

## **D.L. 33/2026: IL DECRETO SUI PREZZI PETROLIFERI DI UN GOVERNO CHE NON SA GESTIRE L'EMERGENZA E NON HA UNA POLITICA ENERGETICA**

*Il decreto-legge n. 33 del 2026, recante “**Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi**” interviene sull’aumento dei prezzi dei carburanti con **un’impostazione** che appare insieme **tardiva e priva di una reale capacità di incidere sui meccanismi che hanno generato l’emergenza**. Arriva dopo settimane di rincari significativi, durante le quali famiglie e imprese hanno assorbito interamente l’impatto dell’aumento dei costi, senza strumenti di tutela adeguati. Non si tratta quindi solo di un ritardo nei tempi di intervento, ma dell’**incapacità di anticipare e governare una crisi che era ampiamente prevedibile nelle sue dinamiche**.*

*La prima e più immediata cosa da sottolineare è che **le accise che ora il Governo toglie sono le stesse che aveva introdotto a gennaio** per allineare il prezzo del diesel a quello della benzina: intervento davvero singolare, per una Presidente del Consiglio che aveva costruito le sue fortune elettorali promettendo la cancellazione di tutte le accise.*

*A rendere ancora più evidente la fragilità dell’intervento è il fatto che il provvedimento abbia avuto **una durata e un’efficacia estremamente limitate**. Si tratta di un decreto che, mentre veniva discusso in Parlamento, aveva già esaurito gran parte dei suoi effetti concreti. Una misura emergenziale dal costo superiore al mezzo miliardo di euro: un **utilizzo inefficiente di risorse pubbliche**, con **effetti limitati sulla riduzione del costo reale per cittadini e imprese**.*

*Nel merito, va subito detto che la **scelta di intervenire attraverso un taglio generalizzato delle accise** si rivela **strutturalmente debole**. In un mercato caratterizzato da forti concentrazioni e da una domanda sostanzialmente rigida, l’annuncio pubblico di una riduzione del prezzo produce **effetti distorsivi** noti: una parte rilevante del beneficio viene assorbita lungo la filiera, riducendo l’impatto effettivo sui consumatori finali. Si tratta di un meccanismo ampiamente analizzato in letteratura economica, per cui l’intervento pubblico, anziché correggere il mercato, finisce per essere in parte neutralizzato o addirittura sfruttato da operatori in grado di adeguare i prezzi. Non è un caso che gli aumenti si siano trasferiti quasi immediatamente sui listini, nonostante i carburanti presenti nei depositi fossero stati acquistati a prezzi precedenti e inferiori.*

*La misura presenta inoltre un **carattere indiscriminato**, che non consente di distinguere tra soggetti maggiormente esposti e soggetti con maggiore capacità di assorbire l’aumento dei prezzi. Il risultato è che il beneficio ottenuto da chi utilizza quotidianamente l’automobile per lavorare o spostarsi è stato sostanzialmente identico a quello riconosciuto a soggetti con capacità economiche incomparabilmente superiori. Una **misura costruita senza alcuna differenziazione sociale e senza una reale selettività redistributiva**, incapace quindi di concentrare le risorse pubbliche dove l’impatto della crisi energetica è più pesante.*

Particolarmente criticabile è la scelta delle **coperture finanziarie**, basata su **riduzioni lineari della spesa dei Ministeri**. Questo approccio **incide su ambiti strategici come sanità, istruzione e ricerca**, senza una valutazione selettiva delle priorità, determinando un **trasferimento di risorse da settori essenziali a una misura di efficacia limitata**. A ciò si aggiunge una gestione considerata problematica sotto il profilo istituzionale, con una definizione delle coperture non pienamente trasparente e non coerente con il ruolo del Parlamento. In alternativa, **sarebbe stato possibile adottare meccanismi di compensazione automatica**, come quello delle accise mobili finanziate dall'extragettito IVA, in grado di evitare effetti distorsivi e di garantire una maggiore sostenibilità finanziaria.

Le **misure rivolte a specifici comparti**, come l'**autotrasporto** e la **pesca**, risultano di **entità limitata** rispetto alla dinamica dei costi. In particolare, nel settore dell'autotrasporto, la presenza di contratti di medio-lungo periodo e la rigidità delle condizioni operative impediscono un adeguamento immediato dei prezzi, esponendo le imprese a una compressione dei margini che gli strumenti previsti non riescono a compensare.

Analogamente, emergono **criticità territoriali**, con particolare riferimento alle **aree insulari**, dove l'aumento dei carburanti incide anche sui costi dei trasporti e sulla continuità dei collegamenti, aggravando condizioni di svantaggio già esistenti.

Nel complesso, il provvedimento si configura come una **risposta emergenziale che non affronta le cause strutturali della vulnerabilità del sistema energetico nazionale**.

**Manca una strategia orientata al medio-lungo periodo**, capace di intervenire sulla domanda, di rafforzare il coordinamento europeo, di ridurre la dipendenza dalle fonti fossili e di sostenere una transizione energetica coerente. In assenza di una visione complessiva, l'intervento rischia di tradursi in un **utilizzo significativo di risorse pubbliche senza effetti proporzionati**, confermando un approccio frammentato e reattivo nella gestione delle crisi energetiche.

Come di consuetudine, poi, da parte del Governo **non c'è stata la minima capacità di ascolto** rispetto alle **proposte avanzate dal Partito Democratico** e dalle opposizioni. Lo ha sottolineato, nel corso della sua [dichiarazione di voto finale, il deputato del PD Claudio Stefanazzi](#): "Ci sarebbe da chiedersi per quale motivo il provvedimento abbia inanellato tutta questa serie di errori di natura politica e soprattutto ci sarebbe da chiedersi perché non avete minimamente preso in considerazione nessuna delle proposte che erano state presentate dal Partito Democratico e dalle opposizioni, a partire dal **meccanismo dell'accisa mobile** che, utilizzando risorse che entrano nelle casse dello Stato proprio quando i prezzi sono alti, avrebbe potuto generare una redistribuzione, in modo che il famoso **principio dell'equità**, che proprio non riesce ad entrarvi in testa, finalmente per una volta sarebbe stato rispettato. L'incredibile è che io credo che il Ministero avesse tutte le capacità per raggiungere e realizzare questo tipo di obiettivo. Ancora una volta ha deciso di non utilizzare uno strumento, che ritengo banale, proprio per una **scelta di natura politica**. Così come una scelta politica è stata quella di **non puntare sugli extraprofiti**, perché ancora una volta **il Governo ha deciso che era meglio tagliare in maniera lineare sulle esigenze di cittadini**, piuttosto che andare a toccare le controparti che evidentemente sono considerate più importanti dei cittadini".

In definitiva, questo decreto-legge **non è soltanto un errore, non è solo insufficiente rispetto alla gestione dell'emergenza: è la prova che il Governo non ha una politica energetica**. L'Italia è uno dei Paesi più esposti alle oscillazioni dei mercati energetici e lo è per la sua dipendenza dalle fonti fossili, per la sua dipendenza dall'estero e perché,

mentre altri Paesi investivano, pianificavano e acceleravano sulla transizione, qui si è preferito rinviare, minimizzare, perfino deridere il tema delle rinnovabili.

Dopo oltre un miliardo di euro complessivamente impiegato nei diversi interventi emergenziali sui carburanti, resta inevasa la domanda fondamentale: quale strategia intende adottare il Governo se la crisi energetica dovesse protrarsi nei prossimi mesi? In assenza di una risposta strutturale, il **rischio più che concreto** è quello di continuare a **inseguire l'emergenza con misure temporanee, costose e scarsamente efficaci, senza mettere realmente in sicurezza famiglie, imprese e sistema produttivo.**

Detto che per tutto questo il **voto del Partito Democratico** alla Camera, come in precedenza al Senato, è stato **contrario**, ecco una sintesi delle principali misure contenute nel provvedimento.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai lavori parlamentari del disegno di legge del Governo "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali" [AC 2890](#) e ai relativi dossier dei Servizi Studi della Camera e del Senato.

Assegnazione alla VI Commissione Finanze

## Prevenzione e contrasto alle manovre speculative sui carburanti (art. 1)

È introdotto, per un periodo di **tre mesi** dall'entrata in vigore del decreto-legge, un regime di **trasparenza obbligatoria** dei prezzi dei carburanti, fondato su obblighi di **comunicazione giornaliera** e sul **divieto di aumenti infragiornalieri**. Le società petrolifere e i soggetti che assicurano l'approvvigionamento della rete di distribuzione sono tenuti a comunicare e rendere pubblici i **prezzi consigliati di vendita** o quelli applicati nella propria rete. Una volta trasmesso al Ministero delle Imprese e del Made in Italy il prezzo effettivamente praticato, è vietato modificarlo in aumento nel corso della stessa giornata.

È istituito un sistema di **controllo dei fenomeni distorsivi** lungo l'intera filiera, affidato al **Garante per la sorveglianza dei prezzi**, che esercita un monitoraggio sistematico confrontando i prezzi al consumo con l'andamento delle **quotazioni internazionali** e individuando specifici **indici di anomalia**. In presenza di scostamenti significativi, il Garante segnala gli operatori alla **Guardia di finanza**, che procede agli accertamenti lungo tutta la filiera, verificando i costi e i prezzi di acquisto. Gli esiti sono trasmessi al Garante, al Ministero delle imprese e del made in Italy e all'**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato**, ai fini dell'eventuale adozione di misure correttive e dell'avvio di procedimenti sanzionatori.

Sulla base delle risultanze istruttorie, il Garante redige un **rapporto** e lo trasmette all'autorità giudiziaria entro due giorni, anche ai fini della verifica del reato di **manovre speculative su merci**. Gli obblighi di comunicazione e il divieto di aumento dei prezzi si applicano per l'intero periodo di tre mesi previsto dalla norma.

## In materia di accise (art. 2)

È disposta, in considerazione dell'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici, la **riduzione temporanea delle aliquote di accisa** applicate a **benzina, gasolio e GPL** impiegati come carburanti, per un periodo di **venti giorni**, dal **19 marzo al 7 aprile 2026**.

Gli **oneri** derivanti dalla misura sono quantificati in **417,4 milioni di euro per il 2026** e in **6,1 milioni di euro per il 2028**.

## Misure per l'autotrasporto (art. 3)

È riconosciuto, alle imprese con sede legale o stabile organizzazione in Italia operanti nel settore dell'**autotrasporto**, un **contributo straordinario** sotto forma di **credito d'imposta**, commisurato alla **maggiore spesa sostenuta** per l'acquisto di carburante nei mesi di **marzo, aprile e maggio 2026** rispetto al prezzo del mese di **febbraio 2026**, entro il limite massimo di **100 milioni di euro per il 2026**.

Il credito d'imposta è utilizzabile tramite i servizi telematici dell'**Agenzia delle entrate** e non è soggetto ai limiti annuali previsti per la compensazione dei crediti d'imposta. I criteri e le modalità di attuazione sono definiti con **decreto interministeriale**.

È inoltre disposto, al fine di tenere conto delle oscillazioni del prezzo dei carburanti, che l'**aggiornamento del prezzo medio del gasolio per autotrazione** sia effettuato, dal **19 marzo al 30 giugno 2026**, con **cadenza mensile**, limitatamente alla componente relativa al costo del gasolio.

## Credito d'imposta per l'acquisto di gasolio a favore delle imprese ittiche (art. 4)

È riconosciuto alle imprese esercenti attività della **pesca** un **credito d'imposta** pari al **20 per cento** della spesa sostenuta per l'acquisto di carburante nei mesi di **marzo, aprile e maggio 2026**, nel limite massimo di **10 milioni di euro per l'anno 2026**. Il credito è utilizzabile esclusivamente in **compensazione**, non concorre alla formazione del **reddito d'impresa** né della base imponibile **IRAP**, non rileva ai fini della deducibilità di interessi passivi e altri componenti negativi ed è **cumulabile** con altre agevolazioni riferite ai medesimi costi.

La definizione dei criteri e delle modalità di attuazione è demandata a **decreto del Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità alimentare e delle Foreste**, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. L'applicazione della misura è subordinata al rispetto della normativa europea in materia di **aiuti di Stato**.

## Disposizioni finanziarie e copertura degli oneri (art. 5)

È disposto l'**incremento della dotazione del Fondo per interventi strutturali di politica economica (FISPE)**.

Sono quantificati gli **oneri** derivanti dagli articoli **2, 3, 4** e dal presente articolo ed è individuata la relativa **copertura finanziaria**, mediante riduzioni dei programmi di spesa dei

Ministeri. È prevista la possibilità di **rimodulazione delle risorse**, anche tra programmi diversi, nell'ambito dei pertinenti stati di previsione della spesa.

### **Entrata in vigore (art. 6)**

È disposto che il decreto-legge entri in vigore il **giorno successivo** a quello della sua pubblicazione nella **Gazzetta Ufficiale**. L'entrata in vigore è fissata al **19 marzo 2026**.