

Motori fissi e accise: chiarimenti operativi sulle agevolazioni dopo la riforma del 2025

Valerio Blasi Xella

La disciplina delle accise sui prodotti energetici rappresenta da sempre un terreno complesso, in cui esigenze fiscali, da una parte, e certezza del diritto per le imprese, dall'altra, devono trovare un equilibrio non sempre semplice. In questo quadro si inserisce la recente evoluzione normativa che riguarda le agevolazioni previste dal punto 9 della tabella A del D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504 (Testo Unico Accise), oggetto di modifiche ad opera del [D.Lgs. 28 marzo 2025, n. 43](#).

Le novità, entrate in vigore dal 1° gennaio 2026, hanno reso necessario un intervento chiarificatore da parte dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che con apposita [informativa\[1\]](#) ha fornito indicazioni interpretative, anche alla luce dei numerosi quesiti pervenuti dagli operatori del settore. Il tema, apparentemente tecnico, ha invece ricadute concrete su una pluralità di attività produttive, in particolare nei comparti industriale, agricolo e portuale.

Il perimetro dell'agevolazione: cosa si intende per motori fissi

Il punto centrale della disciplina resta l'individuazione delle condizioni che consentono di beneficiare dell'aliquota agevolata sulle accise per i prodotti energetici utilizzati nella produzione di forza motrice.

La norma, nella sua nuova formulazione, chiarisce in modo più puntuale che l'agevolazione riguarda i motori fissi, cioè quei motori permanentemente installati su strutture ancorate al suolo oppure su macchine semoventi non ammesse alla circolazione su strada pubblica.

Si tratta di una precisazione tutt'altro che scontata. In passato, infatti, l'interpretazione del concetto di "motore fisso" aveva generato margini di incertezza, soprattutto con riferimento alle macchine operatrici. Il legislatore del 2025 interviene proprio su questo punto, con l'obiettivo dichiarato di razionalizzare la disciplina e rendere più prevedibile l'ambito applicativo del beneficio.

Rientrano dunque nell'agevolazione, a titolo esemplificativo:

- impianti installati stabilmente in stabilimenti industriali o agricolo-industriali;

- macchine operatrici semoventi (come escavatori o ruspe), purché non abilitate alla circolazione su strada pubblica;
- macchinari utilizzati in cantieri o porti per la movimentazione di merci, sempre se non destinati alla circolazione su rete stradale.

Elemento decisivo è quindi la destinazione d'uso del mezzo e la sua qualificazione sotto il profilo della circolazione.

La norma, infatti, esclude espressamente dall'agevolazione i mezzi d'opera gommati immatricolati e targati, ossia quelli abilitati alla circolazione su strada pubblica. Questa esclusione non è solo formale, ma incide direttamente sulla qualificazione fiscale del consumo energetico: l'utilizzo su strada comporta automaticamente l'applicazione del regime ordinario delle accise.

Il ruolo delle modifiche del 2025: maggiore certezza per operatori e amministrazione

Le modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 43/2025 si inseriscono in un più ampio processo di riordino della materia delle accise.

La relazione illustrativa del decreto, richiamata dall'Agenzia, evidenzia come l'intervento normativo sia volto a una "*maggior predeterminazione del precetto*", ossia a una definizione più chiara dei requisiti necessari per accedere all'agevolazione.

Questo approccio risponde a una duplice esigenza. Da un lato, garantire agli operatori economici un quadro normativo più certo, riducendo il rischio di contestazioni. Dall'altro, consentire agli uffici dell'amministrazione finanziaria di esercitare i controlli in modo più uniforme e coerente.

In questa prospettiva si colloca anche l'aggiornamento della prassi amministrativa. La [circolare n. 13/2025 \[2\]](#) diventa il nuovo punto di riferimento interpretativo, superando le indicazioni contenute nella circolare n. 25/D del 2011, ormai non più pienamente allineata al nuovo assetto normativo [\[3\]](#).

Un aspetto rilevante è che il legislatore non ha ampliato in senso indiscriminato l'ambito dell'agevolazione, ma ha piuttosto delimitato con maggiore precisione il suo perimetro. Questo significa che alcune situazioni che in passato potevano essere considerate borderline oggi trovano una collocazione più chiara, spesso in senso restrittivo.

Il trattamento fiscale e il meccanismo di rimborso

Accanto alla definizione dell'ambito soggettivo e oggettivo dell'agevolazione, un altro profilo di interesse riguarda il trattamento fiscale applicabile e le modalità di recupero dell'accisa.

Il D.Lgs. n. 43/2025 stabilisce che gli eventuali aumenti dell'aliquota di accisa sul gasolio non si applicano agli impieghi agevolati previsti, tra cui quelli del punto 9.

Di conseguenza, per tali utilizzi continua a trovare applicazione un'aliquota ridotta, pari al 30% di € 617,40 per mille litri. Si tratta di un dato importante, perché consente agli operatori di mantenere un livello di imposizione significativamente inferiore rispetto a quello ordinario, con effetti diretti sui costi di produzione.

Dal punto di vista operativo, il beneficio si concretizza attraverso un meccanismo di rimborso. I soggetti interessati possono infatti richiedere la restituzione della differenza tra l'aliquota di accisa applicata al momento dell'acquisto del carburante e quella agevolata prevista dalla norma.

Questo sistema implica la necessità di una corretta tracciabilità dei consumi e di una gestione amministrativa accurata, in quanto il diritto al rimborso deve essere dimostrato attraverso idonea documentazione.

Inoltre, la chiarezza delle nuove disposizioni dovrebbe contribuire a ridurre le incertezze anche nella fase di calcolo del beneficio, tema che aveva generato numerosi quesiti interpretativi.

Considerazioni conclusive

L'intervento normativo del 2025, efficace dal 2026, segna un passaggio significativo nella disciplina delle agevolazioni sui prodotti energetici destinati alla produzione di forza motrice.

Più che introdurre nuovi benefici, il legislatore ha scelto di chiarire e delimitare quelli esistenti, con particolare attenzione alla nozione di motore fisso e alla distinzione rispetto ai mezzi destinati alla circolazione stradale.

Ne emerge un quadro più definito, in cui la corretta qualificazione dei macchinari e delle modalità di utilizzo diventa centrale per accedere al regime agevolato. Parallelamente, il

mantenimento di un'aliquota ridotta e la conferma del meccanismo di rimborso assicurano continuità sotto il profilo economico.

[1] Si tratta della nota ADM.ADMUC.REGISTRO UFFICIALE.0043715.22-01-2026.U.

[2] La circolare n. 13/2025 dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli fornisce le prime indicazioni applicative sulle modifiche introdotte dal D.Lgs. n. 43/2025 al Testo Unico Accise, evidenziando la finalità di razionalizzazione e maggiore chiarezza del quadro normativo. Tra i principali interventi si segnalano la revisione dell'obbligo di cauzione e l'introduzione della figura del soggetto obbligato accreditato (SOAC), l'aggiornamento delle regole in materia di gas naturale ed energia elettrica (con nuovi criteri di dichiarazione e versamento), nonché varie misure di semplificazione amministrativa. Le disposizioni, pur già entrate in vigore, trovano in larga parte applicazione dal 1° gennaio 2026, in coerenza con il regime transitorio delineato dal decreto

[3] La circolare n. 25/D del 2011 forniva chiarimenti operativi sull'applicazione dell'agevolazione di cui al punto 9 della tabella A del TUA, disciplinando in particolare le modalità di determinazione dei consumi specifici dei macchinari (anche mediante rilevazioni in sito in assenza di dati tecnici), i requisiti e la certificazione degli strumenti di misura, nonché le procedure di liquidazione del beneficio e gli obblighi a carico degli operatori. Essa affronta inoltre casi particolari, come l'utilizzo di mezzi meccanici operanti in cantieri delimitati, delineando un quadro tecnico-amministrativo volto a garantire la corretta quantificazione e fruizione dell'agevolazione