

## **Uniformazione delle accise su benzina e gasolio: una riforma in chiave ambientale e fiscale**

Valerio Blasi Xella

Con l'adozione del [Decreto Interministeriale del 14 maggio 2025](#), pubblicato in Gazzetta Ufficiale il giorno stesso, entra ufficialmente in vigore la prima misura concreta per il superamento del sussidio ambientalmente dannoso EN.SI.24, rappresentato dallo storico differenziale di accisa tra benzina e gasolio (su cui si tornerà *infra*). Il decreto attua l'articolo 3 del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, che ha avviato un percorso quinquennale di riforma delle accise sui carburanti, con l'obiettivo di renderle ambientalmente coerenti e fiscalmente eque.

Il termine sussidio ambientalmente dannoso (SAD) indica un incentivo o trattamento fiscale che, sebbene vantaggioso per alcuni settori economici, produce effetti negativi sull'ambiente [\[1\]](#). In Italia, tali misure sono censite nel Catalogo nazionale dei sussidi ambientalmente dannosi e favorevoli, istituito dalla legge n. 221/2015. Tra questi, uno dei più rilevanti è il differenziale di accisa tra gasolio e benzina, che favorisce l'uso del gasolio nonostante il suo maggiore impatto sulla qualità dell'aria, specie in ambito urbano.

Il Testo unico delle accise (d.lgs. n. 504/1995) stabilisce che sia la benzina sia il gasolio utilizzati come carburante siano soggetti ad accisa, con importi fissati all'Allegato I. Prima del decreto del 14 maggio 2025, le aliquote erano pari a:

- 728,40 euro per mille litri, per la benzina;
- 617,40 euro per mille litri, per il gasolio;

con una differenza di 111 euro per mille litri a favore del gasolio. Questo divario è ciò che il codice EN.SI.24 del Catalogo SAD definisce come sussidio dannoso.

Il decreto legislativo n. 43/2025 ha previsto l'eliminazione di tale squilibrio entro cinque anni, disponendo l'avvicinamento progressivo delle accise tramite decreti annuali interministeriali. Ogni decreto può stabilire una variazione compresa tra 1 e 1,5 centesimi di euro per litro per ciascun carburante, in direzione opposta (riduzione per la benzina, aumento per il gasolio), sulla base dell'andamento dei prezzi medi al consumo.

Il decreto in esame, firmato congiuntamente dal Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dal Ministro dell'Economia e delle Finanze, e con il concerto dei Ministri delle

Infrastrutture e dell'Agricoltura, dispone le seguenti variazioni a decorrere dal 15 maggio 2025:

- riduzione di 1,50 centesimi di euro per litro sull'accisa della benzina, portandola a 713,40 €/1000 L;
- aumento di 1,50 centesimi di euro per litro sull'accisa del gasolio, che sale così a 632,40 €/1000 L.

La scelta della variazione massima consentita è stata giustificata dall'andamento decrescente dei prezzi medi rilevati nei due mesi precedenti rispetto all'anno precedente, pari a -3,75% per la benzina e -3,87% per il gasolio.

La modifica non ha solo un valore tecnico, ma rappresenta un passaggio simbolico e operativo verso una fiscalità energetica più coerente con le esigenze ambientali e sanitarie. Il gasolio, sebbene più efficiente dal punto di vista termico, produce maggiori emissioni di ossidi di azoto (NOx) e particolato fine (PM10 e PM2.5), notoriamente dannosi per la salute pubblica.

Allineare la pressione fiscale su benzina e gasolio serve quindi a:

- eliminare distorsioni ambientali;
- rispettare il principio "chi inquina paga" (c.d. *polluter pays*);
- incoraggiare tecnologie a minore impatto ambientale, comprese elettrificazione e carburanti alternativi;
- preservare l'equilibrio di bilancio, grazie a una manovra fiscalmente neutra (quello che si perde su un carburante si recupera sull'altro).

Il decreto del 14 maggio 2025 è solo il primo tassello. Dal 2025 al 2029, le aliquote continueranno a essere modificate annualmente in modo speculare, fino ad arrivare alla totale equiparazione delle accise sui due carburanti. La gradualità del processo permette a consumatori e imprese di adattarsi in modo sostenibile, sia in termini economici che organizzativi.

È verosimile attendersi che le future variazioni terranno conto non solo dei prezzi di mercato, ma anche di indicatori ambientali, tendenze tecnologiche e scenari macroeconomici. In questo senso, la leva fiscale si configura come uno strumento dinamico di politica ambientale.

Con l'entrata in vigore del Decreto 14 maggio 2025, l'Italia compie un passo significativo verso una tassazione dei carburanti che disincentiva l'inquinamento, in linea con gli obiettivi europei sul clima.

---

[1] Per maggiori informazioni si legga per esempio sempre su queste pagine "[\*La riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi in materia di accise\*](#)" di Livia Salvini