta, il medesimo **credito d'imposta** è **riconosciuto per** le **spese sostenute nel periodo dal 1° settembre al 5 ottobre** nel **limite massimo di**

60 milioni di euro per l'**anno 2026**. Tale credito è **utilizzabile esclusivamente in compensazione**, secondo i canali telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle entrate (tramite modello F24), **entro il 31 dicembre 2027** (comma 2).

Per la copertura del maggior onere (comma 5) si provvede ai sensi dell'articolo 9 del medesimo decreto-legge n. 193 del 2026 (in luogo all'articolo 7 del decreto-legge n. 162 del 2026).

• *Credito d'imposta per le imprese operanti nel settore dell'autotrasporto delle merci e dei passeggeri con autobus*

L'articolo 3 del decreto-legge n. 33 del 2026 ha introdotto delle misure in favore delle **imprese**, **con sede legale o stabile organizzazione in Italia**, operanti nel settore dell'**autotrasporto** di cui all'articolo 24-*ter*, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo n. 504 del 1995.

Si fa altresì riferimento alle imprese che utilizzano il **gasolio commerciale come carburante** e, quindi, che **impiegano il gasolio sui veicoli** (ad eccezione di quelli di categoria euro 3 o inferiore e, a decorrere dal 1° gennaio 2021, ad eccezione dei veicoli di categoria euro 4 o inferiore), detenuti a titolo di proprietà o altro titolo, **per lo svolgimento di attività di trasporto di merci con veicoli** di massa massima complessiva pari o superiore a 7,5 tonnellate.

Ai sensi della citata norma, tale attività può esercitata da:

1) persone fisiche o giuridiche iscritte nell'**albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi**;
2) persone fisiche o giuridiche munite della **licenza di esercizio dell'autotrasporto di cose in conto proprio** e iscritte nell'elenco appositamente istituito;
3) **imprese stabilite in altri Stati membri** dell'Unione europea, in possesso dei requisiti previsti dalla disciplina dell'Unione europea per l'**esercizio della professione di trasportatore di merci su strada**.

In sede di conversione in legge del decreto-legge n. 63 del 2026 (articolo 1-*novies*), il **credito d'imposta** *de quo* è stato **esteso** ai seguenti soggetti:

- **imprese** che operano nel settore di **autotrasporto di persone** di all'articolo 24-*ter*, comma 2, **lettera *b)***, del decreto legislativo n. 504 del 1995, ovverosia: (*i*) **enti pubblici o imprese pubbliche locali esercenti** l'**attività di trasporto pubblico locale**; (*ii*); **imprese esercenti autoservizi interregionali di competenza statale**; (*iii*) **imprese esercenti autoservizi di competenza regionale e locale** e (*iv*) **imprese esercenti autoservizi regolari in ambito comunitario**;
- **imprese esercenti le attività di trasporto**, di cui alla legge n. 218 del 2003, **in materia di noleggio autobus con conducente** esercitate **con veicoli di classe ambientale euro V e VI**.

A tali imprese **è stato riconosciuto un contributo straordinario**, sotto forma di **credito d'imposta**, commisurato **alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi da marzo ad agosto** dell'**anno 2026 rispetto** al prezzo del **mese di febbraio**

del medesimo anno. Il credito d'imposta è riconosciuto entro il **limite massimo di spesa** complessivamente pari a **480 milioni di euro** per l'**anno 2026**.

Il credito d'imposta **è utilizzabile** in compensazione secondo le modalità telematiche messe a disposizione dell'Agenzia delle entrate, senza che si rendano applicabili alcuni limiti annuali (quello generale di 2 milioni di euro e quello di 250 mila euro applicabile ai crediti d'imposta da quadro RU, ossia quelli concessi alle imprese), **entro il 31 dicembre 2026**. Non concorre alla formazione del reddito d'impresa e della base imponibile IRAP e non rileva ai fini del rapporto di deducibilità degli interessi passivi, delle spese e degli altri componenti negativi del reddito. Si riconosce la cumulabilità del credito d'imposta *de quo* con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, entro il limite del costo sostenuto.

La definizione dei **criteri** e delle **modalità di attuazione** del credito d'imposta è demandata ad apposito **decreto interministeriale** (si veda il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 23 maggio 2026).

L'articolo 1, comma 2, del decreto-legge n. 193 del 2026, ha riconosciuto il medesimo **credito d'imposta per le spese sostenute nel periodo compreso dal 1° settembre al 5 ottobre 2026** ed entro il **limite massimo di spesa di 60 milioni di euro** per l'**anno 2026**. Tenuto conto dei tempi necessari per l'istruttoria delle relative istanze, la norma ha precisato che il **credito d'imposta** sia **utilizzabile esclusivamente in compensazione**, *ex* articolo 17 del decreto legislativo n. 241 del 1997, **entro il 31 dicembre 2027**.

Secondo la formulazione dell'articolo 3 previgente alle modifiche di cui al decreto-legge n. 133 del 2026 (quindi, a seguito delle modifiche di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 89 del 2026, confermate in sede di conversione in legge dall'articolo 1-*ter*, comma 1, del decreto-legge n. 63 del 2026) il contributo straordinario, era stato commisurato **alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno** dell'**anno 2026 rispetto** al prezzo del **mese di febbraio** del medesimo anno ed entro **limite massimo di 300 milioni** di euro per l'**anno 2026** (progressivamente aumentato in ragione del prolungamento progressivo della durata dell'intervento).

Infatti per effetto delle disposizioni di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 133 del 2026 (che confermano, con ulteriore integrazione del limite di spesa, le ulteriori modifiche di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 139 del 2026 e dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 153 del 2026), nonché da ultimo dell'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 157 del 2026, il **credito d'imposta è stato riconosciuto anche per la maggiore spesa sostenuta nei mesi di luglio, agosto e settembre 2026** rispetto al prezzo del mese di febbraio del medesimo anno, mentre il limite massimo di spesa è stato ulteriormente innalzato da 322 milioni **a 397,6 milioni di euro** (anziché di 300 milioni di euro) nonché di **ulteriori 16 milioni di euro** per l'anno 2026. L'articolo 1, comma 4, del decreto-legge n. 162 del 2026, ha confermato il credito d'imposta *de quo* anche per il mese di **ottobre 2026** con un conseguente **incremento** del relativo **limite di spesa** di **21,2 milioni** di euro per l'anno **2026**. Tenuto conto che il decreto-legge n. 193 del 2026, al comma 1, ha disposto un incremento del limite di spesa (per un importo pari a 66,4 milioni di euro) nonché abrogato, al successivo comma 4, l'articolo 1, commi 4-5, del decreto-legge n. 162 del 2026, prevedendo che il credito d'imposta sia riconosciuto fino al mese di agosto 2026, il limite massimo di spesa è pari a 480 milioni di euro per l'anno 2026 (a fronte del riconoscimento del credito d'imposta *de quo* per i mesi da marzo ad agosto 2026).

La norma precisa che l'applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo è vincolata al rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato.

Al fine di tenere conto dell'andamento delle sensibili oscillazioni del prezzo dei carburanti, è stato disposto che l'**aggiornamento** del **prezzo medio** del **gasolio** per **autotrazione** debba essere effettuato, **dal 19 marzo al 30 giugno 2026, con cadenza mensile** (anziché trimestrale) con riguardo alla sola componente riferita al costo del gasolio.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla relativa scheda presente nel ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 33 del 2026, nonché alle schede relative all'articolo 1-*ter*, commi 1 e 8 e all'articolo 1-*novies*, presenti nel ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 63 del 2026 ed alla scheda relativa all'articolo 1, commi 4-5, presente nel ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 133 del 2026 (A.C. 3045). Invero, si rinvia alla scheda relativa all'articolo 1, commi 4-5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 139 del 2026 (A.C. 3077), alla scheda relativa all'articolo 1, commi 4-5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 153 del 2026 (A.C. 3086), ed alla scheda relativa all'articolo 1, commi 4-5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 133 del 2026 (A.C. 3045-A). Da ultimo, si rinvia alla scheda relativo all'articolo 1, commi 4-5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 157 del 2026 (A.S. 2029) e alla scheda relativa all'articolo 1, commi 4-5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 162 del 2026 (A.C. 3106). Infine, si rinvia alla scheda relativa all'articolo 1, commi 1, 2, 4 lettere *a)* e *c)*, e 5, del ***dossier*** di documentazione relativo al decreto-legge n. 193 del 2026 (A.S. 2074).

Articolo 2
(Esenzione dalla tassa di possesso automobilistico per specifiche tipologie di veicoli, motocicli e ciclomotori)

L'**articolo 2** dispone **per l'anno 2027 l'esenzione** dal pagamento della tassa automobilistica (c.d. **bollo auto**) relativamente ad **un solo veicolo per persona** fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una **potenza superiore a 80 kW**. Per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura.
L'esenzione si applica anche nelle Regioni a statuto speciale e nelle Province autonome, previo Accordo con ciascuna autonomia speciale. In **sede referente** è stato precisato che per le province autonome l'Accordo costituisce parte della procedura prevista dall'articolo 104 dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige.
In considerazione del fatto che si tratta di un tributo proprio delle regioni e delle province autonome, si prevede a loro favore un trasferimento compensativo di 2.293,5 milioni di euro per l'anno 2027. Gli importi spettanti a ciascun ente saranno stabiliti entro il 31 marzo 2027 con decreto ministeriale tenendo conto degli Accordi e **previa intesa** (come **precisato in sede referente**) in sede di Conferenza Stato-Regioni.

In dettaglio, il **comma 1** esenta per l'anno 2027 dal pagamento della tassa automobilistica relativa ad **un solo veicolo regolarmente assicurato** le persone fisiche in possesso dei requisiti indicati dal comma 2.

L'esenzione si applica ai versamenti della tassa automobilistica il cui termine ordinario di pagamento cade nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027.

Si ricorda che sono tenuti a pagare la tassa automobilistica coloro che, alla scadenza utile per il pagamento, nel pubblico registro automobilistico (PRA) risultano: (i) proprietari di un veicolo; (ii) utilizzatori, usufruttuari o acquirenti con patto di riservato dominio, in caso di veicolo con contratto di leasing, usufrutto o acquisto con patto di riservato dominio; (iii) utilizzatori di un veicolo con contratto di noleggio a lungo termine senza conducente (articolo 5, comma 32, del decreto-legge n. 953 del 1982).
Il D.Lgs. n. 147 del 2026, articolo 15, ha previsto, **dal 1° gennaio 2028**, alcune modifiche alle modalità e ai termini di pagamento delle tasse automobilistiche. La tassa, riferita a dodici mesi a decorrere dal mese di immatricolazione del veicolo, dovrà essere pagata, la prima volta, entro l'ultimo giorno del mese successivo a quello di immatricolazione. Per le successive scadenze, la disposizione fissa il termine di pagamento all'ultimo giorno del mese in cui il veicolo risulta essere stato immatricolato. Sono

quindi dettate specifiche disposizione rispetto alla cessazione di situazione di esenzione o sospensione d'imposta e sulla possibilità di corrispondere la tassa quadrimestralmente per talune tipologie di veicoli, da individuare con legge regionale.

Per le **autovetture** il **comma 2** riconosce l'esenzione nell'anno **2027** a condizione che siano **alimentate, anche in combinazione con altra fonte di propulsione, a benzina o gasolio** e abbiano **potenza non superiore a 80 kW**. In presenza di più autovetture agevolabili, **l'esenzione è riconosciuta per l'autovettura con la minore potenza**. In caso di **pari potenza**, l'esenzione è applicata all'autovettura per la quale risulta dovuto **l'importo meno elevato** della tassa automobilistica.

Per i **motocicli** ed i **ciclomotori** il **comma 3** riconosce l'esenzione nell'anno **2027**, **senza limiti di potenza**, ma esclusivamente **ai soggetti che non risultino titolari**, ai fini della tassa automobilistica, **di una autovettura con potenza pari o inferiore a 80KW**, quindi già beneficiaria del trattamento agevolato. Per beneficiare dell'esenzione i motocicli e i ciclomotori devono essere alimentati, anche in combinazione con altra fonte di propulsione. In presenza di più motocicli agevolabili, l'esenzione è riconosciuta con riferimento a **uno solo di essi** ed è applicata al **motociclo avente la minore potenza**, espressa in kW. In caso di pari potenza, l'esenzione è applicata al motociclo per il quale risulta dovuto, in assenza dell'agevolazione, l'**importo meno elevato** della tassa automobilistica. Qualora risultino più ciclomotori agevolabili, l'esenzione è riconosciuta al **ciclomotore con data di prima immatricolazione più remota**.

Il **comma 4** stabilisce che **le esenzioni** stabilite dai commi precedenti **si applicano anche nei territori delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome**, **previo Accordo con ciascuna autonomia speciale titolare della tassa automobilistica quale tributo proprio**.

Nel corso dell'esame **in sede referente** è stato aggiunto, inoltre, che **per le Province autonome** l'Accordo avviene ai sensi e per gli effetti dell'articolo 104 del testo unico delle leggi costituzionali concernenti lo statuto speciale per il Trentino-Alto Adige/Südtirol (D.P.R. n. 670 del 1972).

L'articolo 104 citato disciplina una **procedura di modifica dello statuto** che consente di intervenire su determinate disposizioni statutarie (in materia di finanza regionale e provinciale e di concessioni idroelettriche) **mediante legge ordinaria dello Stato**, anziché mediante legge costituzionale, purché vi sia una **previa intesa** tra lo Stato e la Regione o le Province autonome interessate.

Si ricorda al riguardo che l'articolo 73 dello statuto speciale per il Trentino-Alto Adige prevede che le tasse automobilistiche istituite con legge provinciale costituiscono tributi propri.

La tassa automobilistica costituisce un **tributo proprio** nella Regione siciliana e nelle Province autonome di Trento e di Bolzano.
La **Regione siciliana** ha istituito con la legge regionale n. 16 del 2015 la tassa automobilistica regionale a decorrere dal 1° gennaio 2016.
Nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** la tassa automobilistica è un tributo proprio, istituito e disciplinato con l'articolo 4 della legge provinciale n. 10 del 1998 (Provincia autonoma di Trento) e con gli articoli 7-11-ter della legge provinciale n. 9 del 1998 (Provincia autonoma di Bolzano), in attuazione dell'art. 73, comma 1, dello Statuto (d.P.R. n. 670 del 1972), come modificato dalla legge n. 191 del 2009.
La Corte costituzionale con la sentenza n. 118 del 2017 ha sottolineato come, a seguito della riforma del 2009, "la tassa automobilistica provinciale è un tributo proprio in senso stretto della Provincia autonoma"; viene in sostanza superata la precedente definizione di 'tributo proprio derivato'. Per tale motivo, ribadito ancora dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 107 del 2021, lo Stato non ha competenza nel dettare norme che disciplinino tale tributo neanche in senso favorevole alla Provincia.
Nelle altre regioni a statuto speciale la tassa automobilistica è rimasta un **tributo erariale**, del cui gettito **ricevono una compartecipazione** la regione **Valle d'Aosta**, nella misura di dieci decimi e la regione **Sardegna**, nella misura di sette decimi. La regione **Friuli-Venezia Giulia non riceve alcuna compartecipazione**.

Il **comma 5**, al fine di **ristorare le Regioni e le Province autonome del mancato gettito** derivante dalle esenzioni in esame, dispone per l'anno 2027 un **trasferimento pari a 2.293,5 milioni di euro**.

Dalla Relazione tecnica si evince che, rispetto alla complessiva **perdita di gettito** di 2.362 milioni di euro per l'anno 2027 (**2.226 milioni per le autovetture** e **135 milioni per i motoveicoli e ciclomotori**), l'ammontare da ristorare è individuato al netto della quota relativa alla Regione Friuli-Venezia Giulia, dove il tributo ha natura erariale (non è prevista, come detto, alcuna compartecipazione della Regione), e del 30 per cento dell'importo riferito alla Regione Sardegna (che compartecipa al 70 per cento del gettito del tributo erariale).

Gli importi spettanti a ciascuna Regione e Provincia autonoma, nei cui bilanci sia acquisito, in tutto o in parte, il gettito derivante dalla tassa automobilistica, **sono stabiliti**, **entro il 31 marzo 2027**, **con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze**, tenendo conto degli Accordi con le Regioni e le Province autonome e **previa intesa in sede di Conferenza permanente** per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano.

La **necessaria intesa in sede di Conferenza permanente** è stata introdotta **in sede referente**. La formulazione originaria della norma prevedeva che la Conferenza fosse solo sentita.

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stima del gettito della tassa automobilistica	6.175	6.587	6.819	7.263	7.569	7.683

Fonte: ACI, Annuario statistico 2026 *(milioni di euro).*

Il **comma 6** rinvia all'articolo 7 per la copertura degli oneri derivanti dal comma 4, valutati in **68,5 milioni** di euro per l'anno 2027, e a quelli derivanti dal comma 5, pari a **2.293,5 milioni** di euro **per l'anno 2027**. La quantificazione degli oneri è stata esplicitata nella norma **in sede referente**, a seguito del parere della V Commissione bilancio.

- ***La tassa automobilistica regionale***

Il **decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147** (in materia di tributi regionali e locali e di federalismo fiscale regionale, attuativo della delega fiscale) ha precisato la **natura della tassa automobilistica**, modificando quanto previsto dal decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68 (in materia di federalismo fiscale regionale), qualificandola come **tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva**.

Tale definizione di tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva recepisce, di fatto, la definizione contenuta nella sentenza n. 122 del 20 maggio 2019 della Corte costituzionale, nella quale si afferma che il legislatore ha attribuito alla tassa automobilistica una valenza differenziata, sia rispetto ai tributi propri autonomi, sia tributi propri derivati, configurandola come un tributo proprio derivato particolare, parzialmente "ceduto" in quanto alle Regioni è riconosciuto un più ampio margine di autonoma disciplina, limitato dal vincolo, unidirezionale, di non superare il limite massimo di manovrabilità stabilito dalla legge statale.

Il **D.Lgs. n. 147 del 2026** ha inoltre stabilito il principio di territorialità della tassa automobilistica, precisando che la competenza e il gettito della tassa sono determinati in relazione al luogo di residenza del soggetto passivo. Per le persone giuridiche si fa riferimento alla sede legale (art. 14).

Come anticipato, a decorrere dal 1° gennaio 2028, si innova il sistema delle scadenze della tassa (con conseguente abrogazione del D.M. n. 462 del 1998 che attualmente disciplina i termini e le modalità di pagamento). Si prevede il pagamento annuale della tassa, in un'unica soluzione. Il primo pagamento scade l'ultimo giorno del mese successivo all'immatricolazione; i pagamenti successivi scadono l'ultimo giorno del mese di immatricolazione. Per i veicoli già immatricolati al 31 dicembre 2027 continuano ad applicarsi le precedenti scadenze, salvo diversa disposizione regionale (art. 15).

Dal 1° gennaio 2027, per i veicoli in locazione a lungo termine senza conducente, il soggetto tenuto al pagamento della tassa diventa l'utilizzatore, sulla base del contratto annotato al PRA (art. 16). Si prevede, inoltre, l'interruzione dell'obbligo di pagamento in caso di cessione del veicolo per la successiva rivendita:

l'interruzione dell'obbligo di pagamento della tassa si ha in caso di cessione di veicoli da chiunque effettuata a soggetti che ne fanno professionalmente commercio previa trascrizione della cessione al "Pubblico registro automobilistico – PRA" (art. 17).

L'articolo 18 reca delle disposizioni riguardanti il versamento della tassa automobilistica ad un ente diverso da quello competente. In tal caso, si prevede che l'ente che ha indebitamente percepito le somme a titolo di tassa automobilistica, anche a seguito di comunicazione del soggetto interessato, sia tenuto ad attivare tempestivamente idonee procedure per il riversamento degli importi all'ente impositore competente. L'articolo 19 stabilisce che la sottoposizione di un veicolo a fermo amministrativo fiscale non sospende l'obbligo di pagamento della tassa automobilistica. L'articolo 20 introduce nelle tariffe della tassazione automobilistica per autoveicoli e per motocicli il riferimento alle più recenti categorie di mezzi (rispettivamente superiori ad Euro 5 e ad Euro 3), aggiornando le rispettive tabelle di riferimento. L'articolo 21 precisa che la riduzione del 50 per cento della tassa automobilistica, prevista per le autovetture con noleggio di rimessa, si applica nei casi di noleggio con conducente.

L'articolo 22 reca disposizioni concernenti l'Archivio nazionale delle tasse automobilistiche (ANTA) e le connesse attività che devono essere svolte dal gestore del Pubblico Registro Automobilistico (Automobile Club d'Italia). Dispone, altresì, in merito all'accertamento e alla riscossione delle tasse automobilistiche, anche con riferimento alle modalità di affidamento a terzi di tali funzioni che rimangono in via esclusiva in capo alle regioni, in quanto enti impositori.

La tassa automobilistica è stata istituita dal decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39 (Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche). Le **Regioni a statuto ordinario** sono **titolari del gettito della tassa automobilistica** a decorrere dal 1° gennaio 1993 (**D.Lgs. 504 del 1992**, articoli 23-27). A decorrere dal 1° gennaio 1999, sono inoltre titolari delle **competenze in materia di accertamento, riscossione, recupero, applicazione delle sanzioni, rimborsi e contenzioso** (legge n. 449 del 1999, articolo 17, comma 10).

Nel territorio di tre **Regioni a statuto speciale** la tassa automobilistica è rimasta un **tributo erariale**, del cui gettito ricevono una **compartecipazione** la regione **Valle d'Aosta**, nella misura di dieci decimi e la regione **Sardegna**, nella misura di sette decimi; la regione **Friuli-Venezia Giulia** non riceve **alcuna compartecipazione**. La compartecipazione all'imposta erariale è stata, invece, sostituita da una **imposta propria** nelle **Province autonome di Trento e di Bolzano** e nella **Regione siciliana**.

Come chiarito dalla Corte costituzionale nelle sentenze n. 296 e 297 del 2003, la tassa automobilistica non costituisce un tributo proprio nelle Regioni a statuto ordinario. Alle regioni a statuto ordinario è stato attribuito dal legislatore statale il gettito della tassa, unitamente all'attività amministrativa connessa alla sua riscossione, nonché un limitato potere di variazione dell'importo originariamente stabilito con decreto ministeriale, restando invece ferma la competenza esclusiva dello Stato per ogni altro aspetto della disciplina sostanziale della tassa stessa. Essa,

pertanto, non può qualificarsi «tributo proprio della regione», nel senso oggi fatto proprio dall'art. 119, secondo comma, Cost. (per tale ragione è stato escluso il potere di una Regione di disporre esenzioni dalla tassa ovvero di modificare i termini di prescrizione del relativo accertamento, rientrando la relativa materia nella competenza esclusiva dello Stato ai sensi del citato art. 117, secondo comma, lettera *e)*, della Costituzione)

La **legge n. 42 del 2009** ha introdotto la distinzione tra tributi propri regionali (istituiti dalle Regioni con proprie leggi in relazione ai presupposti non già assoggettati ad imposizione erariale) e tributi propri derivati (tributi istituiti e regolati da leggi statali, il cui gettito è attribuito alle Regioni, le quali possono modificarne le aliquote e disporre esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti e secondo i criteri fissati dalla legislazione statale e nel rispetto della normativa comunitaria). Come chiarito dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 288 del 2021, **la tassa automobilistica** è un **tributo proprio derivato**, in quanto istituito e disciplinato dallo Stato, il cui gettito è attribuito alle Regioni, con possibilità per queste ultime di intervenire nei limiti stabiliti dalla legislazione statale.

Il **D.Lgs. n. 68 del 2011** (disposizioni in materia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario) non ha cambiato la **natura di tributo proprio derivato** della tassa automobilistica, ma le ha riservato un regime diverso rispetto a quello stabilito per gli altri tributi derivati, attribuendone la disciplina alle Regioni, senza che questo comporti una modifica radicale di quel tributo, come anche confermato dall'inciso «fermi restando i limiti massimi di manovrabilità previsti dalla legislazione statale» (art. 8, comma 2).

Come anticipato, il **D.Lgs n. 147 del 2026** ha infine definito la **tassa automobilistica** come **tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva**.

Si ricorda infine che il **D.L. n. 98 del 2011** (art. 23), come modificato dall'art. 16 del D.L. n. 201 del 2011, ha introdotto a decorrere dall'anno 2012 l'**addizionale erariale della tassa automobilistica** (**c.d. super bollo)** fissata in 20 euro per ogni kW di potenza del veicolo superiore a 185 kW. L'art. 13, comma 2, del **D.Lgs. n. 147 del 2026** ha stabilito che a decorrere dal 1° gennaio 2026, le eventuali esenzioni dal pagamento delle tasse automobilistiche disposte con leggi regionali (o delle province autonome) non si considerano estese anche al pagamento dell'addizionale erariale della tassa automobilistica (super bollo).

Il **D.L. n. 124 del 2019** ha inoltre introdotto a decorrere dal 1° gennaio 2020 l'obbligo di pagamento della tassa automobilistica regionale attraverso il sistema dei pagamenti elettronici pagoPA (art. 38-*ter*). Lo stesso intervento normativo ha inoltre previsto una maggiore integrazione delle banche dati delle tasse automobilistiche con il sistema informativo del PRA, con finalità di coordinamento e contrasto all'evasione (art. 51, comma 2-*bis*).

- ***Il federalismo fiscale regionale***

Le **Regioni a statuto ordinario** continuano a essere finanziate principalmente secondo i vecchi meccanismi (basati sulle compartecipazioni IVA e sulle addizionali IRPEF), poiché la riforma organica del D.Lgs. n. 68 del 2011, attuativo della legge delega sul federalismo fiscale (legge n. 42 del 2009) non ha mai trovato piena applicazione.

Il **D.Lgs. 7 agosto 2026, n. 147**, attuativo della legge delega fiscale (legge n. 111 del 2024) ha previsto **dal 2027 un nuovo modello di fiscalizzazione dei trasferimenti statali alle RSO**, basato su una **compartecipazione regionale all'IRPEF**, mentre il sistema a regime viene collegato alla territorializzazione dell'IVA e alla perequazione fondata sui costi standard. Dal 2027 le Regioni a statuto ordinario avranno una compartecipazione al gettito IRPEF, la cui aliquota sarà determinata con D.P.C.M. entro il 31 dicembre 2026. A tal fine è istituito un **fondo statale in favore delle RSO** per gestire la differenza tra gettito effettivo della compartecipazione IRPEF e ammontare dei trasferimenti statali soppressi.

Il nuovo art. 15 del D.Lgs. 68/2011 (modificato dall'art. 33 del D.Lgs. n. 147 del 2026) stabilisce che le fonti di finanziamento delle spese regionali sono:

- compartecipazione IVA (secondo il principio di territorialità il quale tiene conto del luogo di consumo);
- addizionale regionale IRPEF;
- nuova compartecipazione IRPEF;
- IRAP, fino alla sua sostituzione;
- fondo perequativo;
- entrate proprie.

È istituito un fondo perequativo per il finanziamento delle spese regionali LEP (sanità, assistenza, istruzione, trasporto pubblico locale, ulteriori materie) alimentato dal gettito prodotto da una compartecipazione al gettito dell'IVA.

Il sistema non entra immediatamente a regime nel 2027. L'art. 15, comma 8-*bis*, prevede infatti che il nuovo sistema perequativo si applichi dopo tre anni di operatività transitoria del fondo statale.

Articolo 3
(Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche)

L'**articolo 3** riguarda la ripartizione di risorse per i comuni di frontiera nelle zone di confine italo-elvetiche. Il **comma 1** assegna le risorse del Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche (istituito dall'articolo 11 della legge n. 83 del 2023) alle Regioni Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e alla provincia autonoma di Bolzano, per gli anni 2026 e 2027, precisando le modalità di ripartizione in sede di prima applicazione e in deroga alla normativa vigente. Il **comma 2** contiene una norma di interpretazione autentica sulle percentuali demografiche (rapporto tra numero di frontalieri e popolazione di un comune) richieste per l'attribuzione ai comuni di frontiera del contributo statale previsto dall'articolo 10 della legge n. 83 del 2023.

In particolare, il **comma 1** provvede all'assegnazione delle risorse del Fondo destinato ai comuni di frontiera nelle zone di confine italo-elvetiche (articolo 11 della legge n. 83 del 2023), per gli **anni 2026 e 2027**, alle Regioni Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e alla provincia autonoma di Bolzano.

L'assegnazione avviene **in sede di prima applicazione in deroga alle finalità e alle modalità di assegnazione e ripartizione di cui al comma 2 dell'articolo 11** della legge 13 giugno 2023, n. 83 (che prevede l'emanazione di un decreto del MEF, *cfr. infra*).

Le risorse del Fondo sono assegnate per il sostegno alle remunerazioni nette dei lavoratori frontalieri, **sulla base del numero dei frontalieri residenti nei rispettivi territori di competenza** comunicati ai sensi dell'articolo 10, comma 4, legge n. 83 del 2023 (*cfr. infra*).

La quota spettante viene determinata dividendo l'importo del fondo di cui al primo periodo per il numero complessivo dei lavoratori frontalieri rilevati. La quota *pro capite* così ottenuta, moltiplicata per il numero dei lavoratori frontalieri delle singole Regioni e della Provincia, costituisce l'importo di competenza.

• Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche

L'**articolo 11 della Legge 13 giugno 2023 n. 83**, con la quale è stata autorizzata la ratifica e l'esecuzione dell'Accordo tra Italia e Svizzera sull'imposizione dei lavoratori frontalieri, istituisce nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un **fondo destinato al finanziamento di progetti di sviluppo economico e sociale dei territori dei Comuni italiani di frontiera**, con particolare riguardo al **sostegno delle remunerazioni nette dei lavoratori ivi residenti**, al fine di sostenere la competitività salariale rispetto ai livelli salariali oltre confine e scongiurare i conseguenti rischi di desertificazione produttiva.

Il **Fondo ha una dotazione crescente**, da 1,66 milioni di euro per l'anno 2025 a 221,46 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2045.

Un **decreto attuativo** del Ministro dell'economia e delle finanze - adottato di concerto con il Ministro per gli affari regionali e le autonomie e il Ministro dell'interno, sentiti le regioni Valle d'Aosta, Piemonte e Lombardia, la Provincia autonoma di Bolzano e i Comuni frontalieri interessati - **definirà i criteri per la distribuzione delle risorse e le specifiche finalità da perseguire (comma 2)**.

Per quanto concerne le informazioni necessarie alla redistribuzione della compensazione finanziaria, l'**articolo 10, comma 4**, della legge n. 83/2023, richiamato dalla norma in esame, prevede che, in occasione della riunione, almeno una volta l'anno, della Commissione mista prevista dall'articolo 6 dell'Accordo i cantoni dei Grigioni, del Ticino e del Vallese forniscono le informazioni statistiche utili alle autorità italiane per la redistribuzione della compensazione finanziaria ai comuni di frontiera italiani e i rappresentanti italiani informano quelli svizzeri circa l'utilizzazione delle somme messe a disposizione dei suddetti comuni.

Si ricorda inoltre che l'articolo 2, lettera b) dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera relativo all'imposizione dei lavoratori frontalieri definisce "**lavoratore frontaliere**" un residente di uno Stato contraente che:

i. è fiscalmente residente in un Comune il cui territorio si trova, totalmente o parzialmente, nella zona di 20 km dal confine con l'altro Stato contraente,

ii. svolge un'attività di lavoro dipendente nell'area di frontiera dell'altro Stato contraente per un datore di lavoro residente, una stabile organizzazione o una base fissa di detto altro Stato, e

iii ritorna, in linea di principio, quotidianamente al proprio domicilio principale nello Stato di residenza ai sensi del punto i..

Inoltre, la lettera a) dell'articolo 2 del medesimo Accordo designa come "**area di frontiera**" per quanto riguarda l'Italia, **le Regioni Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e la Provincia Autonoma di Bolzano**.

Il **comma 2** contiene una **norma di interpretazione autentica** secondo cui l'articolo 10, comma 5, secondo periodo, della legge 13 giugno 2023, n. 83, si interpreta nel senso che il rapporto percentuale deve essere **almeno pari** al 4 per cento per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti

e almeno pari al 3 per cento per i comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti.

Si ricorda che, testualmente, il comma 5 dell'articolo 10 – oggetto di interpretazione autentica da parte della norma in esame – prevede che "Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, sentiti le regioni Valle d'Aosta, Piemonte e Lombardia, la provincia autonoma di Bolzano e i comuni frontalieri interessati, sono stabiliti i termini e le modalità di determinazione del contributo di cui ai commi 1 e 2 anche tenuto conto delle informazioni assunte ai sensi del comma 4. In ogni caso il rapporto tra numero di frontalieri e popolazione di un comune, qualora adottato come criterio per l'attribuzione diretta ai comuni di frontiera delle risorse finanziarie di cui al comma 1, non può eccedere la quota del 4 per cento per i comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti e del 3 per cento per i comuni con popolazione inferiore a 15.000 abitanti". Tale disposizione è stata così modificata dall'art. 1, comma 101, lett. a), n. 1), L. 30 dicembre 2024, n. 207 (legge di bilancio per il 2025).

La relazione illustrativa chiarisce che l'interpretazione autentica intende evitare che l'attuale formulazione dell'articolo 10 comma 5, nella parte in cui dispone che il rapporto percentuale «non può eccedere», possa comportare dubbi in ordine al fatto che esso è una **soglia minima** di riferimento utile ad attribuire direttamente le somme ai comuni **e non un limite** oltrepassato il quale i comuni non possono essere destinatari diretti dei fondi. Difatti tale lettura avrebbe l'effetto di escludere dall'assegnazione diretta comuni con un maggior rapporto percentuale tra frontalieri e popolazione residente mentre includerebbe comuni che hanno un rapporto percentuale inferiore, con effetto di eccessiva parcellizzazione dei fondi che ne deriverebbe se la platea dei comuni direttamente assegnatari diventasse più estesa. Ciò sarebbe in contraddizione con quanto disposto dall'Accordo tra la Repubblica italiana e Confederazione svizzera, concluso il 23 dicembre 2020 che all'articolo 9, comma 5, dispone «Le autorità italiane provvederanno a trasferire dette somme ai comuni nei quali risieda un adeguato numero di frontalieri.»

• ***Contributo statale per i Comuni italiani di frontiera in cui risiedono lavoratori frontalieri.***

Ai sensi dell'articolo 9 dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera relativo all'imposizione dei lavoratori frontalieri, con Protocollo aggiuntivo e Scambio di lettere, fatto a Roma il 23 dicembre 2020, **ognuno dei Cantoni dei Grigioni, del Ticino e del Vallese verserà ogni anno a beneficio dei Comuni italiani di confine**, sino all'anno fiscale che termina il 31 dicembre 2033, una **parte del gettito fiscale proveniente dalla imposizione - a livello federale, cantonale e comunale - dei salari, degli stipendi e delle altre remunerazioni analoghe ricevute dai lavoratori frontalieri residenti in Italia**

che - alla data di entrata in vigore dell'Accordo (17 luglio 2023) o tra il 31 dicembre 2018 e la data dell'entrata in vigore - svolgono oppure hanno svolto un'attività di lavoro dipendente nell'area di frontiera in Svizzera per un datore di lavoro ivi residente, una stabile organizzazione o una base fissa svizzere.

Durante il periodo transitorio individuato (31 dicembre 2018 - 17 luglio 2023), ai Comuni italiani di frontiera - il cui territorio si trova, totalmente o parzialmente, nella zona di 20 km dal confine con la Svizzera - in cui risiedono lavoratori frontalieri, compete un **contributo statale idoneo a garantire**, tenuto conto anche dei versamenti effettuati dalle autorità cantonali, **un livello di finanziamento pari a 89 milioni di euro annui, attraverso l'istituzione di un apposito fondo nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze**, con una dotazione di 89 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2025.

Per l'anno 2019 l'importo verrà assicurato tramite i trasferimenti dai Cantoni svizzeri effettuati sulla base dell'Accordo tra Italia e Svizzera del 3 ottobre 1974. **Anche al termine del periodo transitorio sarà garantito il medesimo livello di finanziamento**.

Durante le riunioni, con cadenza perlomeno annuale, della **Commissione mista** - composta da rappresentanti di Italia e Svizzera e con l'eventuale partecipazione del Presidente dell'Associazione dei Comuni italiani di frontiera - i Cantoni dei Grigioni, del Ticino e del Vallese forniranno le informazioni statistiche utili alle Autorità italiane per la redistribuzione della compensazione finanziaria ai Comuni di frontiera italiani, mentre i rappresentanti italiani informeranno quelli svizzeri circa l'utilizzazione delle somme messe a disposizione dei suddetti Comuni.

Anche tenuto conto delle informazioni in tal modo assunte, il **contributo statale verrà determinato con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze**, sentiti le Regioni Valle d'Aosta, Piemonte e Lombardia, la Provincia autonoma di Bolzano e i Comuni frontalieri interessati. In ogni caso, qualora adottato come criterio per l'attribuzione del contributo statale, il **rapporto tra numero di frontalieri e popolazione del Comune di frontiera** non può eccedere la quota del 4% per i Comuni con popolazione superiore ai 15 mila abitanti e del 3% per i Comuni con popolazione inferiore ai 15 mila abitanti. Nel limite massimo del 50% del contributo statale, le risorse possono essere impiegate in parte corrente prioritariamente per **compensare le ricadute socio economiche derivanti da crisi aziendali insistenti sul territorio** di competenza.

Articolo 4
(Differimento del contributo per le spese amministrative doganali sulle piccole spedizioni) – Abrogato dall'art. 1, c. 4, lett. b) del D.L. 193/2026

L'**articolo 4** disponeva la **disapplicazione**, **fino al 1° dicembre 2026**, delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un **contributo amministrativo di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro**.
Tale articolo è stato **abrogato** dall'art. 1, c. 4, lett. b) del **D.L. 193/2026** in considerazione del fatto che lo stesso D.L. 193/2026 ha previsto all'art. 1, comma 3, una norma che dispone la disapplicazione **fino al 1° gennaio 2027**, delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un contributo amministrativo di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro.

La norma in esame, con una modifica all'art. 5, comma 1, del D.L. n. 38 del 2026 (il quale ha previsto la precedente disapplicazione ai beni importati anteriormente al 1° luglio 2026, termine poi differito al **1° ottobre 2026** dal D.L. n. 107 del 2026) disponeva la **disapplicazione**, per i beni importati anteriormente **al 1° dicembre 2026**, **del contributo** alla copertura delle spese amministrative correlate agli adempimenti doganali relativi alle spedizioni di modico valore provenienti da Paesi terzi, istituito dall'art. 1, comma 126, della legge n. 199 del 2025 (legge di bilancio 2026).

L'articolo 1, comma 3, del **decreto-legge 23 ottobre 2026, n. 193**, modificando l'articolo 5, comma 1, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, dispone la **disapplicazione**, **fino al 1° gennaio 2027** delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un contributo amministrativo di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro. Conseguentemente lo stesso articolo 1, al comma 4, lettera b), abroga l'articolo 4 del decreto-legge n. 162 del 2026.

L'articolo 4, comma 2, quantificava in **40,8 milioni** di euro per il **2026** gli oneri derivanti dal differimento disposto dal comma 1. Il differimento disposto dal D.L. n. 193 del 2026, dal 1° ottobre 2026 fino al 1° gennaio 2027, è quantificato dall'art. 1, comma 5, in **61,25 milioni** di euro per l'anno 2026.

Il contributo per le spese amministrative doganali a carico delle spedizioni in arrivo da Paesi non appartenenti all'UE

La **legge di bilancio per il 2026** ha istituito un **contributo**, pari a **2 euro**, per le spese amministrative doganali a carico delle **spedizioni** in arrivo da Paesi non appartenenti all'UE **dal valore dichiarato non superiore a 150 euro** (art. 1, **commi 126-128**, della legge n. 199 del 2025). La riscossione del tributo è affidata all'Agenzia delle dogane e monopoli all'atto dell'importazione definitiva delle merci. La disposizione ribadisce che tale imposizione si applica in coerenza con il codice doganale dell'Unione europea, istituito con il regolamento (UE) n. 952/2013. Si ricorda, inoltre, che la relazione tecnica ascriveva all'istituzione di tale contributo un aumento delle entrate pari a 122,5 milioni di euro nell'anno 2026 e di 245 milioni di euro negli anni 2027 e 2028.

Il **decreto-legge n. 38 del 2026** (art. 5) ha disposto la disapplicazione del contributo ai beni importati anteriormente alla data del 1° luglio 2026 delle disposizioni della legge di bilancio per il 2026 che hanno introdotto un contributo amministrativo di 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di pacchi di valore inferiore ai 150 euro.

Il **decreto-legge n. 107 del 2026** (art. 15) ha disposto la disapplicazione del contributo 2 euro ai pacchi di valore inferiore ai 150 euro importati anteriormente alla data del 1° ottobre 2026.

Il **decreto-legge n. 162 del 2026** (art. 4), in esame, aveva disposto la disapplicazione del contributo 2 euro ai pacchi di valore inferiore ai 150 euro importati anteriormente alla data del 1° dicembre 2026.

Il **decreto-legge n. 192 del 2026** (art. 1, comma 3), ha disposto la disapplicazione del contributo 2 euro ai pacchi di valore inferiore ai 150 euro importati anteriormente alla data del **1° gennaio 2027**.

La norma introdotta in Italia dalla legge di bilancio 2026 - ma mai concretamente applicata, in quanto sospesa dai decreti-legge sopra citati - ha anticipato la normativa europea che ha abrogato la soglia di esenzione daziaria di 150 euro ed ha introdotto a decorrere dal 1° luglio 2026 un dazio doganale forfetario temporaneo di 3 euro, per articolo, sulle spedizioni di basso valore (fino a 150 euro), nell'ambito della più ampia riforma del sistema doganale europeo. L'11 febbraio 2026, infatti, è stato adottato il regolamento 2026/382(UE) il quale ha disposto l'abrogazione della soglia di esenzione daziaria per le importazioni di valore non superiore a 150 euro e l'**introduzione di un dazio doganale semplificato forfettario di 3 euro** sulle spedizioni il cui valore intrinseco non superi un totale di 150 euro, a decorrere **dal 1° luglio 2026 fino al 1° luglio 2028**. Una volta che il nuovo centro doganale digitale dell'UE sarà operativo (l'infrastruttura digitale unica che centralizzerà i dati doganali a livello europeo), il dazio provvisorio sarà sostituito dalle normali tariffe doganali.

Al riguardo il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha dichiarato in una intervista alla stampa del 15 settembre 2026 che "dall'introduzione della nuova tassazione unionale, ossia dal 1° luglio 2026, nel bimestre luglio-agosto rispetto al bimestre precedente, maggio-giugno, il calo [delle importazioni in Italia

dei pacchi di modico valore] registrato è stato pari a circa il 39%, quindi in linea con quello rilevato dalle Autorità francesi. Il gettito complessivo del dazio nel bimestre luglio-agosto è stato di circa 83 milioni di euro, con una tassazione media per singola spedizione di circa 8,66 euro".

Occorre considerare, inoltre, che nell'ambito della proposta di **riforma doganale dell'UE** è prevista l'introduzione di una **nuova tassa di gestione per le vendite a distanza** (*handling fee*) per coprire i costi amministrativi legati alle nuove dichiarazioni doganali dei piccoli pacchi importati nell'Unione, in particolare attraverso il commercio elettronico. La misura, emersa nel quadro della comunicazione della Commissione sul commercio elettronico del febbraio 2025 e inserita nel negoziato sulla riforma doganale, dovrebbe applicarsi entro il 1° novembre 2026. L'importo sarà definito mediante atto delegato della Commissione.

Il 19 settembre 2026 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale UE il **Regolamento (UE) 2026/2108**, che istituisce il **nuovo Codice doganale e l'Autorità doganale dell'UE**. Il Regolamento prevede che la Commissione debba adottare l'atto delegato, con la definizione dell'importo della tassa di gestione, entro il 29 settembre 2026. La tassa entrerà in vigore 10 giorni dopo l'entrata in vigore dell'atto delegato. È previsto un importo ridotto per vendite a distanza provenienti da un deposito doganale per le vendite a distanza. L'importo sarà aggiornato ogni due anni in base ai costi effettivi di gestione sostenuti dalle dogane.

La Commissione Europea ha adottato il Regolamento delegato (UE) 2026/2152 per fissare l'importo della nuova **tassa di gestione dell'Unione** (*Union handling fee*). L'importo è fissato a **2 euro per articolo**. L'atto entra in vigore il giorno della pubblicazione e la tassa diventa effettivamente applicabile a partire dal decimo giorno successivo alla pubblicazione, avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 22 ottobre 2026, **con applicazione dal 1° novembre 2026**.

CAPO II – DISPOSIZIONI PER IL SOSTEGNO DEL DIRITTO ALLO STUDIO E PER GARANTIRE L'EQUILIBRIO DI BILANCIO DELLA FONDAZIONE "MILANO-CORTINA 2026"

Articolo 5
(Disposizioni urgenti in materia di borse di studio universitarie)

L'**articolo 5** prevede un **rifinanziamento** del **Fondo integrativo statale per la concessione di borse di studio** di **288 milioni** di euro per l'esercizio finanziario **2026**, disponendo che, per le coperture dei corrispondenti oneri finanziari, si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame.

L'**articolo 5**, composto da **un unico** comma, **rifinanzia** il Fondo integrativo statale per la concessione di borse di studio di **288 milioni** di euro per l'esercizio finanziario **2026**, disponendo che, per le coperture dei corrispondenti oneri finanziari, si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame (alla cui scheda si rinvia).

Si ricorda che il Fondo in oggetto è stato **istituito** nello stato di previsione del Ministero dell'università e della ricerca (MUR), dall'articolo 18, comma 1, lettera *a)*, del decreto legislativo 29 marzo 2012, n. 68, in attuazione delega contenuta nella c.d. **legge Gelmini** (legge 30 dicembre 2010, n. 240). Su tale capitolo confluiscono le risorse previste dall'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1992, n. 147, e di cui alla legge di stabilità per il 2012 (articolo 33, comma 27, della legge 12 novembre 2011, n. 83, e da assegnare in misura proporzionale al fabbisogno finanziario delle regioni.

Nel **bilancio finanziario per il triennio 2026-2028**, il Fondo in questione è iscritto nel **capitolo 1710** dello stato di previsione del MUR, con una dotazione, sia in termini di competenza che di cassa, per gli anni 2026, 2027 e 2028, di **557.814.548 euro**.

Sul sito del MUR sono pubblicati i decreti di erogazione e riparto del Fondo.

La misura in questione faceva in origine parte di un **pacchetto di strumenti** con i quali il citato decreto legislativo copriva fabbisogno finanziario necessario per **garantire gli strumenti e i servizi per il pieno successo formativo a tutti gli studenti capaci e meritevoli, anche se privi di mezzi**, nelle more della completa definizione dei **LEP** e di quanto previsto in materia di **autonomia di entrata delle regioni** a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni *standard* nel settore sanitario, ai sensi del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, attuativo della delega al Governo in materia di **federalismo fiscale** di cui alla legge 5 maggio 2009, n. 42.

Il Fondo, nel corso del tempo, è stato oggetto di **vari interventi**.
Da ultimo, **nelle more della definizione dei LEP** – si veda il disegno di legge A.S. 1623, attualmente all'esame della 1ª Commissione del Senato –, il **comma 173** della **legge di bilancio per il 2026** (legge 30 dicembre 2025, n. 199, al cui *dossier* si rinvia per approfondimenti) ha **incrementato** il Fondo di **250 milioni** di euro **annui a decorrere dall'anno 2026**. Tale incremento ha permesso di **riportare il Fondo alla medesima dotazione** dell'esercizio finanziario precedente, dal momento che, nella tabella n. 11 allegata al disegno di legge di bilancio per il 2026, tale dotazione risultava, a legislazione vigente, ridotta a 307.814.548 euro.

Articolo 6
(Fondazione "Milano-Cortina 2026")

L'**articolo 6**, al **comma 1**, trasferisce alla "**Fondazione Milano-Cortina 2026**", nell'anno **2026**, una somma pari a **150 milioni** di euro al fine di garantirne **l'equilibrio di bilancio**, fermi restando i contributi previsti a carico degli enti territoriali interessati, disponendo al contempo che alla copertura dei corrispondenti oneri si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame.
Il **comma 1-*bis***, introdotto **in sede referente**, autorizza inoltre gli **enti territoriali** interessati a trasferire **un contributo alla Fondazione**, sempre al fine di garantirne l'equilibrio di bilancio, anche accedendo ai fondi accantonati a garanzia.

L'**articolo 6**, composto da un **unico comma**, dispone il **trasferimento** alla "**Fondazione Milano-Cortina 2026**", nell'anno **2026**, di una somma pari a **150 milioni** di euro al fine di garantirne l'**equilibrio di bilancio**, fermi restando i contributi previsti a carico degli enti territoriali interessati.

La **relazione illustrativa** (RI) chiarisce che i contributi previsti a carico degli enti territoriali interessati sono indicati nella nota prot. n. 393 del 31 gennaio 2026 del Ministro per lo *sport* indirizzata al Comitato olimpico internazionale (CIO).

Si prevede altresì che la Fondazione trasmetta al **Ministro per lo *sport* e i giovani** e al Ministero dell'economia e delle finanze (**MEF**), entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio finale di liquidazione, una **relazione** dettagliata sull'impiego delle risorse assegnate, disponendosi che le eventuali somme **non necessarie** a garantire l'equilibrio di bilancio siano versate all'**entrata del bilancio dello Stato**.

Il medesimo comma dispone, infine, che ai corrispondenti oneri, pari a euro **150 milioni** per l'anno **2026**, si provvede ai sensi dell'articolo 7 del decreto-legge in esame (alla cui scheda si rinvia).

Il **comma 1-*bis***, introdotto durante l'esame **in sede referente** autorizza gli **enti territoriali** interessati a **trasferire alla Fondazione**, sempre al fine di garantirne l'equilibrio di bilancio, **un contributo**, anche accedendo ai fondi accantonati a garanzia.

- ***La Fondazione "Milano-Cortina 2026"***

La “Fondazione Milano-Cortina 2026” è stata costituita il 9 dicembre 2019 ai sensi dell’articolo 14 del codice civile. L’articolo 2 del decreto-legge 11 marzo 2020, n. 16, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 maggio 2020, n. 31, ne individua i membri: Presidenza del Consiglio dei ministri, Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), Comitato italiano paralimpico (CIP), Regione Lombardia, Regione Veneto, Province autonome di Trento e di Bolzano, Comuni di Milano e di Cortina d’Ampezzo. La medesima disposizione prevede che la Fondazione sia amministrata esclusivamente da un consiglio di amministrazione. Successivamente, l’articolo 4, comma 1, lettera b), del decreto-legge 30 giugno 2025, n. 96, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2025, n. 119, ha permesso di ampliare il numero dei membri di tale c.d.a. fino a un massimo di diciotto, elevando a nove quelli designati d’intesa da CONI e CIP e prevedendo fino a due membri di nomina governativa.

Ai sensi dell’articolo 11 del decreto-legge 11 giugno 2024, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2024, n. 111, che ha fornito un’interpretazione autentica del precitato articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 16 del 2020, le attività della Fondazione non hanno scopo di lucro e non sono disciplinate da norme di diritto pubblico, e la Fondazione stessa non riveste la qualifica di organismo di diritto pubblico, operando sul mercato in condizioni di concorrenza e secondo criteri imprenditoriali. Per effetto del combinato delle due disposizioni, pertanto, la Fondazione agisce dunque come **ente senza scopo di lucro in regime di diritto privato**. Le questioni di legittimità costituzionale sollevate su questa norma sono state dichiarate **inammissibili** dalla Corte costituzionale, con sentenza 16 luglio 2026, n. 129.

Sempre ai sensi del più volte citato articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 16 del 2020, la Fondazione assume le funzioni di **Comitato organizzatore** e svolge tutte le attività di gestione, organizzazione, promozione e comunicazione degli eventi sportivi relativi ai **Giochi**, tenuto conto degli indirizzi generali del Consiglio olimpico congiunto istituito presso il CONI, in conformità agli impegni internazionali assunti dall’Italia e nel rispetto della Carta olimpica e dell’*Host City Contract*. Il regime della Fondazione è stato poi ulteriormente completato da disposizioni successive che sono intervenute novellando il medesimo articolo 2: alle assunzioni a tempo determinato effettuate non si applicano i limiti di durata, rinnovo e contingentamento previsti dalla disciplina generale (comma 2-bis, introdotto dall’articolo 38 del decreto-legge 22 giugno 2023, n. 75, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 112); alle chiusure, cessazioni e licenziamenti connessi alla conclusione dei Giochi non si applica la disciplina sulle chiusure aziendali di cui all’articolo 1, commi da 224 a 238, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (comma 2-ter, introdotto dall’articolo 4, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 96 del 2025).

Infine, l’articolo 4-bis del decreto-legge n. 96 del 2025 mantiene in capo alla Fondazione gli **obblighi di pubblicazione** stabiliti dalle **disposizioni internazionali** cui essa deve conformare la propria attività.

Si segnala che è stato recentemente pubblicato il **bilancio di esercizio della Fondazione al 31 dicembre 2025**, ove si evidenzia una perdita di 39.094.782 euro – a fronte di una perdita di 30.539.515 euro nell'esercizio precedente –, nonché un patrimonio netto negativo per 176.455.559 euro – al 31 dicembre 2024, era negativo per 150.308.080 euro.

La **nota integrativa** richiama l'articolo 4.2 dello statuto della Fondazione, in base al quale la capacità della Fondazione di perseguire il proprio scopo è accertata, a prescindere dalla consistenza patrimoniale, in funzione delle previsioni economico-finanziarie pluriennali. La nota cita tale norma dello statuto precisando che è ammesso un *deficit* patrimoniale temporaneo, purché l'equilibrio sia garantito al termine del periodo di funzionamento (previsto, in base all'art. 14.1 dello statuto, all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2026).

CAPO III – DISPOSIZIONI FINANZIARIE E FINALI

Articolo 7
(Disposizioni finanziarie)

L'**articolo 7** reca, al **comma 1, la quantificazione delle economie** generate dai **progetti PNRR,** a seguito del completamento dei progetti da parte dei soggetti attuatori, **accertate alla data alla data di entrata in vigore del presente decreto** (18 settembre 2026) ai sensi dell'articolo 30, comma 3, del D.L. n. 19 del 2026.
Il **comma 2** prevede **l'incremento** del Fondo interventi strutturali di politica (**FISPE**) di 36,8 milioni di euro per l'anno 2028.
Il **comma 3, modificato** nel corso dell'esame **in sede referente**, reca la norma di **quantificazione** e di **copertura finanziaria** degli **oneri** derivanti dal comma 2 dell'articolo 7 in esame e dagli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 del presente provvedimento, quantificati in **611,8 milioni** di euro per l'anno **2026**, **2.362 milioni** di euro per l'anno **2027** e **38 milioni** di euro per l'anno **2028**. Si ricorda, tuttavia, che il **decreto-legge n. 193 del 2026** (articolo 1, comma 4, lettera *c)*) ha modificato il comma 3 intervenendo sulla quantificazione degli oneri e sulla relativa copertura finanziaria.

Nel dettaglio, il **comma 1** accerta l'entità delle **risorse** che **alla data del 18 settembre 2026** (data di entrata in vigore del presente decreto) derivano dalle **economie generate dai progetti PNRR** a seguito del completamento dei progetti da parte dei soggetti attuatori, ai sensi dall'articolo 30 del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, quantificate in **200 milioni** di euro per l'anno 2026, **1.460 milioni** di euro per l'anno 2027 e **38 milioni** di euro per l'anno 2028, secondo gli importi indicati nell'Allegato 1 annesso al presente decreto, per un **complesso di 1.698 milioni** di euro.

Tali risorse sono state accertate ai sensi dall'articolo 30 del **decreto-legge** 19 febbraio 2026, **n. 19**, che al **comma 3** stabilisce come, **decorso il termine del 30 giugno 2026**, le risorse PNRR che risultino **libere** da obbligazioni giuridicamente vincolanti **e non più necessarie** al conseguimento degli obiettivi PNRR oggetto di rendicontazione all'Unione europea, siano **versate** sui conti correnti di tesoreria istituiti per la gestione delle risorse PNRR (n. 25092 (prestiti) e n. 25091 (sovvenzioni)).

Nel dettaglio, la procedura per l'**accertamento** delle economie PNRR**,** disciplinata dall'articolo 30, comma 5, del citato decreto-legge, prevede che, decorso il termine del **30 giugno 2026** - data di **scadenza** dei traguardi e degli

obiettivi della decima e **ultima rata del PNRR** italiano - si provveda, **con uno o più decreti del Ministro dell'economia** e delle finanze, di concerto con il Ministro per gli affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, ad **accertate le risorse PNRR** sulle quali **non sussistono obbligazioni giuridicamente vincolanti** e che **non** sono, quindi, **necessarie** per il conseguimento degli obiettivi PNRR oggetto di rendicontazione all'Unione europea[1].

La disposizione richiamata prevede che tali risorse così accertate **rimangano temporaneamente** nella disponibilità dei citati conti **correnti di tesoreria** istituiti per la gestione delle risorse PNRR, nelle more **dell'adozione di un D.P.C.M.** – disciplinato al successivo comma 4 – che ne disciplini il reimpiego, **in coerenza con gli obiettivi di finanza pubblica,** come indicati nel documento di finanza pubblica di più recente approvazione alla data di emanazione del citato D.P.C.M. In particolare, la disposizione prevede la riassegnazione delle risorse in favore di **specifiche iniziative e di singoli interventi**, anche mediante il rifinanziamento, la rimodulazione o la riprogrammazione delle risorse previste a legislazione vigente.

Si rammenta che il **comma 5 dell'articolo 30** ha previsto una **assegnazione prioritaria** delle risorse rivenienti dal predetto accertamento, da effettuare con il medesimo D.P.C.M., per il **rifinanziamento** del **Fondo per le esigenze indifferibili** in corso di gestione (per l'importo di 18.232.210 euro per il 2027 e di 18.030.231 euro per ciascuno degli anni 2028-2029) e degli **accantonamenti** di pertinenza dei **Ministeri** del **Fondo speciale di parte corrente** (per un ammontare complessivo di 8.998.702 euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029), che sono stati interessati dalle **riduzioni** disposte, rispettivamente, **dall'articolo 2, comma 4, lett. *a)*** e **dall'articolo 2, comma 4, lettera *b),*** del medesimo decreto-legge n. 19/2026.

Al riguardo, si ricorda che – nel dossier predisposto in occasione dell'istruttoria in Commissione – si era rilevata l'utilità di chiarire se l'entità delle economie rinvenute dalla procedura di accertamento di cui all'articolo 30 del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19 sia stata tale da ricomprendere anche le risorse atte a garantire l'assegnazione prioritaria alle citate finalità indicate dall'articolo 30, comma 5, posto che le risorse accertate ai sensi del presente articolo 7, comma 1, vengono interamente utilizzate a parziale

[1] Si rammenta infatti che il PNRR è basato su un modello orientato alla *performance*, "per cui l'erogazione delle risorse europee, a differenza di altri programmi europei come le politiche di coesione, dipende esclusivamente dal raggiungimento di traguardi e obiettivi e non dall'avanzamento finanziario" e quindi non richiede il completamento della spesa sui singoli progetti (*cfr*. quanto in tal senso illustrato nella Settima Relazione del Governo sull'attuazione del PNRR, trasmessa al Parlamento il 31 dicembre 2025, sezione I, pag. 96).

copertura finanziaria degli oneri recati dal provvedimento in esame (cfr. il successivo comma 3, lettera h)*).*

Nella tabella che segue, elaborata sulla base dei dati dell'Allegato 1 cui rinvia l'articolo 7 in esame, sono **indicate le singole misure del PNRR** che sono state oggetto di accertamento, con l'indicazione della denominazione e delle **economie accertate** generate a seguito del completamento dei progetti da parte delle amministrazioni, rispetto all'entità del **finanziamento assegnato**, come rilevato dal Regis alla data del 10 settembre 2026.

(milioni di euro)

Misura (codice e denominazione)	**Budget della Misura** (ReGiS, 10/09/2026)	**Economie accertate** (art. 7, co. 1, D.L. n. 162/2026)
M1C1I1.1 - Infrastrutture digitali	900,0	179,0
M1C1I1.2 - Abilitazione al *cloud* per le PA locali	1.000,0	26,5
M1C1I1.3.1 - Piattaforma Digitale Nazionale Dati	556,0	55,8
M1C1I1.3.2 - Sportello digitale unico	90,0	12,9
M1C1I1.4.1 - Esperienza dei cittadini - Miglioramento della qualità e dell'utilizzabilità dei servizi pubblici digitali	813,0	18,1
M1C1I1.4.2 - Inclusione dei cittadini - Miglioramento dell'accessibilità dei servizi pubblici digitali	80,0	15,0
M1C1I1.4.3 - Rafforzamento dell'adozione dei servizi della piattaforma PagoPA e dell'applicazione "IO"	361,7	2,2
M1C1I1.4.4 - Rafforzamento dell'adozione delle piattaforme nazionali di identità digitale (SPID, CIE) e dell'Anagrafe nazionale (ANPR)	285,0	5,8
M1C1I1.4.5 - Digitalizzazione degli avvisi pubblici	245,0	11,1
M1C1I1.4.6 - Mobilità come servizio per l'Italia	40,0	0,1
M1C1I1.5 - *Cybersecurity*	623,0	5,9
M1C1I1.6.4 - Digitalizzazione del Ministero della Difesa	42,5	9,7
M1C1I1.6.5 - Digitalizzazione del Consiglio di Stato	7,5	0,3
M1C1I1.7.1 - Servizio Civile Digitale	60,0	2,1
M1C1I1.7.2 - Rete dei servizi di facilitazione digitale	135,0	4,7
M1C1R1.2.1 - Ufficio Trasformazione	155,0	0,7
M1C1I1.10 - Sostegno alla qualificazione e *eProcurement*	9,0	0,5
M1C1I2.2.1 - Assistenza tecnica a livello centrale e locale	368,4	4,8
M1C1I2.2.2 - Semplificazione e standardizzazione delle procedure	4,0	0,5
M1C1I2.2.3 - Digitalizzazione delle procedure (SUAP & SUE)	324,4	11,0
M1C1I2.2.4 - Monitoraggio e comunicazione delle azioni di semplificazione	21,0	0,8
M1C1I2.3.1 - Investimenti in istruzione e formazione	139,0	23,9
M1C1I2.3.2 - Sviluppo delle capacità nella pianificazione, organizzazione e formazione strategica della forza lavoro	350,9	19,0
M1C1I3.2 - Rafforzamento dell'Ufficio del processo per la Giustizia amministrativa	41,8	3,1
M1C2I3.1.1 - Piano Italia a 1 Gbps	2.985,4	78,7
M1C2I3.1.2 - Italia 5G - Corridoi 5G, Strade extraurbane (+ 5G Aree bianche)	1.115,8	289,1

Misura (codice e denominazione)	**Budget della Misura** (ReGiS, 10/09/2026)	**Economie accertate** (art. 7, co. 1, D.L. n. 162/2026)
M1C2I3.1.3 - Scuola Connessa	261,0	67,3
M1C2I3.1.4 - Sanità Connessa	335,2	6,3
M1C2I3.1.5 - Collegamento isole minori	60,5	10,8
M1C3I1.3 - Migliorare l'efficienza energetica nei cinema, nei teatri e nei musei	300,0	8,0
M1C3I2.1 - Attrattività dei borghi	1.020,0	6,9
M1C3I2.2 - Tutela e valorizzazione dell'architettura e del paesaggio rurale	600,0	21,5
M1C3I2.3 - Programmi di tutela e riqualificazione di parchi e giardini storici	300,0	0,1
M1C3I2.4 - Sicurezza sismica nei luoghi di culto, restauro del patrimonio culturale del Fondo Edifici di Culto (FEC) e siti di ricovero per le opere d'arte (*Recovery Art*)	800,0	6,1
M1C3I4.1 - *Hub* del Turismo Digitale	114,0	0,0
M1C3I4.2.5 - Fondo rotativo imprese (FRI) per il sostegno alle imprese e gli investimenti di sviluppo	180,0	97,1
M2C1I1.1 - Realizzazione nuovi impianti di gestione rifiuti e ammodernamento di impianti esistenti e progetti 'faro' di economia circolare	1.764,0	112,9
M2C1I2.1 - Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo	552,0	7,9
M2C1I2.3 - Innovazione e meccanizzazione nel settore agricolo e alimentare	294,0	10,4
M2C1I3.1 - Isole verdi	200,0	3,6
M2C1I3.2 - *Green communities*	135,0	1,2
M2C2I2.2 - Interventi su resilienza climatica delle reti	500,0	7,3
M2C2I3.1 - Produzione di idrogeno in aree industriali dismesse (*hydrogen valleys*)	500,0	6,4
M2C2I3.4 - Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario e stradale	345,4	4,5
M2C2I3.5.1 - Ricerca e sviluppo sull'idrogeno (*prestiti*)	160,0	3,6
M2C2I3.5.2 - Ricerca e sviluppo sull'idrogeno (*contributi a fondo perduto*)	140,0	18,3
M2C2I4.1.1 - Ciclovie Turistiche	251,8	2,1
M2C2I4.1.2 - Ciclovie Urbane	197,8	4,6
M2C2I4.2 - Sviluppo trasporto rapido di massa	3.321,0	5,5
M2C2I4.4.1 - Potenziamento del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con autobus a zero emissioni	2.415,0	9,6
M2C2I4.4.3 - Rinnovo del parco veicoli dei Vigili del Fuoco	424,0	24,0
M2C2I5.2 - Idrogeno	259,9	3,1
M2C3I1.2 - Riqualificazione di beni immobili pubblici parzialmente o interamente utilizzati per l'amministrazione della giustizia	411,7	0,6
M2C4I2.1.B - Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico	1.200,0	43,3
M2C4I3.2.A - Digitalizzazione dei parchi nazionali. Conservazione della natura - monitoraggio delle pressioni e delle minacce su specie e *habitat* e del cambiamento climatico	82,0	5,7
M2C4I3.2.B - Digitalizzazione dei parchi nazionali. Servizi digitali ai visitatori dei parchi nazionali e delle aree marine protette	14,0	2,5
M2C4I3.2.C - Digitalizzazione dei parchi nazionali. Semplificazione amministrativa - Digitalizzazione e semplificazione delle procedure per i servizi forniti dai Parchi e dalle Aree Marine Protette.	4,0	0,7
M2C4I4.1 - Investimenti in infrastrutture idriche primarie per la sicurezza dell'approvvigionamento idrico	1.624,8	2,9
M2C4I4.2 - Riduzione delle perdite nelle reti di distribuzione dell'acqua, compresa la digitalizzazione e il monitoraggio delle reti	1.924,0	22,6

Misura (codice e denominazione)	**Budget della Misura** (ReGiS, 10/09/2026)	**Economie accertate** (art. 7, co. 1, D.L. n. 162/2026)
M3C2I1.1 - Porti verdi: interventi in materia di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti	270,0	80,6
M3C2I2.2.2 - Ottimizzazione delle procedure di avvicinamento APT	16,0	7,3
M4C1I3.4 - Didattica e competenze universitarie avanzate	272,1	0,1
M4C2I1.1 - Progetti di ricerca di rilevante interesse nazionale (PRIN)	1.800,0	0,0
M4C2I1.2 - Finanziamento di progetti presentati da giovani ricercatori	210,0	55,1
M4C2I1.3 - Partenariati estesi a università, centri di ricerca, imprese e finanziamento progetti di ricerca di base	1.610,0	2,4
M4C2I1.4 - Creazione di "campioni nazionali di R&S" su alcune *Key Enabling Technologies*	1.600,0	0,0
M4C2I1.5 - "Ecosistemi dell'innovazione per la sostenibilità", costruzione di "leader territoriali di R&S"	1.242,8	4,6
M4C2I3.1 - Infrastrutture di ricerca e innovazione	1.578,1	118,1
M5C2I1.1.2 - Intervento 2) Azioni per una vita autonoma e deistituzionalizzazione per gli anziani	307,5	4,9
M5C2I3.1 - Progetto Sport e inclusione sociale	700,0	13,3
M7C1I3.1 - Misura rafforzata: Produzione di idrogeno in aree industriali dismesse	90,0	26,7
M7C1I18 - Misura rafforzata: Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici	240,0	76,2
TOTALE	**41.380,8**	**1.698,0**

Si rammenta che le economie accertate dal decreto-legge in esame **si aggiungono** a quelle **già accertate dall'articolo 30, comma 1, del D.L. 19 febbraio 2026, n. 19**, pari a **1.587 milioni** di euro.

Tali economie **sono rimaste acquisite** nelle disponibilità dei conti correnti di tesoreria intestati al MEF ed **hanno concorso,** come quota parte, **ai riversamenti all'entrata del bilancio dello Stato previsti** dall'art. 1, **comma 742**, della legge di bilancio 2026, a **miglioramento dei saldi** di finanza pubblica.

Nell'Allegato 2 del citato D.L. n. 19/2026, le predette economie sono **state dettagliate per Ministero e non per singola misura**. L'articolo 30, comma 1, **secondo periodo**, decreto-legge prevede al riguardo che il **Ministero dell'economia e delle finanze** (RGS) provveda alla **puntuale individuazione delle misure che abbiano realizzato tali economie**, sentite la Struttura di missione PNRR istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri e le singole amministrazioni interessate, **sulla base dei dati** di attuazione risultanti dal sistema informatico "**ReGiS**".

Al riguardo, nel dossier predisposto in occasione dell'istruttoria in Commissione, si segnalava che, diversamente da quanto effettuato nell'Allegato 1 del decreto-legge in esame, alla data attuale, non risultano essere state diffuse le informazioni riguardo alle specifiche misure del PNRR interessate dalle economie accertate dal D.L. n. 19 del 2026.

Le economie accertate (D.L. n. 19 del 2026)

Riguardo alle economie derivanti dall'attuazione del PNRR, si rammenta che **l'articolo 30, comma 1,** del **D.L. n. 19 del 2026** ha quantificato in **1.587 milioni di euro le economie già maturate a febbraio 2026** da ciascun Ministero, dettagliate nell'Allegato 2 al decreto-legge medesimo.

Il comma ha stabilito che tali risorse restassero **acquisite nelle disponibilità dei due conti correnti di tesoreria** istituiti per l'attuazione del *NextGenerationEU* (conti n. 25092, dedicato ai prestiti, e n. 25091, dedicato alle sovvenzioni) in quanto **concorrenti ai riversamenti** all'entrata del bilancio dello Stato previsti dall'articolo 1, **comma 742,** della legge di bilancio per il 2026 (L. 30 dicembre 2025, n. 199), che ha recepito gli effetti finanziari derivanti dalla rimodulazione del PNRR approvata a novembre 2025.

In particolare, il comma 742 ha disposto che, **in esito alla rimodulazione del PNRR** approvata dal Consiglio UE il **27 novembre 2025**[2], fossero **riversate all'entrata** del bilancio dello Stato **le risorse giacenti sui conti di tesoreria** istituiti per la gestione delle risorse NGEU del PNRR - in quanto **non più necessarie all'attuazione del Piano** per effetto della rimodulazione - per l'importo di 5.943 milioni di euro nel 2026, 1 miliardo di euro nel 2027 e di 159 milioni di euro nel 2028 (cioè **complessivi 7.102 milioni** nel triennio 2026-2028), e che tali somme restassero **acquisite all'erario** (a **miglioramento, dunque, dei saldi** della manovra di bilancio per il 2026-2028).

Il **comma 743** ha disposto anche il **riversamento all'entrata** di ulteriori **50 milioni** di **risorse assegnate ad Invitalia** S.p.a., giacenti in un conto di tesoreria di Invitalia, connesse alla componente in essere della **misura definanziata** "Acquisto bus elettrici".

Si rammenta che la **rimodulazione** del Piano approvata dal Consiglio UE il 27 novembre 2025, ha lasciato invariato l'importo del PNRR italiano in 194,4 miliardi di euro. Tale **invarianza di risorse** è stata ottenuta attraverso la "**sostituzione**" delle **misure definanziate** dal PNRR nella rimodulazione di novembre (circa **-14,2 miliardi di euro**) in parte con **nuove misure** introdotte nel Piano per circa **7,8 miliardi** - che consistono, principalmente, in nuovi strumenti finanziari (cd. *facilities*) che permetteranno la diluzione della spesa negli anni successivi al 2026 - e per la restante parte **inserendo** come "progetti PNRR" spese riconducibili a **misure già finanziate a legislazione vigente** con risorse nazionali e **perlopiù già effettuate** negli anni precedenti (per circa **6,5 miliardi**). Da queste ultime si sono generate **economie per 5,5 miliardi**.

Il **riversamento all'entrata** del bilancio dello Stato disposto ai sensi dei commi 742 e 743 deriva, dunque, per **5,5 miliardi** da somme **giacenti nei due conti correnti di tesoreria** in quanto non più necessarie all'attuazione del Piano (connesse alla **sostituzione** di progetti PNRR definanziati dal Piano con **misure** già finanziate a legislazione vigente con risorse nazionali e **già concluse** negli anni precedenti), e per circa **1,6 miliardi** da **economie di spesa** generate dai progetti PNRR realizzati dalle Amministrazioni centrali, come peraltro chiarito dalla **Relazione tecnica** di accompagnamento all'A.C. 2807 relativa

[2] Il **Consiglio dell'UE**, nella riunione del **27 novembre 2025**, ha approvato la Decisione di esecuzione (c.d. CID, *Council Implementing Decision*) e il relativo **Allegato** che modifica l'originaria Decisione del 13 luglio 2021 che ha approvato il PNRR italiano. Le modifiche hanno riguardato 173 misure (investimenti e riforme) e gran parte dei traguardi/obiettivi relativi agli ultimi tre semestri del Piano. L'importo complessivo di 194,4 miliardi è rimasto invariato

all'articolo 30 del D.L. n. 19/2026. Nella Relazione si riporta infatti che "la **legge di bilancio 2026-2028**, nel determinare l'ammontare delle risorse complessive da riversare all'entrata ai sensi dell'articolo 1, comma 742, in quanto non più necessarie all'attuazione del Piano stesso, ha **tenuto conto,** oltre che degli effetti derivanti dalle modifiche apportate dalla revisione del PNRR approvata con decisione del Consiglio UE il 27 novembre 2025, **anche** di **economie di spesa**".

Il **comma 2 incrementa** il Fondo per interventi strutturali di politica economica (**FISPE**) di **36,8 milioni** di euro per l'anno **2028**.

Ai sensi dell'articolo 10, comma 5, decreto-legge n. 282 del 2004, il Fondo per interventi strutturali di politica economica è istituito nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle finanze (cap. 3075) al fine di agevolare il raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica, anche mediante interventi volti alla riduzione della pressione fiscale.

Il **comma 3, modificato** nel corso dell'esame **in sede referente** e dal **decreto-legge n. 193 del 2026 (**articolo 1, comma 4, lettera *c)*), reca la norma di **quantificazione** e di **copertura finanziaria degli oneri** derivanti dal **comma 2** dell'articolo in esame e dalle disposizioni recate dagli **articoli 1, 2, 4, 5 e 6**. Tali oneri, prima delle modifiche introdotte dal citato decreto-legge n. 193 del 2026, erano indicati come complessivamente pari a **611,8 milioni** di euro per il **2026**, **2.362 milioni** di euro per l'anno **2027** e **38 milioni** di euro per l'anno **2028**.

Si rammenta, infatti, che il comma 3 dell'articolo 7, prima delle modifiche introdotte dall'articolo 1, comma 4, lettera *c)*, numero 1), del decreto-legge n. 193 del 2026, recava la quantificazione degli oneri derivanti anche dall'articolo 1, comma 4 e 5, e dall' articolo 4 del decreto-legge in esame, successivamente soppressi dall'articolo 1, comma 4, lettera *a)* e *b)*, del decreto-legge n. 193 del 2026. **A seguito di tali modifiche**, gli oneri derivanti dal comma 2 dell'articolo in esame e dalle disposizioni recate dagli articoli 1, 2, 5 e 6 risultano attualmente quantificati complessivamente in **549,8 milioni** di euro per l'anno **2026**, 2.362 milioni di euro per l'anno 2027 e 38 milioni di euro per l'anno 2028. Per maggiori approfondimenti si vedano le schede relative all'articolo 1, commi 4 e 5, e all'articolo 4 del presente *dossier*.

A tali oneri si provvede:

a) quanto a **24,3 milioni** di euro per l'anno **2027**, mediante utilizzo delle maggiori entrate e delle minori spese derivanti dall'articolo 1;

b) quanto a **67,8 milioni** di euro per l'anno **2026** e **309 milioni** di euro per l'anno **2027**, mediante corrispondente **riduzione degli stanziamenti** del programma «**Fondi da assegnare**» della missione «Fondi da ripartire» (23.1) dello stato di previsione del Ministero dell'economia e finanze.

Nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari contenuto nella Relazione tecnica si evince che la **riduzione** è posta a valere sul **Fondo per la**

riassegnazione dei residui passivi di parte corrente, di cui all'art. 27, comma 1, della legge di contabilità e finanza pubblica 31 dicembre 2009, n. 196**.**

Ai fini della migliore formulazione della norma, si valuti di precisare che il numero 23.1 è riferito al programma "Fondi da assegnare" e non alla Missione 23 "Fondi da ripartire".

c) quanto a **10 milioni** di euro per l'anno **2026**, mediante corrispondente **utilizzo del fondo speciale per la riassegnazione dei residui passivi della spesa di parte corrente,** eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa.

c-bis) quanto a **10 milioni** di euro per l'anno **2026**, mediante corrispondente **utilizzo del fondo speciale per la riassegnazione dei residui passivi della spesa in conto capitale,** eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa;

Nel corso dell'esame **in sede referente** presso la Commissione VI, la **Commissione V ha espresso il parere favorevole con condizioni**, le quali sono state recepite in alcuni emendamenti presentati dalla relatrice e successivamente approvati dalla Commissione in sede referente. A seguito delle modifiche così introdotte, la lettera *c)* del comma 3 è stata suddivisa nelle **lettere *c*) e *c-bis*)** al fine di precisare che **la riduzione degli stanziamenti** del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2026, **è da riferire, per una metà**, all'utilizzo del **fondo speciale** per la riassegnazione dei **residui passivi della spesa di parte corrente** eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa e, **per l'altra metà**, al **fondo speciale** per la riassegnazione dei **residui passivi della spesa in conto capitale** eliminati negli esercizi precedenti per perenzione amministrativa.

La precedente formulazione prevedeva unicamente la lettera *c*) recante la copertura complessiva di **20 milioni** di euro per l'anno **2026** a valere **sugli stanziamenti previsti nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali»** della missione «Fondi da ripartire» (23.2) dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Nel prospetto riepilogativo degli effetti finanziari contenuto nella Relazione tecnica era già stato indicato come la riduzione fosse posta a valere in quota parte (10 milioni) sul Fondo per la riassegnazione dei residui passivi di parte corrente e in quota parte (10 milioni) sul Fondo per la riassegnazione dei residui passivi in conto capitale.

d) quanto a **100 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2026 e 2027**, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. "**Patrimonio destinato**" o "Patrimonio Rilancio" di Cassa depositi e prestiti S.p.A.).

Alla corrispondente compensazione degli effetti in termini di fabbisogno e indebitamento netto, si provvede mediante la riduzione del Fondo per la

compensazione degli effetti finanziari non previsti a legislazione vigente, di cui all'articolo 1, comma 511, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

Riguardo a tale fondo, si rammenta che in conseguenza dell'emergenza derivante dalla pandemia da Covid-19, l'articolo 27 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 ha autorizzato **Cassa Depositi e Prestiti** S.p.A. a costituire un **patrimonio destinato**, denominato "**Patrimonio Rilancio**", finanziato da fondi del Ministero dell'economia e delle finanze, allo scopo di attuare interventi di **sostegno e rilancio delle imprese** italiane; sull'impiego di tale patrimonio è prevista una Relazione annuale al Parlamento (DOC. XXXIX, n. 2, dicembre 2025, pag. 3).

Il medesimo decreto-legge ha autorizzato per il 2020 l'assegnazione a CDP S.p.A. di **titoli di Stato o di liquidità**, nel **limite massimo di 44 miliardi di euro**; le risorse sono state stanziate sull'apposito capitolo 7415 dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze. Provvedimenti successivi ne hanno disposto il rifinanziamento o definanziamento, per una disponibilità complessiva di 45.309,9 milioni di euro nel 2025.

L'effettiva assegnazione di risorse a tale fondo è avvenuta mediante l'articolo 3, comma 1, del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 7 maggio 2021, che ha assegnato a Cassa depositi e prestiti S.p.A., a titolo di apporto, titoli di Stato per un controvalore di circa **3 miliardi di euro** (2.999.999.786,35 euro). Ai sensi dell'articolo 2 del medesimo D.M., Cassa depositi e prestiti ha emesso, in corrispondenza di tali apporti, strumenti finanziari di partecipazione del MEF al Patrimonio Destinato, di ammontare pari a **2.747,5 milioni al 31 dicembre 2025** (Conto generale del patrimonio 2025, A.C. 3005, Allegato alla Tabella II, p. 682).

Dalla dotazione originaria sono stati quindi assegnati circa 3 miliardi. I **rimanenti 42,3 miliardi non** sono divenuti **economie**: invece, a partire dal 2020, **sono sempre stati reiscritti** annualmente in bilancio come **residui di stanziamento** di conto capitale di "lettera *f*" (di cui all'art. 275, secondo comma, lettera *f)* del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 827) per i quali è stata **richiesta** la **conservazione in bilancio**.

La **maggioranza di tali risorse**, circa **21,9 miliardi**, è stata poi utilizzata, negli anni successivi, mediante versamento all'entrata del bilancio dello Stato, a copertura **di successivi oneri** introdotti da disposizioni normative. In merito, la Corte dei conti[3] ha rilevato che: "**Si utilizzano ora,** nel quadrimestre considerato, stanziamenti **derivanti da leggi la cui copertura** insisteva a suo tempo sul maggior indebitamento in quanto in presenza di **eventi straordinari** al di fuori del controllo dello Stato, come era il caso delle spese legate alla pandemia. […] **Non risultando soddisfatte** […] le condizioni previste per l'utilizzo della procedura in titolo [la presenza di eventi eccezionali, la temporaneità dello scostamento, l'obbligo di rientro], **la conseguenza è che continua a configurarsi,** dunque, una **nuova modalità di copertura con maggior debito per interventi onerosi di natura, però, discrezionale**, quando

[3] Corte dei conti, Relazioni quadrimestrali sulla tipologia delle coperture adottate e sulle tecniche di quantificazione degli oneri, quadrimestre settembre-dicembre 2025, pagg. 6-7

la procedura è costituzionalmente correlata, invece, ad eventi fuori controllo. Come già segnalato nel passato in occasione di eventi similari, **il ricorso all'indebitamento rischia di diventare in tal modo una modalità di compensazione di decisioni discrezionali di politica di bilancio (in quanto non correlate ad "eventi eccezionali").** In tal modo, esso assume così, progressivamente, una mera funzione procedurale, non ancorata ai presupposti previsti dalla legge, e risulta quindi una modalità per reperire coperture a debito tali da affiancarsi alle altre tipologie previste dall'ordinamento, a prescindere dal realizzarsi o meno del presupposto di eventi tali da giustificare il ricorso a maggior indebitamento, **quasi trasmutando, la procedura, da "straordinaria" ad "ordinaria".**

e) quanto a **98,1 milioni** di euro per l'anno **2026** e **128,7 milioni** di euro per l'anno **2027**, mediante la riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento dei seguenti Ministeri:

1) Ministero dell'economia e delle finanze per 25,654 milioni di euro per l'anno 2026 e 41,573 milioni di euro per l'anno 2027;
2) Ministero delle imprese e del made in *Italy* per 7 milioni di euro per l'anno 2026 e 8,967 milioni di euro per l'anno 2027;
3) Ministero del lavoro e delle politiche sociali per 8,165 milioni di euro per l'anno 2026 e 6 milioni di euro per l'anno 2027;
4) Ministero della giustizia per euro 21.000 per l'anno 2026 e 2 milioni di euro per l'anno 2027;
5) Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per 6 milioni di euro per l'anno 2026 e 7,139 milioni di euro per l'anno 2027;
6) Ministero dell'istruzione e del merito per 2 milioni di euro per l'anno 2026 e 2 milioni di euro per l'anno 2027;
7) Ministero dell'interno per 4,177 milioni di euro per l'anno 2026 e 2,8 milioni di euro per l'anno 2027;
8) Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per 6,2 milioni di euro per l'anno 2026 e 7,02 milioni di euro per l'anno 2027;
9) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 4,715 milioni di euro per l'anno 2026 e 7,58 milioni di euro per l'anno 2027;
10) Ministero dell'università e della ricerca per 12,2 milioni di euro per l'anno 2026 e 11,34 milioni di euro per l'anno 2027;
11) Ministero della difesa per 8,5 milioni di euro per l'anno 2026 e 12,486 milioni di euro per l'anno 2027;
12) Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste per 1,7 milioni di euro per l'anno 2026 ed euro 111.000 per l'anno 2027;
13) Ministero della cultura per 4,853 milioni di euro per l'anno 2026 e 6,5 milioni di euro per l'anno 2027;
14) Ministero della salute per 6,415 milioni di euro per l'anno 2026 e 8,784 milioni di euro per l'anno 2027;
15) Ministero del turismo per 0,5 milioni di euro per l'anno 2026 e 4,4 milioni di euro per l'anno 2027;

f) quanto a **70 milioni** di euro per l'anno **2027**, mediante corrispondente riduzione del **Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili che si manifestano nel corso della gestione**, di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

g) quanto a **125,9 milioni** di euro per l'anno **2026** e **270 milioni** di euro per l'anno **2027**, mediante corrispondente riduzione del **Fondo per interventi strutturali di politica economica**;

Si segnala che - a seguito delle **modifiche introdotte** dall'articolo 1, comma 4, lettera *c)*, numero 2), del **decreto-legge n. 193 del 2026** – l'entità della copertura finanziaria in esame **per l'anno 2026** è stata **ridotta** da 125,9 milioni di euro **a 63,9 milioni di euro**. Infatti, l'articolo 1, comma 4, lettere *a)* e *b)*, del decreto-legge n. 193 del 2026, ha soppresso l'articolo 1, comma 4 e 5 (recanti oneri pari a **21,2 milioni** di euro per il 2026), e l'articolo 4 (recanti oneri pari a **40,8 milioni** per il 2026) del decreto-legge in esame, che recavano **oneri complessivamente pari a 62 milioni** di euro.

h) quanto a **200 milioni** di euro per l'anno **2026**, **1.460 milioni** di euro per l'anno **2027** e **38 milioni** di euro per l'anno **2028**, mediante corrispondente **versamento all'entrata** del bilancio dello Stato delle **somme accertate** ai sensi del comma 1. Si tratta delle citate **economie dalle misure PNRR**, di cui all'articolo 30, comma 3 del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19.

Articolo 8
(Entrata in vigore)

L’**articolo 8** dispone che il decreto-legge in esame entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il decreto-legge è dunque vigente dal **18 settembre 2026**.

Ai sensi dell'**articolo 1 del disegno di legge di conversione del presente decreto**, la legge di conversione (insieme con le eventuali modifiche apportate al decreto in sede di conversione) entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.