



Prot. n. 24/MC/mti

Roma, 19 marzo 2026

**Alla Presidenza Nazionale CNA Fita
Al Consiglio Nazionale di Mestiere Trasporto Merci
Ai Responsabili Regionali e Territoriali CNA Fita**

OGGETTO: Caro carburante: prime considerazioni sul D.L. 18 marzo 2026, n. 33 che detta disposizioni per il contenimento dei prezzi dei carburanti

Cari colleghi,

come noto, il Consiglio dei Ministri ha approvato e pubblicato in Gazzetta Ufficiale (G.U. n. 64 del 18/03/2026) il **Decreto-Legge n. 33**, recante **“Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali”**.

Il testo introduce **misure volte a calmierare l'impennata dei costi energetici** attraverso **due binari: interventi generalizzati sulle accise (Art. 2) e sostegni specifici per le imprese di autotrasporto merci** in conto terzi e conto proprio che impiegano veicoli tecnologicamente avanzati (**Art. 3**).

Esprimiamo un primo commento positivo per la **tempestività** con cui il Governo **ha risposto ad alcune rivendicazioni avanzate della categoria**. L'emanazione di questo decreto rappresenta un segnale di attenzione concreto verso le criticità del settore, recependo la necessità di un intervento urgente di fronte all'instabilità dei mercati energetici.

Tuttavia, pur accogliendo con favore la tempestività dell'intervento, **ci riserviamo di esprimere un giudizio definitivo sull'efficacia delle misure solo dopo aver esaminato il decreto attuativo, atteso entro il 17 aprile p.v.** Sarà infatti tale provvedimento a definire i criteri di riparto, le modalità applicative e le procedure di compensazione. Resta fermo il nostro **impegno a intervenire tempestivamente presso le sedi competenti per proporre ogni eventuale modifica necessaria al testo in fase di emanazione**.

Di seguito proviamo a sviluppare alcune considerazioni nel merito.

Premettiamo subito, che **le riflessioni e le proiezioni** che seguono **scaturiscono da una prima analisi del testo e dalle nostre legittime aspettative politiche**.

È doveroso tuttavia **sottolineare che, in assenza di dati consolidati e disposizioni attuative**, tali **valutazioni vanno intese come indicazioni di massima**. Le condividiamo con spirito di servizio soltanto per **fornire un primo orientamento ai numerosi dubbi e alle richieste di chiarimento che giungono costantemente dal territorio**.



1. CONTRASTO ALLA SPECULAZIONE (ART. 1)

Per un **periodo di tre mesi dal 19 marzo 2026**, il decreto **introduce/rafforza le seguenti misure**

- **Obbligo di trasparenza:** Le società petrolifere devono comunicare giornalmente agli esercenti i prezzi consigliati di vendita e pubblicarli sui propri siti. **La violazione comporta una sanzione dello 0,1% del fatturato giornaliero.**
- **Blocco rincari infra-giornalieri:** Una volta comunicati al Ministero, **i prezzi non possono essere aumentati nell'arco della stessa giornata.**
- **Monitoraggio Rafforzato:** Il Garante per la sorveglianza dei prezzi (MIMIT) collabora con la Guardia di Finanza per individuare "indici di anomalia" tra le quotazioni internazionali e il prezzo alla pompa, segnalando eventuali reati di "manovre speculative su merci" (Art. 501-bis c.p.) all'autorità giudiziaria.

2. TAGLIO LINEARE DELLE ACCISE (ART. 2)

Il provvedimento dispone una **riduzione immediata e generalizzata delle aliquote di accisa dal 19 marzo 2026** per una **durata di 20 giorni**.

Il taglio netto ammonta esattamente a **200,00 € ogni 1.000 litri** (ovvero **20 centesimi al litro**) rispetto al valore ordinario di 672,90 €.

Tabella Confronto Accise ante 19 marzo – dal 19 marzo

Prodotto Energetico	Aliquota Ordinaria ANTE 19.03.2026	Aliquota Ridotta dal 19.03.2026 (D.L. 33/2026)	Taglio Netto (Accisa)	Risparmio Finale (Accisa + IVA 22%)
Benzina	672,90 € / 1000 lt	472,90 €	- 20,00 cent/lt	- 24,40 cent/lt
Gasolio	672,90 € / 1000 lt	472,90 €	- 20,00 cent/lt	- 24,40 cent/lt
GPL (in litri)	0,14727 € / lt	0,09227 € / lt	- 5,50 cent/lt	- 6,71 cent/lt

L'Articolo 2 del decreto non fa distinzioni tra i canali di vendita (alla pompa – extrarete), ma agisce direttamente sulle aliquote di accisa che gravano sul prodotto nel momento in cui viene immesso in consumo; pertanto, sia **che l'utente finale si rifornisca alla pompa che tramite extrarete, dovrebbe comunque usufruire del beneficio.**

PREZZO ALLA POMPA

Il prezzo che l'autotrasportatore o il cittadino vede sul cartello del distributore comprende già l'accisa. Poiché l'aliquota scende di 20 centesimi (più IVA), **il gestore o la compagnia petrolifera devono adeguare il prezzo finale. Il risparmio di 24,4 centesimi deve quindi riflettersi direttamente sul prezzo alla pompa.**



EXTRA-RETE (CISTERNE AZIENDALI / DEPOSITI)

Per le imprese di autotrasporto che hanno cisterne private in deposito (extra-rete), il beneficio dovrebbe essere altrettanto immediato:

- **Fatturazione:** Le fatture emesse dai fornitori di carburante (petroliere o grossisti) **a partire dal 19 marzo dovranno riportare l'aliquota di accisa ridotta a 472,90 € per 1.000 litri.**
- **Risparmio diretto:** L'impresa pagherà la fornitura con lo sconto di 20 centesimi al litro (oltre al risparmio sull'IVA) direttamente in fattura.

3. CREDITO D'IMPOSTA AUTOTRASPORTO (ART. 3)

Si tratta di una **misura specifica per compensare l'incremento dei costi rispetto a febbraio 2026; budget pari a 100 milioni di euro per il 2026.**

L'articolo 3 del D.L. N.33/2026, rimanda all'**articolo 24-ter, comma 2, lettera a) del Testo Unico Accise (TUA)** per **identificare i beneficiari del credito d'imposta.**

Di seguito una **tabella di sintesi dei soggetti e dei requisiti dei mezzi, nonché del tipo di carburante agevolato:**

SOGGETTI BENEFICIARI E REQUISITI TECNICI DEI MEZZI – SINTESI			
(Rif. Art. 24-ter, comma 2, lett. a del TUA e Art. 3 D.L. 33/2026)			
Categoria Soggetto	Massa Complessiva Veicolo	Classe Ambientale Ammessa	Tipologia Carburante
Autotrasporto C/Terzi (iscritti all'Albo)	≥ 7,5 Tonnellate	Euro 5 o superiore	Gasolio autotrazione
Autotrasporto C/Proprio (iscritti in elenco)	≥ 7,5 Tonnellate	Euro 5 o superiore	Gasolio autotrazione
Imprese UE (stabilite in Stati membri)	≥ 7,5 Tonnellate	Euro 5 o superiore	Gasolio autotrazione

IMPORTO DEL BENEFICIO

Il comma 1, dell'articolo 3 del D.L. n. 33/2026, prevede espressamente che **sul prezzo del gasolio utilizzato come carburante**, sarà riconosciuto un **contributo straordinario**, sotto forma di **credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta** in ciascuno dei **mesi di marzo, aprile e maggio** rispetto al **prezzo del mese di febbraio** come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il testo dell'Articolo 3, comma 1, parla di un **contributo "commisurato alla maggiore spesa sostenuta"**. In termini tecnici e legislativi, questo **può essere interpretato in due modi**, e **la differenza per le tasche delle imprese non è poca cosa.**



Un nodo che ci scioglierà soltanto il decreto applicativo, nel frattempo le ipotesi sono:

Ipotesi A: Rimborso del 100% del differenziale

In questo scenario, lo Stato dice: "Il gasolio è aumentato di 14 centesimi rispetto a febbraio? Ti restituisco esattamente 14 centesimi per ogni litro".

- **Vantaggio:** Copertura totale del rincaro.
- **Rischio:** Se le domande totali superassero i 100 milioni di euro stanziati, i fondi potrebbero non essere sufficienti

Ipotesi B: Applicazione di una percentuale (Più probabile)

È forse molto più probabile che il **decreto attuativo stabilisca una percentuale fissa da applicare a quella "maggiore spesa"**. Ad esempio: "Ti riconosco il 20% o il 50% della differenza di prezzo tra marzo e febbraio".

- **Esempio pratico:** Se la differenza è 0,14 €/lt e la percentuale fosse del 50%, **il credito d'imposta effettivo sarebbe di 0,07 €/lt.**

TEMPORARY FRAMEWORK

Sempre in merito alle riflessioni sul credito di imposta, c'è poi da valutare **il tema del Temporary Framework (Quadro Temporaneo) dell'Unione Europea.**

Questo **inciderebbe soprattutto sulle effettive tempistiche per usufruire del beneficio.**

Come ricorderete, fu richiesto per i benefici che gli Stati introdussero in occasione dell'aggressione della Russia all'Ucraina, e si tratta della **concessione di una deroga alle rigide norme europee che vietano agli Stati di favorire le proprie imprese, concessa solo in situazioni di eccezionale perturbazione economica.**

A nostro avviso., ma ribadiamo che siamo soltanto nella sfera delle ipotesi, molto probabilmente **senza una "ombrello" europeo, il credito d'imposta del 2026 verrebbe considerato un aiuto di Stato illegittimo.**

Se fosse effettivamente così, ci auspichiamo che il Governo abbia già avviato l'interlocuzione con Bruxelles perché, **se il decreto attuativo da predisporre entro il 17 aprile dovesse uscire senza il via libera UE, il credito d'imposta resterebbe "congelato" o limitato a chi ha spazio nel *de minimis*, vanificando, potenzialmente, l'efficacia della misura per le grandi flotte (che ne hanno già beneficiato)**



Confronto con il Credito d'Imposta Autotrasporto 2022

Considerato che abbiamo richiamato il precedente credito di imposta (2022), di seguito mettiamo brevemente a confronto le due misure.

Sebbene entrambi i provvedimenti nascano da crisi internazionali (l'aggressione russa all'Ucraina nel 2022 e la crisi dei mercati del 2026), **le modalità tecniche del credito d'imposta sembrerebbero presentare differenze sostanziali:**

Caratteristica	Disciplina 2022 (DL 17/2022 e ss.)	Disciplina 2026 (DL 33/2026)
Meccanismo di calcolo	Percentuale fissa: Generalmente calcolato come il 28% della spesa totale sostenuta nel primo trimestre (poi esteso).	Differenziale di prezzo: Commisurato alla maggiore spesa sostenuta rispetto al prezzo "base" di febbraio 2026.
Orizzonte Temporale	Copertura per trimestri solari	Focalizzato sul trimestre critico: marzo, aprile e maggio.
Cumulabilità	Ammessa, purché non superasse il costo sostenuto e nel rispetto del Temporary Framework UE.	Confermata la cumulabilità e l'esclusione dalla base imponibile (IRPEF/IRES/IRAP).
Utilizzo	Esclusivamente in compensazione tramite modello F24.	Confermato l'uso in compensazione (F24) entro il 31 dicembre 2026.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

È oramai consolidato, che **HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)**, che risponde a determinate **caratteristiche ambientali** ed è utilizzato tal quale come carburante per autotrazione, è equiparato al gasolio commerciale ed usufruisce del rimborso delle accise.

Inoltre, l'HVO, pur essendo un biocombustibile, ai **fini fiscali è classificato sotto codici di nomenclatura combinata che lo equiparano spesso al gasolio per autotrazione** (o segue comunque le variazioni delle aliquote principali).

A fronte di queste premesse **“riteniamo”**:

- **HVO: TAGLIO ACCISE** = sia applicabile anche a questo biocarburante se risponde alle condizioni già riconosciute per il rimborso delle accise; l'HVO beneficerà quindi della riduzione di 20 centesimi (più IVA) esattamente come il gasolio tradizionale. Il fornitore applicherà l'accisa ridotta direttamente in fattura o al distributore.
- **HVO – CREDITO DI IMPOSTA** = Essendo l'HVO un carburante che rispetta le prescrizioni ambientali (anzi, le supera rispetto al fossile), **sarebbe paradossale escluderlo da una misura che premia proprio i veicoli meno inquinanti (Euro 5 e 6). È pertanto ragionevole ritenere che il credito d'imposta spetti anche per l'HVO**, a condizione che l'acquisto sia documentato e che il mezzo rispetti i requisiti di tonnellaggio e classe ambientale. **Tuttavia, la certezza tecnica arriverà solo se il decreto attuativo citerà espressamente i codici NC (Nomenclatura Combinata) relativi ai biocombustibili paraffinici (come l'HVO).**



4. AGGIORNAMENTO COSTI DI ESERCIZIO (ART. 3, COMMA 6)

L'articolo 3, comma 6 del D.L. n.33/2026, stabilisce che in deroga alla norma ordinaria (Art. 1, comma 250, L. 190/2014), il Ministero provvederà all'**aggiornamento mensile** (anziché trimestrale) dei **valori indicativi dei costi di esercizio per la sola componente del gasolio**.

Tale accelerazione, **valida fino al 30 giugno 2026**, è **fondamentale per consentire un adeguamento rapido dei corrispettivi contrattuali tra trasportatori e committenti**.

Ci riserviamo di ritornare sull'argomento non appena in possesso di più precisi e certi dettagli.

In considerazione dell'estrema **urgenza nel fornire un primo supporto informativo alle imprese**, ci scusiamo sin d'ora per eventuali imprecisioni e/o interpretazioni derivanti dal ridotto tempo di approfondimento e dalla mancanza, allo stato attuale, di indicazioni applicative ufficiali.

**f.to Il Responsabile Nazionale
Mauro Concezzi**

Allegati:

- Testo Decreto-legge n. 33/2026