



THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Camera dei deputati

V Commissione Bilancio, Tesoro e Programmazione

Audizioni informali nell'ambito dell'attività conoscitiva preliminare all'esame del disegno di legge recante bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027

Relazione su audizione di Matteo Leonardi per ECCO Think Tank

4 novembre 2024

Executive summary

Il nuovo quadro della governance economica europea, estendendo l'orizzonte temporale della programmazione di bilancio, offre l'opportunità di superare la separazione tra obiettivi di finanza pubblica e di decarbonizzazione. Questo aspetto è cruciale perché **la sostenibilità della finanza pubblica è fortemente legata al processo di decarbonizzazione** in termini di crescita, investimenti e competitività delle imprese e di sostenibilità sociale delle spese energetiche. Dall'altro lato, è rilevante per i costi relativi alle misure di adattamento e per l'intervento emergenziale in seguito ai fenomeni climatici estremi sempre più ricorrenti.

La prudenza, alla quale la Legge di bilancio si ispira, non è data soltanto dalla capacità di assicurare l'equilibrio dei saldi di bilancio, ma da quanto la Legge di bilancio sia in grado di mettere il Paese nelle condizioni di gestire i rischi per la finanza pubblica che è prevedibile vengano affrontati nel prossimo ciclo economico.

Tra questi rischi occorre evidenziare:

- I costi dell'esposizione di famiglie e imprese alla volatilità e agli alti prezzi del gas naturale;
- I costi in termini di mancata competitività delle imprese sui mercati globali a causa di costi eccessivi dell'energia e di prodotti non appetibili poiché non allineati al percorso globale di decarbonizzazione;
- I costi derivanti dalla mancata conformità con le normative europee, nello specifico nelle dimensioni che fanno riferimento alla decarbonizzazione (mancato rispetto del Regolamento burden sharing, costo stimato sino a 15 miliardi; violazione dell'EPBD, costo stimato in 3 miliardi);
- I costi dell'esposizione per i consumatori e per la finanza pubblica.

Se la capacità di gestire i rischi è il metro della 'prudenza', non si trovano nella Legge di bilancio elementi utili rispetto alle dimensioni molto rilevanti dell'energia e della decarbonizzazione. Anzi, per alcuni settori, come quello dell'**efficienza energetica**, la manovra risulta incrementare, anche in maniera significativa, l'esposizione ai rischi sopra elencati.

Non a caso in questa dimensione la Legge di bilancio si rivela in **contraddizione rispetto a quanto contenuto nel PNIEC**, licenziato solo pochi mesi fa dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Ne deriva un **quadro regolatorio frammentato e incoerente** che non solo risulta inefficace al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione ma, rinunciando a operare chiare scelte strategiche orientate al futuro, rischia di minare lo stesso obiettivo di finanza pubblica che il Governo intende perseguire.

La crisi dei prezzi dell'energia e la conseguente spinta inflativa sono state innescate – come già avvenuto in passato – da un incremento dei prezzi delle fonti fossili, soprattutto il gas naturale da cui l'Italia è fortemente dipendente. Tale dipendenza, anche a prescindere dalla crisi russa, continua a esporci all'instabilità dei prezzi nell'ambito di un mercato del gas che si è trasformato da regionale a globale.

In altri termini: la prossima crisi potrebbe originarsi da nuovi problemi geopolitici che oggi non possiamo prevedere e, verosimilmente, si rifletterebbe sul prezzo del gas in arrivo da tutte le fonti disponibili, quand'anche diversificate. Inoltre, la realizzazione di nuove infrastrutture gas, lungi dal rappresentare un

fattore di sicurezza energetica, incrementa l'esposizione finanziaria della nostra economia alla domanda di gas che vedrà una progressiva ma inesorabile riduzione per effetto delle politiche per il clima¹.

Accelerare l'uscita dalle fonti fossili è un obiettivo strategico fondamentale di finanza pubblica, ed è anche l'unico sinergico con il target di sostanziale decarbonizzazione dei consumi elettrici al 2035² (obiettivo per i paesi G7) e della neutralità climatica entro il 2050.

Come think tank che si occupa di clima, e quindi di decarbonizzazione declinata nelle sue molteplici dimensioni, in questa sede concentriamo la nostra analisi su due aspetti specifici e fondamentali che sembrano sfuggire nell'impostazione della manovra di bilancio: la decarbonizzazione come fattore di **stabilità per la finanza pubblica** e la decarbonizzazione come fattore per la **competitività e la crescita del sistema Paese**.

1) La decarbonizzazione come fattore di stabilità per la finanza pubblica

Consideriamo cosa è accaduto con la crisi energetica derivante dall'invasione russa dell'Ucraina. Questo fattore esogeno ha colpito duramente sia a livello finanziario che economico perché ci ha sorpreso nella nostra vulnerabilità strutturale, ovvero la dipendenza energetica dalle fonti fossili importate dall'estero.

Per arginare parzialmente l'impennata dei prezzi dell'energia, in appena un anno e mezzo, dal settembre 2021 a gennaio 2022, sono stati spesi circa 92 miliardi di euro³, più del triplo dell'ammontare totale di questa manovra. Questo è stato il prezzo della nostra vulnerabilità strutturale derivante dalla dipendenza dal gas. Inoltre, l'impatto dell'aumento dei prezzi dell'energia sull'economia reale si è presto riverberato sugli equilibri di finanza pubblica sotto forma di minori entrate fiscali e maggiori spese di sostegno economico per imprese e lavoratori come la cassa integrazione⁴.

Una Legge di bilancio davvero prudente dovrebbe affrontare il problema dell'esposizione al rischio che tale circostanza possa ripresentarsi. Nel contesto delle nuove regole di bilancio, ovvero di un progressivo ridimensionamento dello spazio fiscale, un secondo shock dei prezzi dell'energia potrebbe risultare insostenibile per la finanza pubblica italiana. La scelta obbligata è ridurre la dipendenza dal gas in favore di rinnovabili ed efficienza energetica. Questo obiettivo si consegue attraverso un quadro coerente di politiche di fiscalità energetica, di equilibrio del sistema delle tariffe gas ed elettrico, di rimodulazione di incentivi e tassazione sui prodotti energetici⁵.

2) La decarbonizzazione come fattore per la competitività e la crescita

Il secondo punto riguarda il tema della decarbonizzazione come elemento sostanziale per definire la competitività per le imprese e quindi come fattore di stabilità della finanza pubblica attraverso la crescita.

¹ <https://eccoclimate.org/it/la-nuova-sicurezza-energetica-rapporto-evento/>

² [Decarbonizzazione del sistema elettrico entro il 2035 - ECCO](#)

³ [National fiscal policy responses to the energy crisis](#)

⁴ <https://eccoclimate.org/it/il-settore-energia-in-italia-dopo-invasione-russa-ucraina/>

⁵ <https://eccoclimate.org/it/prezzi-dellenergia/>

Come prima cosa occorre evidenziare che un quadro normativo stabile e coerente rappresenta la preconditione essenziale per la competitività delle imprese e per l'attrazione degli investimenti, soprattutto nel contesto attuale caratterizzato dalla crescente competizione globale sulle tecnologie della transizione.

In secondo luogo, prendendo ancora in considerazione quanto accaduto con la crisi energetica, il peso dell'aumento del costo dell'energia sulle imprese, particolarmente elevato rispetto agli altri paesi europei a causa della nostra forte dipendenza dal gas, si è tradotto in una perdita di competitività del nostro sistema produttivo che difficilmente potrà essere recuperata senza un deciso cambio di prospettiva.

L'elevato costo dell'energia per le imprese rappresenta uno dei principali fattori di svantaggio competitivo nei confronti degli altri paesi manifatturieri. Rispetto a queste vulnerabilità, il provvedimento in esame non affronta i nodi strutturali e non prepara il sistema Paese agli impatti potenziali di futuri shock esterni, come potrebbe essere una nuova e improvvisa impennata dei prezzi dell'energia.

Il concetto di sicurezza energetica, erroneamente declinato in una raddomantica azione di diversificazione degli approvvigionamenti, nella realtà si traduce in una moltiplicazione e aggravamento dei rischi sistemici per le imprese, le famiglie e la finanza pubblica, oltre a costi elevati per nuove infrastrutture gas superflue⁶.

L'opportunità della nuova governance economica europea

Le nuove regole della governance economica europea rappresentano allo stesso tempo un vincolo e un'opportunità. Il vincolo riguarda la riduzione dello spazio per gli investimenti, cosa per l'Italia particolarmente problematica, che determinerà nel medio termine un indebolimento della crescita, con tutto ciò che ne consegue in termini di equilibrio di finanza pubblica. Dall'altro lato, **la recente introduzione del Piano Strutturale di Bilancio offre l'opportunità di allargare il respiro strategico della programmazione di bilancio, includendo gli obiettivi di decarbonizzazione nell'equazione della competitività e della sostenibilità della finanza pubblica nel medio e lungo periodo.**

Il nuovo quadro, infatti, se correttamente interpretato, può aiutare il legislatore ad esprimere uno sguardo più lungo sugli interventi per la transizione, che possono avere dei costi anche immediati ma benefici differiti nel tempo. Questo è il prerequisito fondamentale per il passaggio da una gestione estemporanea della contingenza a una visione organica di pianificazione della politica di bilancio. Sebbene mantenga la sua prospettiva annuale, lo strumento della legge di bilancio può avvalersi del quadro di medio termine rappresentato dal Piano Strutturale di Bilancio.

In questo senso, la Legge di Bilancio in esame appare debole e incoerente rispetto alle linee strategiche individuate nel Piano Strutturale di Bilancio appena approvato. In particolare, la programmazione della spesa pubblica e del bilancio non appare sufficientemente integrata con un piano di riforme e investimenti adeguato, in grado di assicurare una maggiore coerenza dell'intero impianto di politica economica, oltre che una sostenibilità della finanza pubblica basata non solo sull'equilibrio di bilancio ma anche sulla crescita.

⁶ Per approfondimento: [Lo stato del gas: quali infrastrutture servono all'Italia? - ECCO](#)

La decarbonizzazione come scelta strategica nella programmazione economica

Gli obiettivi di decarbonizzazione delle economie sono diventati i vincoli che descrivono gli investimenti nel settore industriale basati sulle energie pulite. Questo ha già innestato un processo di trasformazione profonda dei sistemi produttivi ed una tendenziale riconfigurazione del contesto competitivo mondiale. Nel nuovo contesto geopolitico internazionale, in assenza di scelte politiche chiare e coerenti, il deterioramento relativo del posizionamento europeo può rapidamente aggravarsi. Alla lunga, l'erosione delle capacità di crescita e delle condizioni di vita possono minacciare la sostenibilità sociale e compromettere la stabilità politica di molti paesi. Nella realtà italiana, questi rischi sono particolarmente concreti.

L'Unione europea si trova, dunque, ad affrontare un periodo decisivo in cui la cooperazione e l'integrazione economica sono più cruciali che mai per il raggiungimento delle priorità comuni che sono state definite. In questo contesto, il recente rapporto presentato da Mario Draghi su "Il futuro della competitività europea" ha messo in luce i divari in termini di innovazione e produttività dell'Unione europea rispetto a Stati Uniti e Cina, richiamando l'urgenza di interventi coordinati da parte degli Stati membri su tre aree prioritarie: innovazione, decarbonizzazione e sicurezza.

Nel Piano Strutturale di Bilancio viene correttamente riconosciuto come attraverso le giuste scelte di politica economica e una strategia organica si potranno sfruttare al massimo le opportunità offerte dalla transizione climatica, tra cui l'aumento di competitività e della sicurezza strategica. In questo senso, viene affermato che l'attenta definizione delle priorità di spesa, incentrata sulla qualità ed efficienza degli interventi, è propedeutica all'allocazione delle limitate risorse disponibili verso obiettivi ambiziosi.

In questo senso, la legge di bilancio deve tenere conto del fatto che la decarbonizzazione è destinata ad essere il principale fattore di stabilità economica, finanziaria e strategica nel contesto della riconfigurazione delle catene del valore globali e della competizione tra USA e Cina. **Nel contesto attuale, una legge di bilancio davvero prudente non può limitarsi alla conservazione dello status quo ma deve preparare il Paese alle trasformazioni in atto.**

Il finanziamento della transizione

L'evoluzione del contesto geopolitico sta aumentando la consapevolezza sia dei fabbisogni finanziari necessari per affrontare le trasformazioni in corso sia dei settori e dei progetti strategici verso i quali far confluire le risorse. **Il raggiungimento degli obiettivi climatici richiede all'Italia, come al resto dell'UE, notevoli sforzi in termini di programmazione e investimento.** Da quanto emerge dalle stime del Governo, la realizzazione degli obiettivi fissati nel PNIEC 2024 richiederà oltre 174 miliardi di investimenti aggiuntivi cumulati, tra il 2024 e il 2030, con un incremento del 27 per cento rispetto a quanto previsto nello scenario a legislazione vigente.

Secondo il Governo, tali investimenti dovranno essere perlopiù assicurati dal settore privato, data l'impossibilità del settore pubblico di far fronte a un fabbisogno così elevato. Tuttavia, occorre sottolineare che **la decarbonizzazione non può prescindere da un contributo significativo di investimenti e di incentivi pubblici**, soprattutto per adeguare la dotazione infrastrutturale del Paese, intervenire nelle aree di minore interesse di mercato ed indirizzare correttamente gli investimenti privati. La programmazione economica e

le leggi di bilancio, in quest'ottica, **non devono perseguire il solo obiettivo di spendere 'meno', ma contestualmente quello di spendere 'meglio', indirizzando le risorse pubbliche e la governance del clima ad obiettivi di crescita attraverso la decarbonizzazione.**

Secondo le stime della Commissione europea⁷, il contributo delle finanze pubbliche si commisura in media al 64% del fabbisogno di investimenti complessivo. Uno sforzo di finanza pubblica dell'ordine annuo del 4-5% del Pil (3,5%-4% al netto degli effetti indiretti), centrato soprattutto sulla transizione energetica ed ecologica appare indispensabile per raggiungere gli obiettivi climatici dell'Unione e per difendere il posizionamento dell'economia europea ed italiana nel nuovo contesto competitivo mondiale.

Tuttavia, per quasi tutti i Paesi dell'Unione, i vincoli posti dal nuovo Patto di Stabilità e Crescita comportano l'adozione di politiche di bilancio restrittive nell'orizzonte dei prossimi 4-7 anni. Al momento, con le risorse del NGEU in esaurimento entro il 2026, di cui solo una parte dedicata alla transizione climatica, e il rispetto dei nuovi vincoli europei, per molti paesi dell'Unione (e sicuramente per l'Italia) la capacità di investimento nelle nuove tecnologie della transizione potrebbe risultare fortemente limitata, riducendo di conseguenza la possibilità di competere nei mercati globali e di raggiungere gli obiettivi climatici.

Per affrontare il problema della limitata capacità fiscale degli Stati membri più indebitati, l'istituzione di un **fondo sovrano europeo dedicato all'energia e al clima** (*European Energy and Climate Sovereign Fund*), potrebbe ispirarsi alle soluzioni tecnico-legali già adottate e legittimate dal NGEU, la cui principale novità era rappresentata dalla possibilità di indebitarsi sul mercato dei capitali al fine di erogare agli Stati membri non solo prestiti, ma anche e soprattutto finanziamenti a fondo perduto.

L'assenza di investimenti non solo depotenzia la possibilità di mitigare la minaccia climatica, ma compromette il posizionamento competitivo dell'Italia nel contesto globale, indebolendone strutturalmente il potenziale di crescita di lungo periodo e generando impatti negativi sulla sostenibilità della finanza pubblica. In assenza (e in attesa) di nuovi strumenti di finanziamento comune europeo, **una parte del fabbisogno può essere già individuata attraverso una efficiente riorganizzazione della spesa pubblica secondo criteri coerenti con gli obiettivi climatici e con una visione strategica di lungo periodo.**

Le misure di interesse sul clima nella Legge di bilancio per il 2025

Rispetto alle sfide strategiche che il Paese deve affrontare, le misure contenute nel disegno di legge di bilancio non sembrano essere adeguate e coerenti. Gli oggettivi vincoli di bilancio non possono rappresentare un alibi all'assenza di visione strategica ma, anzi, dovrebbero rappresentare un'ulteriore sprone a non disperdere le esigue risorse a disposizione.

La principale lacuna nell'impostazione complessiva riguarda la **mancanza di una chiara definizione di criteri di valutazione della spesa pubblica**. Da questo errore di impostazione derivano una eccessiva stratificazione, frammentazione e, di conseguenza, contraddittorietà e inefficacia delle misure. Proprio in ragione delle limitate risorse a disposizione, desta particolare preoccupazione l'assenza di interventi decisi per una razionalizzazione dei trasferimenti diretti e indiretti alle fonti fossili.

⁷ [Un fondo sovrano europeo per la transizione climatica - ECCO](#)

ART. 7 - (Misure per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi)

La proposta modifica introdotta al comma 1 dell'Articolo 7 porta la quota di tassazione del reddito derivante dall'utilizzo promiscuo dell'auto al 50% per tutti i tipi di veicoli ad eccezione dei veicoli elettrici a batteria (BEV) ed elettrificati ibridi plug-in (PHEV), per cui è prevista una tassazione al 10% e al 20% rispettivamente.

La misura rappresenta un passo nella giusta direzione per incrementare l'adozione di veicoli elettrici ed elettrificati nelle flotte aziendali, che rappresentano oltre il 40% delle nuove immatricolazioni ogni anno in Italia, per quanto rimanga piuttosto debole rispetto alla necessità di ridurre il valore di questo SAD, **stimato dal MASE in 1,2 miliardi di euro ogni anno.**

La proposta risulta timida anche rispetto agli obiettivi 2030 previsti dal PNIEC, sia per il contributo all'incremento di veicoli BEV nella flotta circolante, sia per la riduzione attesa delle emissioni dei trasporti.

Il differenziale di tassazione tra veicoli elettrici e ibridi deve essere maggiore per costituire un incentivo alla mobilità elettrica e non unicamente ibrida. Quest'ultimo aspetto va analizzato in considerazione del fatto che sia i veicoli a combustione che quelli ibridi plug-in non consentono una effettiva riduzione delle emissioni del trasporto privato passeggeri su strada, senza prendere in considerazione, peraltro, le maggiori emissioni nell'utilizzo reale rispetto a quelli indicati dai cicli di omologazione WLTP: +18%-23% per veicoli benzina o diesel e fino a 3,5 volte per i veicoli ibridi plug-in⁸.

In questo senso, **si ritiene opportuno intervenire con una più rapida e decisa eliminazione del SAD**, trasformandone l'effetto in Sussidio Ambientalmente Favorevole (SAF), introducendo le **seguenti modifiche:**

- Portare la tassazione per la scelta di veicoli ibridi plug-in al 50%;
- Ridurre dal 10% allo 0% la tassazione dei veicoli elettrici a batteria BEV dal 2025, prevedendo l'introduzione di un meccanismo di graduale rialzo della tassazione in relazione a parametri di efficienza energetica;
- Prevedere un meccanismo incrementale di tassazione per i veicoli non elettrici a batteria (endotermici), fino ad annullare il vantaggio fiscale entro il 2030;
- Prevedere un meccanismo di revisione del vantaggio fiscale per veicoli ibridi plug-in in relazione agli aggiornamenti delle indagini sulle emissioni reali di questi veicoli annunciate dalla Commissione;

Questi interventi **si possono configurare come politica di sostegno alla domanda per veicoli elettrici a batteria, con implicazioni positive nella transizione del settore automotive nazionale verso produzioni elettrificate.** Lo strumento così concepito permette di annullare il SAD sulle auto a combustione termica, introdurre un differenziale significativo tra le auto plug-in e le auto elettriche e, contestualmente, introdurre un diverso livello d'incentivazione in ragione dell'efficienza.

La diffusione della mobilità elettrica nelle flotte aziendali rappresenta un'importante forma di transizione che permette di attivare investimenti nelle infrastrutture di rete per la mobilità elettrica. Anche nel breve periodo, potrebbe generare un mercato dell'usato della mobilità elettrica con effetti benefici sulla possibilità di accesso da parte dei consumatori privati con minore capacità di spesa, concorrendo in parte ad affrontare il problema delle barriere di prezzo per l'accesso all'auto elettrica.

⁸ [First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans - European Commission](#)

ART. 8. (Detrazioni delle spese per interventi di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione energetica degli edifici)

La misura in esame riduce gli sgravi fiscali per gli interventi di riqualificazione energetica parificandoli a quelli di “sola” ristrutturazione edilizia. Inoltre, elimina l’incentivo a investire in interventi di efficienza energetica che rispettino requisiti di risparmio più stringenti rispetto a quelli dei “semplici” lavori edilizi, equiparando di fatto le due tipologie di intervento. Così come modificato, il sistema delle detrazioni favorisce la diffusione di pratiche, materiali e tecnologie ‘generiche’ senza attenzione agli standard di prestazione energetica e alla qualità e certificazione del prodotto. **In sostanza lo schema di incentivazione così come concepito peggiora ulteriormente il rapporto tra costo di una politica pubblica e beneficio in termini di efficienza energetica da parte del consumatore e dei costi complessivi delle politiche per la decarbonizzazione.**

A parità di incentivazione e in considerazione dei maggiori oneri in termini di pratiche per l’accesso alla detrazione e della maggiore difficoltà da parte di chi esegue i lavori nello scegliere prodotti di più elevata qualità (certificati e correttamente integrati attraverso figure professionali nei lavori complessivi di ristrutturazione) è piuttosto improbabile che i proprietari di casa optino per un isolamento termico e per infissi che rispettino determinati livelli di trasmittanza termica attestandone la conformità attraverso un certificato di asseverazione rilasciato da un tecnico abilitato.

Preferiranno, e spesso sotto indicazione della ditta che esegue i lavori, accedere al meno complesso bonus casa, i cui lavori non devono soddisfare i requisiti tecnici definiti dal Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 6 agosto 2020 (“Requisiti tecnici per l’accesso alle detrazioni fiscali per la riqualificazione energetica degli edifici - cd. Ecobonus”).

Il livellamento dell’efficienza energetica alla ristrutturazione edilizia ha anche conseguenze su molteplici dimensioni economiche e sociali.

La **prima riguarda il costo della spesa energetica**, il cui peso rimane significativo sulla capacità di spesa delle famiglie a fronte di un prezzo del gas che non è mai stabilmente tornato ai livelli precisi, attestandosi oggi attorno ai 43 €/MWh e che secondo le previsioni non scenderà al di sotto dei [40 €/MWh](#) nei prossimi mesi. Il miglioramento delle prestazioni energetiche dell’edificio, al contrario, **ha benefici immediati sulla riduzione dei costi in bolletta** e più in generale **contribuisce alla riduzione della dipendenza energetica del nostro sistema energetico**: una famiglia che vive a Milano in un’abitazione di 75 mq può risparmiare 1021 € annui passando dalla classe energetica G alla A (da 1988 €/anno a 967 €/anno).

Inoltre, l’articolo 8 non affronta il problema di come garantire accesso all’efficienza energetica per le **famiglie che abitano in affitto, pari al 20% del totale (ossia [11,8 milioni di persone](#))**, che con la fine della cessione del credito e lo sconto in fattura sono state di fatto escluse. Casistica, tra l’altro, **maggiormente diffusa tra le famiglie meno abbienti.**

La **seconda conseguenza** riguarda l’**impatto sull’occupazione e sulla catena del valore del settore edilizio**, sia in termini di volumi totali che di competenze e capacità. Sono chiari gli effetti positivi dei bonus fiscali e del PNRR sul valore totale della produzione ([+19,6% tra 2021 e 2022](#)) e sulla crescita dell’occupazione ([+3,8% annuo tra 2019 e 2022](#)), e non solo nell’impiantistica ([+4% tra 2019 e 2022](#)) ma anche nella progettazione e digitalizzazione (+5,6% tra 2019 e 2022), segmenti su cui è necessario investire per accrescere l’offerta di professionisti qualificati viste le future sfide legate a edifici quasi zero, a innovazione e competitività. Tuttavia, dal momento che il bonus casa non necessita delle stesse figure professionali dell’ecobonus

mancando l'obbligatorietà di asseverazione e attestato di prestazione energetica, vi è il rischio di un rallentamento di questo processo di potenziamento delle competenze orientate all'efficienza energetica e alla digitalizzazione così come di strutturazione delle imprese nella loro capacità di risposta.

Inoltre, il livellamento con le ristrutturazioni edilizie ordinarie avrà **un impatto sulla qualità dei lavori e degli investimenti** ammessi a detrazione. Non essendoci un vero sistema di controllo e verifica sarà minore la predisposizione e l'attenzione verso materiali e tecnologie di più elevata qualità che determinano migliori prestazioni energetiche e minori impatti ambientali sul ciclo di vita (in ottica di *Global Warming Potential – GWP*) ma che costano di più. Ad esempio, l'art.19 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (il cosiddetto Superbonus), di fatto stralciato, richiedeva il rispetto dei CAM (Criteri Ambientali Minimi) per i materiali per l'isolamento termico, promuovendo così la diffusione di tecnologie e prodotti ambientalmente preferibili e producendo un effetto leva sul mercato.

La **terza criticità** riguarda il **non allineamento con le politiche europee** a partire dalla Direttiva sulle Prestazioni Energetiche degli Edifici (EPBD). L'Italia rischia una **procedura d'infrazione per non aver escluso dagli interventi ammissibili le caldaie alimentate unicamente a combustibili fossili** (es. caldaie a condensazione a gas) che dal 1° gennaio 2025 per l'EPBD non potranno più essere incentivate. Già nel 2023 queste erano state escluse dai fondi PNRR poiché non rispettavano il principio *Do No Significant Harm* (DNSH). Continuare a investire in queste tecnologie impedisce al settore delle pompe di calore, nel quale rappresentiamo ancora un polo d'eccellenza e leader insieme alla Germania a livello mondiale, di strutturarsi e mantenere la competitività rispetto ad altri mercati in crescita. In secondo luogo, l'Italia al 2030 ha obiettivi vincolanti previsti dalla Direttiva sull'Efficienza Energetica (EED) e dal Regolamento *Effort Sharing* (ESR). Guardando la tendenza storica di marginale riduzione delle emissioni sarà difficile raggiungere gli obiettivi di mitigazione per il settore se non si pongono le basi per un piano di medio-lungo periodo di riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare. In questo caso scatterebbe **una seconda procedura di infrazione** da parte della Commissione europea stimata in 3 miliardi di Euro⁹, ai quali aggiungere il costo dell'infrazione stessa.

Il disallineamento riguarda anche le politiche nazionali. Infatti, emerge una **forte contraddizione con le linee individuate dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica all'interno PNIEC**, il quale indica i principi su cui impostare la riforma delle detrazioni fiscali: a) modulazione delle aliquote in funzione delle performance raggiunte garantendo un premio agli interventi energetici definiti "trainanti"; b) durata almeno decennale; c) priorità alle case con le prestazioni energetiche peggiori; d) affiancamento con strumenti finanziari di supporto (es. finanziamenti a tasso agevolato); e) condizioni di favore per le persone in condizioni di povertà energetica.

Al contrario, il **Ministero dell'Economia e delle Finanze** nel Piano Strutturale di Bilancio e in questo Disegno di Legge di Bilancio **sembra voler intervenire in un'altra direzione**: ridurre il ruolo delle detrazioni fiscali per le riqualificazioni energetiche allineandolo a quello delle ristrutturazioni semplici e introdurre una premialità per l'efficienza energetica attraverso un nuovo meccanismo, ossia un mercato per i Certificati Bianchi (CB) per il settore residenziale (cap. III 3.2 del Piano Strutturale di Bilancio 2025-2029). Il meccanismo dei CB è

⁹ Stima effettuata sulla base delle proiezioni in Tabella 93 del PNIEC 2024 (ipotizzando un ammanco per 10MtCo₂eq/anno per gli anni dal 2025 al 2030 e un peso del settore civile del 20% sul totale) e dei prezzi CO₂ Bloomberg al 2030 <https://about.bnef.com/blog/global-carbon-market-outlook2024/#:~:text=Meanwhile%2C%20carbon%20prices%20in%20the,set%20of%20low%2Dcarbon%20technologie>

oggi già attivo per i settori industriali, terziario e dei trasporti ma ha una diffusione che non è paragonabile a quella delle detrazioni fiscali: nel 2022 ha generato risparmi per 0,16 Mtep a fronte di un obiettivo PNIEC per le detrazioni fiscali di circa 5 Mtep al 2030. Inoltre, ci sono voluti cinque anni per far entrare in vigore i CB per le imprese di distribuzione, dal 2000 al 2005. Se si ripettesse lo stesso processo per il residenziale vorrebbe dire arrivare al 2029 **senza un vero meccanismo che promuova l'efficienza energetica in edilizia**, lasciando di fatto il settore privo di una strategia che lo guidi verso la neutralità climatica, quando già al 2030 si dovrà rispondere alla prima tappa intermedia di verifica degli obiettivi.

Pertanto, ECCO ritiene **necessario mantenere un differenziale tra gli incentivi per le ristrutturazioni edilizie e l'efficienza energetica**, almeno per gli edifici con le prestazioni energetiche peggiori (es. classe energetica E-F-G): **36% per gli interventi di recupero del patrimonio edilizio** previsti dall'art.16-bis del decreto 22 dicembre 1986 n.917 (bonus casa) e **65% per quelli di efficienza energetica** previsti dall'art.14 del decreto 4 giugno 2013 n.63 (ecobonus).

Tale differenziale costituisce l'impianto delle politiche di efficienza energetica sino a quando non dovesse essere presentato e implementato un meccanismo alternativo. L'attuale idea di trasferire su certificati bianchi gli oneri dell'efficienza energetica non è supportata da obiettivi temporali e ipotesi di fattibilità. Questo rischia pertanto di interrompere la diffusione dell'efficienza energetica con conseguenze sui settori identificati.

Il costo per l'efficienza energetica è rappresentato dalla maggiore premialità destinata a incentivare interventi energeticamente più profondi rispetto alla semplice ristrutturazione e **corrisponde quindi al differenziale tra le due aliquote**: il superbonus necessitava di una detrazione così elevata proprio perché doveva favorire interventi più ampi e profondi rispetto a quelli già agevolati con il precedente bonus facciate al 90%.

Con un'aliquota al 36% per il bonus casa e al 65% per l'ecobonus si avrebbero gli stessi impatti in termini di bilancio ma non si interromperebbero gli investimenti dell'efficienza energetica negli edifici.

In conclusione, riteniamo corretto riservare alla Legge di Bilancio il mantenimento di un differenziale di detrazione tra il bonus casa e l'ecobonus e rinviare a un decreto ad hoc la ridefinizione complessiva di un quadro normativo più ampio e dettagliato. Tuttavia, questo deve tenere conto delle già numerose raccomandazioni derivanti dall'esperienza ormai decennale degli incentivi fiscali:

1. **stabilità delle detrazioni** con un orizzonte temporale almeno al 2030;
2. **proporzionalità** rispetto alle performance energetiche (sia pre che post-intervento), all'impatto sulla riduzione delle emissioni, al rispetto di elevati standard ambientali e alla tipologia edilizia (condominio/casa indipendente);
3. **esclusione** dalle spese ammissibili dei **sistemi** di riscaldamento **che utilizzano combustibili fossili** come le caldaie a gas;
4. potenziamento dell'effettività del **sistema di monitoraggio e verifica** dell'efficacia dello strumento;
5. **copertura** anche totale dei **costi per le persone che sono in povertà energetica**;
6. **riduzione progressiva dell'IMU** sulle seconde **case in affitto** se si raggiunge una classe energetica elevata.

Definanziamento Fondo automotive

Il definanziamento del Fondo automotive (per un totale di 4,55 miliardi di euro) svuota di risorse l'unico strumento a sostegno della domanda di veicoli elettrificati a zero e basse emissioni, funzionale da un lato a raggiungere gli obiettivi del PNIEC al 2030 e dall'altro a sostenere la trasformazione del sistema automotive nazionale, dalla produzione alla componentistica, verso l'elettrico.

Il definanziamento è un ulteriore **segnale in direzione contraria** rispetto alla necessità di allineare le politiche nazionali alle politiche europee verso l'elettrico, come anche richiesto dall'industria dell'auto. La decisione arriva all'affacciarsi del 2025 e dell'entrata in vigore dei nuovi obiettivi di riduzione di emissioni della flotta di auto immesse al consumo previsti dal regolamento europeo, che a maggior ragione richiederebbe uno stimolo alla domanda di veicoli elettrici, che saranno proposti al mercato da parte dei produttori, che per la maggior parte sono prodotti in Europa.

Nel 2024, seppure in ritardo rispetto alle aspettative, il governo ha elaborato un meccanismo di incentivi all'acquisto per veicoli elettrici **ben strutturato e accolto con grande favore dal mercato**. Quel meccanismo può essere ripreso e ulteriormente migliorato, ad esempio introducendo criteri di efficienza energetica per i veicoli, in accordo con le revisioni attese della Direttiva 1999/94/EC¹⁰ sulle etichette di consumo dei veicoli, se non mutuando l'esperienza del governo francese sull'eco-score, ovvero introducendo criteri premianti per produzioni Made in Europe, oltre a perfezionare un meccanismo di social leasing.

ECCO ritiene che il definanziamento del Fondo Automotive debba essere stralciato dalla Legge di Bilancio 2025 e che le risorse disponibili siano distribuite su un programma pluriennale di incentivi all'acquisto dedicato esclusivamente a veicoli elettrici con un meccanismo analogo, seppure rimodulato, a quello elaborato per il 2024.

¹⁰ Ai sensi del Regolamento (EU) 631/2019 e successive modifiche e integrazioni, la revisione della Direttiva 1999/94/EC è prevista entro il 31 dicembre 2024.

Raccomandazioni generali

La coerenza delle politiche

Una transizione di questa portata può essere realizzata solo attraverso politiche coerenti tra loro e con gli obiettivi di decarbonizzazione e di finanza pubblica. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi, **la coerenza delle politiche assume maggiore rilevanza anche rispetto a una maggiore disponibilità di risorse per investimenti.**

Su questo aspetto si può fare riferimento all'esperienza americana. L'*Inflation Reduction Act* è un piano che stanziava relativamente meno risorse in termini di spesa pubblica rispetto al contesto europeo, ma che **costruisce la propria efficacia sulla coerenza complessiva delle misure.** Con L'IRA si realizza un inquadramento complessivo della spesa pubblica dentro delle politiche che, dalla creazione della domanda agli strumenti fiscali, da quelli di supporto della spesa pubblica alle leve per gli investimenti dei privati, abilitano la decarbonizzazione e la competitività del sistema industriale. Questo elemento di coerenza complessiva, che va a ricomprendere dentro la programmazione economico-finanziaria di più alto livello le politiche climatiche, è fondamentale per l'attivazione delle risorse private, perché è noto che gli investimenti privati difficilmente riescono ad attivarsi senza un quadro di riferimento chiaro, determinato e coerente.

La questione del finanziamento

Il Rapporto Draghi su "Il futuro della competitività europea" ha messo in luce i divari in termini di innovazione e produttività dell'Unione europea rispetto a Stati Uniti e Cina, richiamando l'urgenza di interventi coordinati da parte degli Stati membri su tre aree prioritarie: innovazione, **decarbonizzazione** e sicurezza. Secondo il rapporto, servirebbero 800 miliardi all'anno a livello di Unione europea. Tuttavia, con il PNRR in scadenza nel 2026, lo stallo europeo sulla proposta di nuovo debito comune, il rischio che gli investimenti siano dirottati verso le spese per la difesa (malgrado il Patto per il Futuro appena sottoscritto a New York), un sistema regolatorio che non incoraggia la finanza privata verso la transizione, appare evidente il rischio di non poter disporre di risorse sufficienti. Questo problema appare evidente nella Legge di bilancio, in cui **la parte per investimenti è assolutamente carente.** Il tema, quindi, è **come liberare risorse nel quadro dei vincoli di bilancio esistenti attraverso una qualificazione efficiente della spesa pubblica.**

Raccomandazioni specifiche

Casa ed efficienza energetica

Nel settore domestico, il **diverso livello di oneri fiscali e parafiscali** che gravano nella formazione del prezzo finale dei diversi vettori energetici, elettricità e gas (sull'energia elettrica gravano oneri ambientali cinque volte maggiori rispetto al vettore gas) **implica un freno all'elettrificazione dei consumi**, che è lo strumento più efficiente di decarbonizzazione delle abitazioni. Questo effetto rende inevitabilmente le politiche per l'efficienza energetica (ecobonus) maggiormente onerose poiché il consumatore, ottenendo un minore rientro degli investimenti nella tariffa elettrica, richiede maggiori incentivi per operare un cambio della tecnologia. Pertanto, **considerare nella sua complessità la questione fiscale permetterebbe di armonizzare**

le diverse misure per la transizione, ottenendo un effetto positivo sia sul bilancio dello Stato che sul conseguimento degli obiettivi delle politiche¹¹.

Tale integrazione serve per valutare il costo finale dell'energia in ottica di competitività e sostenibilità sociale, quali ad esempio le componenti Asos nelle tariffe elettriche, gli oneri di ETS nella formazione dei prezzi, gli oneri di meccanismi di certificati bianchi esistenti o futuri. Le indicazioni emerse dal Piano Strutturale di Bilancio (e in particolare l'intenzione di demandare a un meccanismo di certificati bianchi l'efficienza energetica negli edifici) sono basate su un approccio tradizionale di separazione tra il bilancio dello Stato e gli oneri fiscali, ovvero il costo complessivo per i consumatori.

Raggiungere una coerenza tra i livelli fiscali e parafiscali dei diversi vettori energetici deve essere un obiettivo prioritario da conseguire anche attraverso la Legge di bilancio. In ottica di integrazione dei settori energetici (oggi sia il trasporto, che il calore industriale, che il riscaldamento possono essere riforniti sia da fonti fossili che da energia elettrica) è fondamentale che nel percorso della transizione si costruisca un **sistema coerente di prezzi rispetto alle esigenze di bilancio e la coerenza dei livelli di fiscalità rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione**. Ad oggi, l'elettricità paga sul lato produzione gli oneri derivanti dalla direttiva ETS e sul lato consumo gli oneri Asos di sviluppo di fonti rinnovabili con sistemi di incentivazione passati. I costi di tali sistemi di incentivazione oggi permettono la decarbonizzazione del settore dei trasporti (su cui non vi sono gli stessi oneri¹²) e del riscaldamento e cucina domestica, **laddove sul gas naturale non vi è alcun onere ambientale nonostante il maggiore impatto in termini di climatici**.

Serve pertanto **bilanciare gli oneri fiscali e parafiscali sui vettori energetici** in ragione degli obiettivi di decarbonizzazione per offrire un impianto coerente in termini di costo ai consumatori. Tale operazione, se il costo di trasferimento delle Asos sul debito pubblico non dovesse essere possibile per esigenze di budget, dovrebbe essere fatta rivedendo la fiscalità e la parafiscalità complessiva dei vettori energetici oggi integrati (gas-benzina-diesel-elettrico) **anche trasferendo su gas naturale, diesel e benzina, i costi delle Asos**.

Mobilità - Allineamento Accise Diesel e Benzina per eliminazione SAD

Il governo ha recentemente annunciato l'intenzione di operare una riforma del Sussidio Ambientalmente Dannoso associato al differente **trattamento fiscale tra benzina e gasolio** (cfr. SAD EN.SI.24 ai sensi del Catalogo pubblicato dal MASE¹³), ovvero di intervenire per eliminare lo sconto sulle accise applicate al gasolio (0,6174 €/l) rispetto alla benzina (0,7284 €/l) nel quadro della revisione dei Sussidi Ambientalmente Dannosi all'energia, come previsto dalle riforme attese del PNRR.

Successivamente, pur confermando l'intenzione di intervenire in materia, il Ministro Giorgetti ha annunciato la decisione del governo di procrastinare la riforma rimandandola a un successivo provvedimento di natura fiscale. Pertanto, nel Disegno di legge di Legge di Bilancio 2025 non è riportata alcuna misura o riguardo. Il Ministro Giorgetti ha anche confermato l'intenzione di non intervenire con modifiche relative alla legislazione vigente in merito al rimborso del maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato

¹¹ Per un approfondimento complessivo si veda il portale: <https://eccoclimate.org/it/programme/efficienza-energetica/>

¹² [La fiscalità dell'energia nella transizione all'auto elettrica - ECCO](#)

¹³ [Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli | Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica](#)

come carburante per l'autotrasporto merci ed altre categorie di trasporto passeggeri, ovvero di non intervenire sul relativo SAD (cfr. codice [EN.SI.19]), il cui valore somma ogni anno a circa 1,3 miliardi di euro.

Lo stesso Ministro ha altresì precisato che l'intervento di rimodulazione delle accise prevederà non un incremento di quella applicata al diesel portandola al valore della benzina, bensì un allineamento graduale della differenza di accisa tra i due carburanti a un valore intermedio, in un orizzonte temporale di 5 anni. Lo schema metodologico anticipato dal Ministro prevederebbe che a ogni aumento dell'accisa del diesel corrisponda una riduzione equivalente di quella applicata alla benzina.

Per contro, **le raccomandazioni del Catalogo dei Sussidi Ambientalmente Dannosi evidenziano come l'eliminazione del SAD dovrebbe passare per un innalzamento dell'accisa del diesel al livello di quella della benzina.** Naturalmente, stante la differenza di consumi dei due carburanti per il trasporto stradale (i consumi di benzina sono circa un quarto di quelli del gasolio), una riforma del SAD volta a incrementare il valore dell'accisa del gasolio prevede comunque un incremento di gettito.

ECCO ha stimato in differenti simulazioni il gettito potenziale recuperato (accise più relativa quota IVA) in un periodo di 5 anni fiscali dai consumi di gasolio e benzina per tutti i trasporti su strada (consumi annuali costanti, rif. anno 2021)¹⁴.

	ACCISE (totale su 5 anni fiscali)	IVA (totale su 5 anni fiscali)	TOTALE (totale su 5 anni fiscali)	TOTALE PRIMO ANNO	TOTALE ULTIMO ANNO
Allineamento in 5 anni a valore intermedio (0,6729 €/l) a parità Consumi 2021	2,86	0,63	3,49	0,23	1,16
Allineamento in 3 anni a valore intermedio (0,6729 €/l) a parità Consumi 2021	3,82	0,84	4,66	0,38	
Equiparazione in 5 anni a valore attuale benzina (0,7824 €/l) a parità Consumi 2021	8,94	1,97	10,91	0,73	3,64
Equiparazione in 3 anni a valore attuale benzina (0,7824 €/l) a parità Consumi 2021	11,93	2,62	14,55	1,21	

¹⁴ Stima delle maggiori entrate fiscali, calcolate su un periodo fisso di cinque anni, per differenti scenari di entrata a regime della riforma del SAD EN.SI.24 (differenza accise gasolio/benzina) e confronto tra le entrate del primo e ultimo anno di regime della riforma nelle diverse simulazioni. Le stime sono state effettuate a parità di consumi annuali di carburanti con riferimento all'anno 2021 (Valori espressi in miliardi di euro). I valori non considerano i rimborsi del maggior onere derivante dall'aumento dell'accisa sul gasolio impiegato come carburante per l'autotrasporto merci ed altre categorie di trasporto passeggeri.

La tabella evidenzia come l'equiparazione dell'accisa del gasolio al livello attuale della benzina **consenta un significativo incremento delle entrate attese sia nell'arco temporale preso a riferimento** (cinque anni fiscali), sia per il primo anno di esercizio. Tale incremento risulta ulteriormente maggiorato nel caso di una contrazione del periodo di arrivo a regime della riforma da 5 a 3 anni.

Stante l'importanza di accelerare la transizione energetica e di recuperare risorse economiche dai SAD per l'energia per il loro utilizzo nella promozione di forme di consumo energetico più efficienti e a minore impatto climatico, come elettricità da fonti rinnovabili, **si ritiene opportuno indirizzare una riforma che equipari il valore dell'accisa del diesel con quella attualmente in essere per la benzina**, modulando il periodo di regime della riforma in 3 anni. Si ritiene inoltre opportuno **anticipare tale riforma già nella Legge di Bilancio 2025 per liberare risorse per investimenti**.

Competitività delle imprese riequilibrio tariffe energetiche

Vi è un **sensibile squilibrio tra le tariffe elettriche e quelle gas, che rendono i costi operativi favorevoli all'uso del gas naturale**. Le voci di costo relative a Oneri generali di sistema, Accise e IVA sono significativamente più elevate per l'elettricità e sproporzionate rispetto al consumo di gas naturale. Ciò determina costi operativi elevati per le aziende che decidono di sfruttare tecnologie come pompe di calore, boiler elettrici e solare termico per la generazione del calore necessario durante i processi produttivi.

Voci di costo	Componenti tariffarie unitarie ¹			
	Elettricità		Gas	
	€/MWh	€/GJ	€/Sm3	€/GJ
Materia prima	147,1	40,9	0,5	13,6
Trasmissione, distribuzione e misura	9,5	2,6	0,2	4,4 (+67% rispetto a Elettricità)
Oneri generale di sistema	38,9	10,8 (+2534% rispetto a Gas)	0,02	0,4
Accisa	12,5	3,5 (+1684% rispetto a Gas)	0,01	0,2
Totale esclusa IVA	208,0	57,8	0,7	18,6
IVA	45,8	12,7 (IVA al 22%)	0,1	1,9 (IVA al 10%)
Totale inclusa IVA	253,8	71,6	0,8	20,5

La conversione delle componenti tariffarie in €/GJ è valutata sull'energia netta. Per semplicità, non è stato considerato il mix energetico e l'efficienza della generazione elettrica. I fattori di conversione utilizzati sono: 1 KWh = 0,0036 GJ; 1 Sm3 = 0,0385 GJ.

Anche considerando il parziale riequilibrio generato dall'applicazione del sistema ETS2 che dal 2027 sarà applicato 'upstream' anche ai fornitori delle imprese oggi non soggette allo schema, dalle simulazioni modellistiche emerge che il rapporto tra il prezzo dell'elettricità e il prezzo del gas dovrebbe attestarsi su livelli almeno equivalenti perché gli investimenti in tecnologie elettriche e, quindi, ad emissioni dirette nulle, possano diventare convenienti.

Un intervento strutturale sui prezzi dell'energia si rende più urgente proprio in relazione alla prossima entrata in vigore del sistema EU ETS2, dal momento che la norma non prevede sistemi di protezione da fenomeni di carbon leakage (i.e. rilocalizzazione delle produzioni in Paesi senza vincoli alle emissioni) e, trattandosi di un sistema upstream, ovvero applicato ai fornitori di energia, non consente ai consumatori lo

spazio per attivare tutte le leve di riduzione, riducendo lo spazio di investimento a causa dei costi derivanti dallo schema. Come diversi studi confermano, i costi di tale schema potrebbero essere sensibilmente elevati, in particolare in assenza di politiche pubbliche per il sostegno alla riduzione delle emissioni anche negli altri settori ricompresi come edifici e trasporti su strada.

Per la competitività delle imprese e la sostenibilità sociale della transizione non fa differenza se gli oneri sono di natura fiscale o parafiscale. Se si intende perseguire le ambizioni descritte nel Piano Strutturale di Bilancio, occorre assicurare che i processi fiscali, parafiscali e di politiche ambientali siano tra loro integrati ed efficienti. Anche se il gettito dell'ETS2 non viene considerato un'entrata fiscale (come del resto Asos e altri oneri) non è pensabile non avere una visione di come queste componenti dei costi finali dell'energia vengano inglobate nelle strutture fiscali esistenti, sempre avendo in mente i diversi obiettivi: gettito complessivo, armonizzazione e riduzione delle contraddizioni tra i prezzi dei vettori energetici e gli obiettivi, risorse per finanziare la transizione.

Sussidi ambientalmente dannosi

La riforma fiscale ambientale rappresenta lo strumento individuato dall'UE per allineare i gettiti della finanza pubblica alla riconversione energetica. La riforma dei SAD deve tenere conto dei principi di gradualità e di compensazione affinché sia garantito nel tempo l'adeguamento necessario dei settori vulnerabili. I nuovi gettiti derivati dagli interventi di riforma potrebbero essere ridestinati a migliorare l'accettabilità sociale, ad investimenti per la ricerca di soluzioni innovative, a **spostare il carico fiscale dal lavoro e dalle imprese alle attività inquinanti e allo sfruttamento delle risorse naturali, in linea con gli auspici delle principali istituzioni internazionali.**

Per operare scelte razionali, occorre concentrarsi **sull'identificazione dei SAD più significativi non solo nel gettito ma anche negli effetti contraddittori di questi strumenti che determinano un costo maggiore complessivo per la collettività.** Ad esempio, se le ricariche elettriche non sono competitive con diesel e benzina per un effetto degli oneri fiscali e parafiscali, lo sforzo pubblico per l'incentivazione dell'auto elettrica sarà maggiore e comunque inefficace rispetto alla preferibilità del vettore elettrico da parte del cittadino. Invece, una revisione complessiva della fiscalità sui vettori permetterebbe di ottimizzare le diverse variabili in gioco. Pertanto, **si ritiene opportuno operare una riduzione significativa dei SAD già nella Legge di bilancio in esame** secondo i criteri descritti nel Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli.

Riduzione ragionata delle "Tax expenditures"

Le *tax expenditures*, cioè detrazioni e deduzioni a vantaggio di determinate categorie di contribuenti, si sono stratificate nei decenni e costano ogni anno allo Stato oltre 100 miliardi di euro in termini di minori entrate. Il Governo ha previsto di eliminare alcuni bonus più limitati senza però operare tali scelte secondo un quadro di principi coerenti tra loro. Un intervento di **progressiva riduzione delle tax expenditures potrebbe certamente essere informato da criteri di progressività rispetto al contenuto emissivo dei settori e delle attività agevolate, in modo da conseguire un doppio vantaggio per la finanza pubblica e per gli obiettivi climatici.**