



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

Corso di Laurea triennale in

ECONOMIA E COMMERCIO

IL MERCATO PETROLIFERO E L’IMPATTO
DELLE ACCISE SUI PREZZI DEI CARBURANTI

THE OIL MARKET AND THE IMPACT OF EXCISE DUTIES
ON FUEL PRICES

Relatore:

Prof. Staffolani Stefano

Rapporto Finale di:

Urbano Donatella

Anno Accademico 2025/2026

Sommario

INTRODUZIONE	7
1. IL MERCATO PETROLIFERO: EVOLUZIONE, STRUTTURA E LETTERATURA ECONOMICA	10
1.1 IL PETROLIO COME COMMODITY STRATEGICA	10
1.2 EVOLUZIONE STORICA DEL MERCATO PETROLIFERO	11
1.3 DOMANDA, OFFERTA E FORMAZIONE DEL PREZZO DEL PETROLIO	12
1.4 IL MERCATO PETROLIFERO COME OLIGOPOLIO INTERNAZIONALE	13
1.5 LA LETTURA ECONOMICA DEL MERCATO PETROLIFERO	14
1.6 DALLA FILIERA AL CARBURANTE	15
2. PREZZI, FISCALITÀ E DOMANDA NEL MERCATO ITALIANO DEI CARBURANTI	16
2.1 ANDAMENTO DEI PREZZI DI BENZINA E GASOLIO IN ITALIA	16
2.2 COMPOSIZIONE DEL PREZZO FINALE: COMPONENTE INDUSTRIALE, ACCISE E IVA	17
2.3 ELASTICITÀ DELLA DOMANDA DI CARBURANTI	19
2.4 INCIDENZA FISCALE DELLE ACCISE	20
2.5 EFFETTI SUI CONSUMATORI E SUL VINCOLO DI BILANCIO	22
2.6 EFFETTI SULLE IMPRESE: AUTOTRASPORTO, PESCA E DISTRIBUZIONE DEI BENI	23
3. IL DECRETO LEGGE N. 33/2026 E L'INTERVENTO PUBBLICO SUI CARBURANTI	24

3.1 IL CONTESTO ENERGETICO E GEOPOLITICO INTERNAZIONALE	24
3.2 LE TENSIONI SUI MERCATI PETROLIFERI MONDIALI	25
3.3 IL DECRETO LEGGE N. 33/2026: FINALITÀ E CONTENUTO	26
3.4 IL TAGLIO TEMPORANEO DELLE ACCISE SU BENZINA, GASOLIO E GPL .	27
3.5 LE MISURE PER AUTOTRASPORTO E PESCA	28
3.6 EFFETTI ATTESI DELLA MANOVRA SUI PREZZI FINALI	29
3.7 VALUTAZIONE MICROECONOMICA DELL'INTERVENTO	30
CONCLUSIONE	32
BIBLIOGRAFIA e SITOGRAFIA	35

INTRODUZIONE

Il mercato dei carburanti rappresenta uno dei settori più rilevanti per il funzionamento del sistema economico, poiché incide direttamente sui costi di trasporto, sulla mobilità delle famiglie e sull'attività produttiva delle imprese. Benzina e gasolio non sono beni di consumo ordinari, ma prodotti energetici essenziali per numerose attività economiche. Essi riguardano la mobilità privata, il trasporto merci, la distribuzione commerciale, l'agricoltura, la pesca e, più in generale, l'organizzazione dei sistemi produttivi.

Negli ultimi anni il prezzo dei carburanti è stato interessato da forti oscillazioni, determinate sia dall'andamento del mercato petrolifero internazionale sia da fattori interni legati alla struttura fiscale nazionale. In Italia, infatti, il prezzo finale alla pompa non dipende esclusivamente dal costo industriale del prodotto, ma comprende una rilevante componente tributaria, costituita principalmente da accise e IVA. Questa caratteristica rende il mercato dei carburanti particolarmente interessante dal punto di vista microeconomico, perché il prezzo finale deriva dall'interazione tra domanda, offerta, struttura del mercato e intervento pubblico.

Il tema delle accise è centrale perché consente di comprendere il ruolo dello Stato nella formazione del prezzo finale. Le accise sono imposte indirette applicate sulla quantità di carburante immessa in consumo e incidono direttamente sul prezzo sostenuto dai consumatori. L'IVA, invece, viene applicata sul valore complessivo del bene, comprensivo anche delle accise. Di conseguenza, il prezzo finale dei carburanti risente non solo delle oscillazioni del mercato petrolifero internazionale, ma anche delle scelte fiscali adottate a livello nazionale.

Il presente elaborato si propone di analizzare il mercato dei carburanti in Italia, con particolare attenzione alla formazione del prezzo finale e al ruolo delle accise. L'obiettivo è comprendere in che modo le componenti fiscali incidano sul prezzo pagato dal consumatore e in quale misura un intervento pubblico sulle accise possa contribuire a contenere gli effetti del caro carburanti.

Dal punto di vista teorico, il lavoro adotta un'impostazione microeconomica e istituzionale. Il primo capitolo inquadra il mercato petrolifero attraverso la sua evoluzione storica, la struttura dell'offerta mondiale, il ruolo dell'OPEC+ e i principali contributi della letteratura economica sugli shock petroliferi. Successivamente, l'analisi si concentra sul

mercato italiano dei carburanti, utilizzando i concetti di domanda, elasticità, incidenza fiscale e vincolo di bilancio per interpretare gli effetti delle accise sul prezzo finale.

L'analisi empirica si concentra sui dati relativi a benzina e gasolio in Italia, osservando l'evoluzione dei prezzi, la composizione del prezzo finale e il peso delle imposte indirette. I dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica consentono di distinguere, per ciascun carburante, il prezzo complessivo, la componente industriale netta, l'accisa, l'IVA e il totale delle imposte. Questa distinzione è fondamentale perché permette di valutare quanto del prezzo finale sia effettivamente legato al prodotto e quanto, invece, dipenda dalla componente fiscale.

La tesi dedica inoltre particolare attenzione al Decreto-Legge n. 33/2026, convertito nella Legge n. 79/2026, che ha introdotto misure urgenti per contrastare l'aumento dei prezzi dei carburanti e i fenomeni speculativi lungo la filiera. Il decreto ha previsto, tra le altre misure, una riduzione temporanea delle accise su benzina, gasolio e GPL, oltre a strumenti di sostegno per settori particolarmente colpiti, come autotrasporto e pesca. Tale intervento rappresenta un caso concreto di politica pubblica applicata al mercato dei carburanti e consente di valutare gli effetti di una riduzione fiscale in un mercato caratterizzato da domanda rigida e da forte rilevanza della componente tributaria.

Il lavoro è articolato in tre capitoli. Il primo capitolo presenta il mercato petrolifero come mercato internazionale caratterizzato da elevata rilevanza strategica, forte concentrazione dell'offerta e interdipendenza tra i principali produttori. In tale parte viene inoltre richiamata la letteratura economica che ha analizzato il rapporto tra shock petroliferi, crescita economica, inflazione e formazione dei prezzi. Il secondo capitolo sviluppa l'analisi empirica del mercato italiano dei carburanti, soffermandosi sull'andamento dei prezzi di benzina e gasolio, sulla composizione del prezzo finale, sull'elasticità della domanda e sull'incidenza fiscale. Il terzo capitolo esamina il caso del Decreto-Legge n. 33/2026, collegando le tensioni geopolitiche internazionali alle misure adottate dal Governo italiano e valutandone gli effetti economici.

L'obiettivo finale dell'elaborato è quindi quello di collegare teoria microeconomica e realtà empirica, mostrando come il prezzo dei carburanti sia il risultato di una pluralità di fattori: andamento del petrolio, struttura del mercato, fiscalità e intervento pubblico. In questo senso, il caso delle accise rappresenta un esempio significativo di come le decisioni dello Stato possano incidere sul funzionamento di un mercato essenziale per famiglie e imprese.

1. IL MERCATO PETROLIFERO: EVOLUZIONE, STRUTTURA E LETTERATURA ECONOMICA

1.1 IL PETROLIO COME COMMODITY STRATEGICA

Il petrolio rappresenta una delle principali commodity strategiche dell'economia mondiale. Con il termine commodity si indica una materia prima standardizzata, scambiata su mercati internazionali e caratterizzata da un prezzo che si forma prevalentemente attraverso l'incontro tra domanda e offerta globale. Il petrolio rientra in questa categoria perché il greggio, pur potendo presentare differenze qualitative, viene negoziato secondo quotazioni internazionali di riferimento, come il Brent e il WTI, che orientano i prezzi lungo l'intera filiera energetica.

La natura strategica del petrolio dipende dal suo ruolo nei sistemi produttivi contemporanei. Il greggio è alla base della produzione di carburanti per il trasporto terrestre, marittimo e aereo, ma è anche impiegato nell'industria petrolchimica, nella produzione di plastiche, solventi, fertilizzanti e numerosi altri beni intermedi. Di conseguenza, variazioni significative del prezzo del petrolio possono riflettersi sui costi di produzione delle imprese, sui prezzi al consumo, sull'inflazione e sul potere d'acquisto delle famiglie.

Il petrolio è inoltre una risorsa con forte rilevanza geopolitica. Le riserve e la produzione non sono distribuite in modo uniforme tra i Paesi, ma risultano concentrate in alcune aree geografiche e in un numero relativamente limitato di produttori. Tale concentrazione rende il mercato sensibile a decisioni politiche, conflitti, sanzioni economiche, embarghi e tensioni diplomatiche. Per questo motivo, il prezzo del petrolio non riflette soltanto fattori economici, ma anche aspettative e rischi legati alla stabilità delle aree produttrici e delle rotte commerciali.

La letteratura economica ha spesso evidenziato che il petrolio non è un bene ordinario: esso costituisce un input essenziale per l'attività economica e, allo stesso tempo, una variabile capace di influenzare il ciclo economico. Gli shock petroliferi possono infatti agire come shock di costo per le imprese e come riduzione del reddito reale per i consumatori, producendo effetti sull'attività produttiva e sulla domanda aggregata. Questo

collegamento tra mercato energetico ed economia reale costituisce il punto di partenza dell'analisi sviluppata nel presente elaborato.

1.2 EVOLUZIONE STORICA DEL MERCATO PETROLIFERO

L'attuale configurazione del mercato petrolifero è il risultato di un lungo processo storico, economico e tecnologico. La nascita dell'industria petrolifera moderna viene generalmente ricondotta alla seconda metà del XIX secolo, quando negli Stati Uniti si svilupparono le prime attività estrattive su scala commerciale. Nel corso del Novecento il petrolio assunse progressivamente un ruolo centrale, sostituendo in molti impieghi altre fonti energetiche e diventando fondamentale per l'espansione dell'automobile, dell'aviazione, dei trasporti marittimi e della produzione industriale.

Dopo la Seconda guerra mondiale, il petrolio divenne uno dei pilastri della crescita economica dei Paesi industrializzati. L'aumento della motorizzazione privata, l'espansione del commercio internazionale e lo sviluppo della produzione manifatturiera accrebbero la domanda mondiale di energia. In questa fase il prezzo del greggio era influenzato dalle grandi compagnie petrolifere internazionali e, successivamente, dal crescente ruolo dei Paesi produttori riuniti nell'OPEC, fondata nel 1960.

Gli anni Settanta rappresentano un passaggio fondamentale nella storia del mercato petrolifero. La crisi del 1973, legata alla guerra del Kippur e all'embargo dei Paesi arabi esportatori, determinò un forte aumento dei prezzi e mostrò la vulnerabilità delle economie occidentali rispetto alla disponibilità di petrolio. La successiva crisi del 1979, connessa alla rivoluzione iraniana, generò un nuovo shock di offerta e contribuì a intensificare inflazione e rallentamento economico. Tali eventi misero in evidenza il legame tra geopolitica, prezzo del greggio e stabilità macroeconomica.

Nei decenni successivi il mercato petrolifero fu interessato da ulteriori trasformazioni. Negli anni Duemila la crescita delle economie emergenti, in particolare Cina e India, contribuì ad aumentare la domanda mondiale di greggio. La crisi finanziaria del 2008 produsse invece una contrazione della domanda e un calo dei prezzi. A partire dagli anni successivi, la rivoluzione dello shale oil negli Stati Uniti modificò gli equilibri dell'offerta mondiale, aumentando il peso della produzione statunitense e rendendo più complessa l'interazione tra produttori OPEC e non OPEC.

Più recentemente, la pandemia da Covid-19 ha provocato uno shock senza precedenti sulla domanda di petrolio, a causa delle restrizioni alla mobilità e della riduzione

dell'attività economica. La successiva ripresa, insieme alla guerra tra Russia e Ucraina e alle tensioni in Medio Oriente, ha riportato il mercato in una fase di elevata volatilità. Questa evoluzione storica conferma che il prezzo del petrolio non dipende soltanto dall'equilibrio tra quantità domandata e offerta, ma anche da shock geopolitici, aspettative degli operatori e decisioni strategiche dei principali produttori.

1.3 DOMANDA, OFFERTA E FORMAZIONE DEL PREZZO DEL PETROLIO

Il funzionamento del mercato petrolifero può essere interpretato attraverso il modello di domanda e offerta, ma presenta caratteristiche più complesse rispetto a un mercato concorrenziale ordinario. La domanda mondiale di petrolio dipende dal livello dell'attività economica, dalla struttura dei trasporti, dal grado di industrializzazione dei Paesi, dall'efficienza energetica e dalle possibilità di sostituzione con altre fonti. Nel breve periodo, tuttavia, la domanda tende a essere rigida, poiché famiglie e imprese non possono modificare rapidamente le proprie abitudini di consumo o le tecnologie produttive utilizzate.

Questa rigidità è particolarmente evidente nel settore dei trasporti. Chi utilizza quotidianamente l'automobile per lavoro o per necessità familiari non può ridurre immediatamente il consumo di carburante in risposta a un aumento del prezzo. Allo stesso modo, le imprese di trasporto, logistica e distribuzione dipendono in larga misura dal gasolio e non possono sostituirlo rapidamente senza investimenti rilevanti. Per questa ragione, una variazione del prezzo del petrolio si traduce spesso, nel breve periodo, in una variazione della spesa sostenuta più che in una forte riduzione della quantità domandata.

Anche l'offerta presenta rigidità significative. L'attività estrattiva richiede investimenti elevati, tecnologie avanzate, infrastrutture e tempi lunghi per aumentare la capacità produttiva. L'apertura di nuovi giacimenti o l'espansione della produzione non può avvenire immediatamente; pertanto, quando si verifica uno shock improvviso, l'aggiustamento del mercato avviene prevalentemente attraverso il prezzo. Questo spiega perché il petrolio sia spesso caratterizzato da forte volatilità.

La formazione del prezzo del greggio dipende quindi da una pluralità di fattori: domanda mondiale, capacità produttiva disponibile, scorte, decisioni dei produttori, tasso di cambio, aspettative e rischio geopolitico. La letteratura economica più recente sottolinea che non tutti gli aumenti del prezzo del petrolio hanno la stessa origine. Un aumento può derivare da una riduzione dell'offerta, da un aumento della domanda mondiale o da

aspettative di scarsità futura. Distinguere tra queste diverse cause è essenziale per valutare gli effetti economici degli shock petroliferi.

1.4 IL MERCATO PETROLIFERO COME OLIGOPOLIO INTERNAZIONALE

Una delle indicazioni centrali emerse dal confronto con il relatore riguarda la struttura del mercato petrolifero. Il mercato del petrolio non può essere considerato un mercato perfettamente concorrenziale, poiché l'offerta mondiale è concentrata in un numero limitato di Paesi produttori e di grandi compagnie. Inoltre, molte decisioni relative alla quantità prodotta sono influenzate da accordi e strategie coordinate, in particolare all'interno dell'OPEC e dell'OPEC+.

L'OPEC, fondata nel 1960, riunisce alcuni tra i principali Paesi esportatori di petrolio e ha storicamente svolto un ruolo importante nella gestione dell'offerta. L'OPEC+ comprende anche produttori non appartenenti all'organizzazione, tra cui la Russia, e rappresenta un coordinamento più ampio sulle politiche di produzione. Attraverso decisioni di aumento o riduzione dell'output, questi Paesi possono incidere sulle aspettative del mercato e contribuire alla stabilizzazione o alla variazione dei prezzi internazionali.

Dal punto di vista microeconomico, questa configurazione è riconducibile a un oligopolio internazionale. In un oligopolio pochi operatori detengono una quota rilevante dell'offerta e le decisioni di ciascuno dipendono dalle possibili reazioni degli altri. Nel caso del petrolio, le decisioni di produzione di un grande esportatore possono influenzare il prezzo mondiale e modificare le strategie degli altri produttori. L'interdipendenza strategica è quindi un elemento essenziale per comprendere il funzionamento del mercato.

Anche dal lato della domanda esiste una certa concentrazione. Il petrolio greggio viene acquistato principalmente da grandi compagnie di raffinazione, che trasformano la materia prima in benzina, gasolio, GPL e altri derivati. Il mercato presenta quindi una struttura articolata: a monte vi sono pochi grandi produttori e Paesi esportatori; a valle vi sono grandi imprese di raffinazione e distribuzione; infine, il consumatore finale acquista prodotti raffinati, non petrolio greggio. Questa struttura rende il prezzo finale dei carburanti il risultato di più passaggi economici e non semplicemente il riflesso immediato del prezzo del barile.

L'analisi oligopolistica consente inoltre di comprendere perché gli interventi pubblici, come la riduzione delle accise, non producano sempre effetti automatici e immediati sul prezzo finale. La trasmissione del beneficio fiscale dipende dalla struttura della filiera, dai

marginari degli operatori, dalla concorrenza locale e dall'andamento contemporaneo del prezzo internazionale del greggio.

1.5 LA LETTURA ECONOMICA DEL MERCATO PETROLIFERO

La letteratura economica ha dedicato ampio spazio allo studio del mercato petrolifero e degli effetti degli shock del prezzo del greggio sull'attività economica. Un contributo fondamentale è quello di Hamilton, che ha analizzato il rapporto tra aumenti del prezzo del petrolio e recessioni economiche nel secondo dopoguerra. Secondo tale impostazione, gli shock petroliferi possono incidere sull'economia attraverso l'aumento dei costi di produzione, la riduzione del reddito reale dei consumatori e il peggioramento delle aspettative.

Un successivo contributo rilevante è quello di Kilian, che ha mostrato come non tutti gli shock petroliferi siano uguali. L'autore distingue tra shock di offerta, shock di domanda aggregata mondiale e shock legati alla domanda precauzionale di petrolio. Questa distinzione è importante perché gli effetti economici di un aumento del prezzo del greggio cambiano a seconda della causa che lo determina. Un aumento dovuto alla crescita della domanda mondiale può avere effetti diversi rispetto a un aumento causato da un conflitto o da una riduzione improvvisa dell'offerta.

I rapporti dell'International Energy Agency, dell'OPEC e di altri organismi internazionali confermano la complessità del mercato petrolifero. Tali fonti mostrano come la produzione, le riserve, la capacità inutilizzata, le scorte e le decisioni dei principali produttori siano variabili essenziali per interpretare l'andamento dei prezzi. La letteratura economica e le fonti istituzionali convergono quindi nell'indicare il petrolio come un mercato caratterizzato da forte interdipendenza tra fattori economici, tecnologici e geopolitici.

Per la presente tesi, questa rassegna è utile perché consente di collocare il caso italiano all'interno di un quadro più ampio. Il prezzo dei carburanti in Italia non può essere spiegato soltanto osservando le accise o l'IVA: esso dipende anche dall'andamento del mercato internazionale del greggio, dalle aspettative sugli shock geopolitici e dalla struttura oligopolistica della filiera petrolifera. Le accise rappresentano quindi una componente nazionale del prezzo finale, ma agiscono su un mercato la cui base è fortemente influenzata da variabili globali.

1.6 DALLA FILIERA AL CARBURANTE

Il consumatore finale non acquista petrolio greggio, ma carburanti raffinati come benzina, gasolio e GPL. Per questo motivo, è necessario distinguere tra mercato petrolifero internazionale e mercato nazionale dei carburanti. Il primo riguarda la produzione e lo scambio della materia prima; il secondo riguarda la trasformazione del greggio, la distribuzione dei prodotti raffinati e la vendita al dettaglio presso gli impianti di rifornimento.

La filiera può essere suddivisa in diverse fasi: estrazione del greggio, trasporto, raffinazione, stoccaggio, distribuzione all'ingrosso e vendita al dettaglio. Ogni fase genera costi specifici e può incidere sul prezzo finale. Al prezzo industriale si aggiunge poi la componente fiscale, che in Italia è particolarmente rilevante ed è composta principalmente da accise e IVA.

Nel mercato italiano, il prezzo alla pompa è quindi determinato dall'interazione tra variabili internazionali e variabili interne. Il prezzo del greggio e dei prodotti raffinati rappresenta la base industriale; le accise e l'IVA costituiscono la componente fiscale; i margini della distribuzione e le condizioni concorrenziali locali influenzano il prezzo effettivamente pagato dal consumatore. Questa distinzione sarà centrale nel capitolo successivo, dedicato all'analisi empirica dei prezzi di benzina e gasolio in Italia.

Il caso delle accise risulta particolarmente rilevante perché consente di collegare la teoria microeconomica all'intervento pubblico. In presenza di una domanda rigida, una parte significativa della tassazione tende a ricadere sui consumatori finali. Di conseguenza, una riduzione temporanea delle accise può essere utilizzata dal Governo per attenuare il caro carburanti, anche se la sua efficacia dipende dalla trasmissione del beneficio fiscale lungo la filiera.

2. PREZZI, FISCALITÀ E DOMANDA NEL MERCATO ITALIANO DEI CARBURANTI

2.1 ANDAMENTO DEI PREZZI DI BENZINA E GASOLIO IN ITALIA

L'analisi del mercato italiano dei carburanti richiede, in primo luogo, l'osservazione dell'andamento dei prezzi di benzina e gasolio nel tempo. Questi due prodotti rappresentano beni energetici essenziali sia per i consumatori sia per le imprese. La benzina è principalmente collegata alla mobilità privata, mentre il gasolio assume un ruolo particolarmente rilevante nel trasporto merci, nella logistica e in numerose attività produttive.

Il prezzo finale dei carburanti è influenzato da diversi fattori. Una parte dipende dal prezzo internazionale del petrolio greggio, dal tasso di cambio euro-dollaro e dalle tensioni geopolitiche che possono incidere sull'offerta mondiale. Un'altra parte dipende invece da elementi interni al mercato nazionale, come la componente fiscale, i costi di raffinazione, i costi di distribuzione e i margini degli operatori.

I dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica mostrano che negli ultimi anni i prezzi di benzina e gasolio hanno registrato variazioni significative. Per la benzina, il prezzo medio annuo passa da 1.431,09 euro per 1.000 litri nel 2020 a 1.625,69-euro nel 2021. Nel 2022 il prezzo raggiunge 1.811,24 euro, mentre nel 2023 arriva a 1.865,19 euro. Nel 2025 il prezzo medio si colloca a 1.732,58 euro per 1.000 litri, mentre nel primo trimestre 2026 risulta pari a 1.685,72 euro.

Anche il gasolio auto presenta una dinamica rilevante. Nel 2022, anno caratterizzato da forti tensioni energetiche, il prezzo medio del gasolio auto raggiunge 1.815,46 euro per 1.000 litri. Nel 2023 si colloca a 1.791,77 euro, nel 2025 a 1.652,69 euro e nel primo trimestre 2026 a 1.787,43 euro per 1.000 litri.

Questi dati mostrano che il mercato dei carburanti è caratterizzato da una forte variabilità. Tale variabilità non dipende soltanto dall'andamento del prezzo del petrolio, ma anche dalla struttura fiscale del prezzo finale e dagli interventi pubblici sulle accise. Per questo motivo, l'analisi dei carburanti deve considerare contemporaneamente il mercato internazionale del greggio, il funzionamento della filiera nazionale e il peso delle imposte.

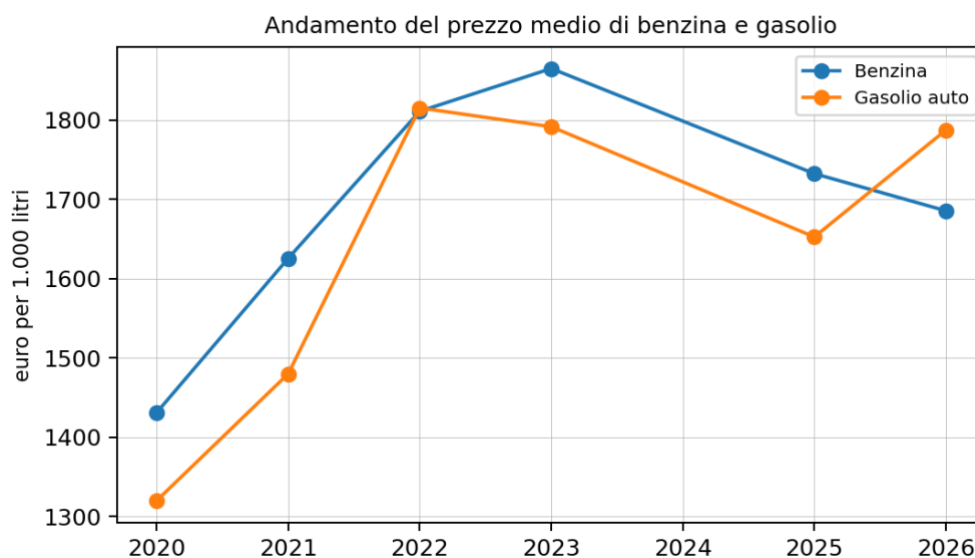


Figura 1: Andamento del prezzo medio di benzina e gasolio in Italia, 2020-2026.

Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

La Figura 1 evidenzia una crescita dei prezzi nel periodo successivo al 2020, con livelli particolarmente elevati nel biennio 2022-2023. Tale andamento può essere collegato sia alla ripresa della domanda mondiale dopo la fase pandemica, sia alle tensioni geopolitiche internazionali che hanno inciso sui mercati energetici. Il gasolio mostra una dinamica particolarmente importante perché rappresenta un input fondamentale per il trasporto merci. Di conseguenza, un aumento del prezzo del gasolio può riflettersi non solo sulla spesa diretta delle famiglie, ma anche sui costi sostenuti dalle imprese e sui prezzi dei beni finali.

2.2 COMPOSIZIONE DEL PREZZO FINALE: COMPONENTE INDUSTRIALE, ACCISE E IVA

Per comprendere pienamente il prezzo dei carburanti è necessario analizzarne la composizione. Il prezzo alla pompa non coincide con il solo valore industriale del prodotto, ma comprende anche una componente fiscale molto rilevante.

Nel caso italiano, il prezzo finale dei carburanti può essere suddiviso in tre elementi principali: componente industriale, accisa e IVA. La componente industriale, indicata nei dati come “netto”, rappresenta il prezzo al netto delle imposte e comprende il costo del prodotto, la raffinazione, la distribuzione e i margini degli operatori. L'accisa è invece un'imposta specifica applicata sulla quantità di carburante immessa in consumo. L'IVA è un'imposta proporzionale applicata sul valore complessivo del bene.

Questa distinzione è fondamentale perché permette di separare la parte del prezzo legata al funzionamento del mercato dalla parte determinata dall'intervento pubblico. Nel mercato italiano dei carburanti, infatti, la componente fiscale rappresenta una quota molto elevata del prezzo finale.

Nel 2025 il prezzo medio della benzina è pari a 1.732,58 euro per 1.000 litri. Di questo importo, 701,37 euro rappresentano la componente netta industriale, 718,78 euro l'accisa e 312,43-euro l'IVA. Il totale delle imposte, dato dalla somma di accisa e IVA, è pari a 1.031,21 euro per 1.000 litri. Questo significa che, nel caso della benzina, la componente fiscale è superiore alla componente industriale.

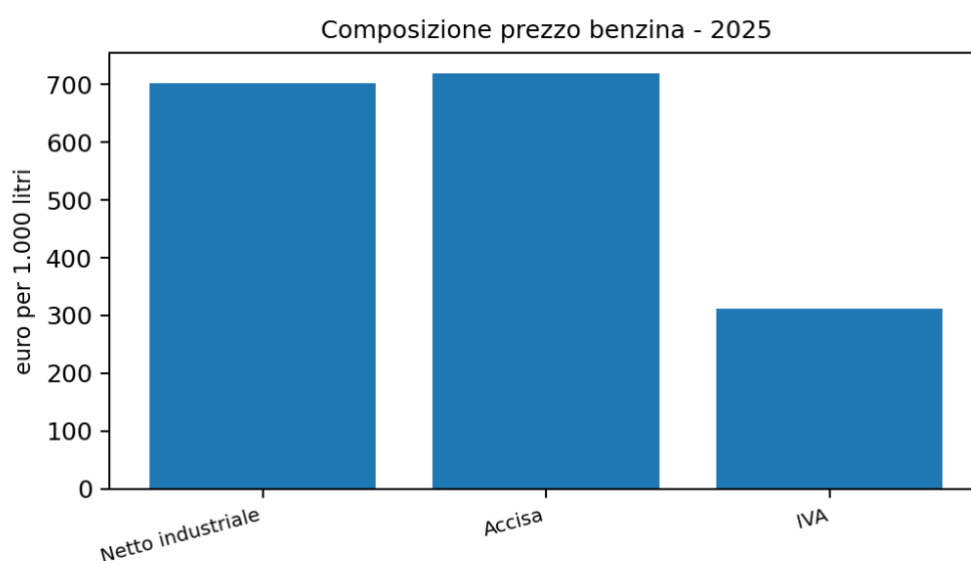


Figura 2: Composizione del prezzo medio della benzina in Italia nel 2025.

Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

La Figura 2 mostra che, nel caso della benzina, la componente fiscale ha un peso molto elevato sul prezzo finale. Accise e IVA rappresentano complessivamente una quota superiore alla componente industriale. Ciò conferma che il prezzo pagato dal consumatore non dipende soltanto dal costo del prodotto, ma anche in misura significativa dalla tassazione.

La stessa analisi può essere svolta per il gasolio auto. Nel 2025 il prezzo medio del gasolio auto è pari a 1.652,69 euro per 1.000 litri. La componente netta è pari a 727,64 euro, l'accisa a 627,02 euro e l'IVA a 298,03 euro. Il totale delle imposte è quindi pari a 925,05 euro per 1.000 litri.

Il confronto tra benzina e gasolio evidenzia una differente struttura fiscale. Storicamente, il gasolio ha avuto un'accisa inferiore rispetto alla benzina, anche per il suo impiego nei trasporti commerciali e produttivi. Questa differenza assume rilievo nella presente tesi perché il Decreto-Legge n. 33/2026 interviene proprio sulle aliquote di accisa applicate ai principali carburanti per autotrazione.

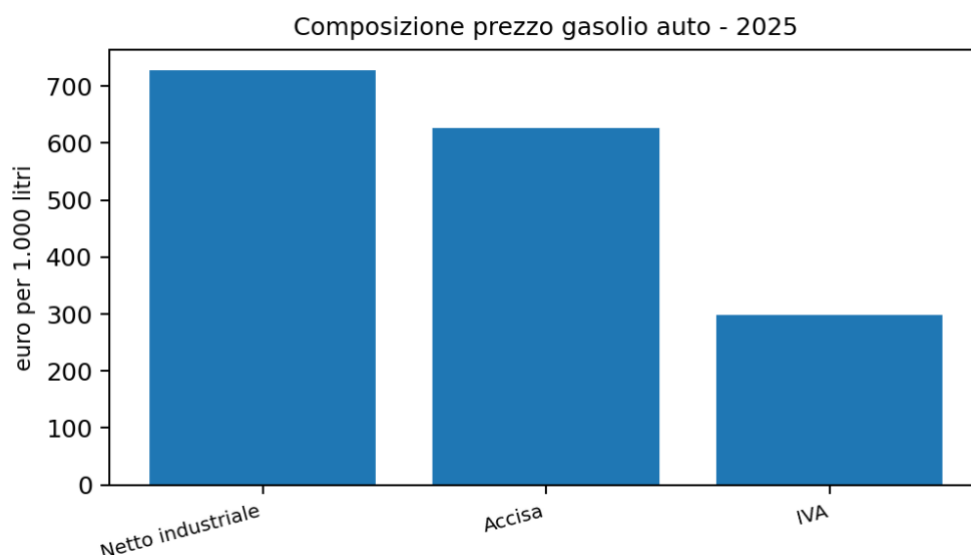


Figura 3: Composizione del prezzo medio del gasolio auto in Italia nel 2025.

Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Anche nel caso del gasolio auto la componente fiscale risulta molto rilevante. Tuttavia, il peso dell'accisa è inferiore rispetto a quello della benzina. Tale differenza è importante perché il gasolio è utilizzato in modo significativo nel trasporto merci e nelle attività produttive. Una variazione della sua tassazione può quindi incidere non solo sugli automobilisti, ma anche sui costi sostenuti dalle imprese e, indirettamente, sui prezzi dei beni distribuiti sul territorio nazionale.

2.3 ELASTICITÀ DELLA DOMANDA DI CARBURANTI

Uno degli strumenti più importanti per analizzare il mercato dei carburanti è il concetto di elasticità della domanda rispetto al prezzo. In termini generali, l'elasticità misura la reattività della quantità domandata di un bene al variare del suo prezzo.

$$\varepsilon_{x_i, p_i} = (\partial x_i / x_i) / (\partial p_i / p_i) = (\partial x_i / \partial p_i) \cdot (p_i / x_i) = \partial \ln x_i / \partial \ln p_i$$

Formula 1: Elasticità della domanda rispetto al proprio prezzo.

Fonte: Palombaro e Staffolani, Introduzione all'economia politica, II edizione, McGraw-Hill.

Nel caso dei carburanti, la domanda tende a essere poco elastica, soprattutto nel breve periodo. Ciò significa che un aumento del prezzo della benzina o del gasolio provoca una riduzione relativamente contenuta della quantità domandata. La ragione principale è che tali beni sono difficilmente sostituibili nell'immediato.

I carburanti sono necessari per la mobilità quotidiana di molte famiglie e per il funzionamento di numerose attività economiche. Chi utilizza l'automobile per recarsi al lavoro, accompagnare i figli o svolgere attività quotidiane difficilmente può eliminare immediatamente tali spostamenti. Allo stesso modo, un'impresa di autotrasporto non può sostituire rapidamente il gasolio con un'altra fonte energetica senza modificare profondamente la propria organizzazione.

Questa caratteristica rende il mercato dei carburanti diverso da quello di molti altri beni. Per alcuni prodotti non essenziali, un aumento del prezzo può determinare una forte riduzione della domanda. Nel caso della benzina e del gasolio, invece, la quantità domandata si riduce in misura più limitata, almeno nel breve periodo.

Nel lungo periodo, la domanda può diventare relativamente più elastica. I consumatori possono acquistare automobili più efficienti, utilizzare maggiormente il trasporto pubblico o cambiare le proprie abitudini di mobilità. Le imprese possono riorganizzare la logistica, investire in veicoli meno inquinanti o modificare le proprie tecnologie produttive. Tuttavia, tali cambiamenti richiedono tempo e risorse.

La bassa elasticità della domanda ha conseguenze importanti anche sul piano fiscale. Se la domanda è rigida, una variazione dell'imposta tende a trasferirsi in misura significativa sui consumatori finali. Questo accade perché i consumatori, non potendo ridurre facilmente la quantità acquistata, continuano a domandare il bene anche quando il prezzo aumenta.

Per questa ragione, l'elasticità della domanda rappresenta un elemento fondamentale per comprendere il funzionamento delle accise sui carburanti. L'imposta non incide soltanto sul prezzo finale, ma anche sulla distribuzione del carico fiscale tra consumatori e operatori della filiera.

2.4 INCIDENZA FISCALE DELLE ACCISE

L'incidenza fiscale rappresenta uno dei concetti centrali della microeconomia applicata alla tassazione. Essa indica chi sopporta effettivamente il peso economico di un'imposta. Il

soggetto che versa formalmente l'imposta allo Stato non è necessariamente lo stesso soggetto che ne sostiene il costo effettivo.

Nel caso delle accise sui carburanti, l'imposta viene applicata lungo la filiera e si riflette sul prezzo finale pagato dai consumatori. Tuttavia, il modo in cui il peso dell'imposta si distribuisce tra consumatori e produttori dipende dalle elasticità relative di domanda e offerta.

Se la domanda è molto rigida, i consumatori riducono poco la quantità acquistata quando il prezzo aumenta. In questo caso, una parte rilevante dell'imposta tende a gravare sui consumatori finali. Se invece la domanda fosse molto elastica, i consumatori potrebbero ridurre fortemente la quantità domandata, costringendo le imprese ad assorbire una quota maggiore del carico fiscale.

Nel mercato dei carburanti, benzina e gasolio presentano una domanda poco elastica nel breve periodo, poiché sono beni difficilmente sostituibili per famiglie e imprese. Questo implica che una parte significativa delle accise tende a trasferirsi sul prezzo finale pagato dai consumatori.

Tale meccanismo è centrale per comprendere gli effetti delle politiche fiscali sui carburanti: una riduzione temporanea delle accise può contribuire ad abbassare il prezzo alla pompa, ma l'effettiva trasmissione del beneficio dipende anche dal comportamento degli operatori della filiera e dalla struttura concorrenziale del mercato.

La stessa logica vale anche nel caso di una riduzione dell'imposta. Se lo Stato riduce temporaneamente le accise, il prezzo finale dovrebbe diminuire. Tuttavia, l'effettiva trasmissione della riduzione dipende anche dal comportamento degli operatori della filiera e dalle condizioni concorrenziali del mercato. In un mercato perfettamente concorrenziale, il beneficio fiscale dovrebbe trasferirsi rapidamente ai consumatori. In un mercato caratterizzato da elementi di concorrenza imperfetta o oligopolistica, invece, la trasmissione può essere più lenta o incompleta.

Questo punto è centrale per comprendere il caso del Decreto-Legge n. 33/2026. La riduzione temporanea delle accise è stata introdotta con l'obiettivo di contenere il prezzo finale dei carburanti. Tuttavia, l'efficacia della misura dipende dalla capacità del taglio fiscale di trasferirsi effettivamente al consumatore finale.

2.5 EFFETTI SUI CONSUMATORI E SUL VINCOLO DI BILANCIO

L'aumento del prezzo dei carburanti produce effetti diretti sul vincolo di bilancio delle famiglie. In microeconomia, il vincolo di bilancio rappresenta l'insieme delle combinazioni di beni e servizi che un individuo può acquistare dato il proprio reddito e dati i prezzi dei beni.

Il vincolo di bilancio rappresenta quindi il limite entro il quale il consumatore può effettuare le proprie scelte di consumo, dato il reddito disponibile e dati i prezzi dei beni. In forma generale, esso può essere espresso come segue:

$$Y = \sum_{i=1}^M p_i x_i$$

Formula 2: Vincolo di bilancio del consumatore.

Fonte: Palombaro e Staffolani, Introduzione all'economia politica, II edizione, McGraw-Hill.

Nella formula, Y rappresenta il reddito disponibile del consumatore, p_i il prezzo del bene i , x_i la quantità acquistata del bene i e M il numero dei beni considerati. Nel caso dei carburanti, un aumento del prezzo della benzina o del gasolio comporta un incremento della spesa destinata alla mobilità. A parità di reddito disponibile, ciò riduce le risorse che il consumatore può destinare all'acquisto di altri beni e servizi.

Quando il prezzo dei carburanti aumenta, una quota maggiore del reddito familiare deve essere destinata alla mobilità. Di conseguenza, diminuisce la parte del reddito disponibile per altri consumi, come alimentazione, tempo libero, vacanze, abbigliamento o servizi.

Questo effetto è particolarmente rilevante per le famiglie che dipendono dall'automobile per gli spostamenti quotidiani. Nei territori in cui il trasporto pubblico è meno sviluppato, il ricorso all'auto privata è spesso una necessità e non una scelta facilmente modificabile. In questi casi, l'aumento del prezzo della benzina o del gasolio riduce direttamente il potere d'acquisto.

Il caro carburanti produce inoltre effetti indiretti. Poiché una parte significativa delle merci viene trasportata su strada, l'aumento del costo del gasolio può tradursi in maggiori costi logistici per le imprese. Questi costi possono poi trasferirsi sui prezzi finali dei beni, colpendo anche famiglie che non utilizzano direttamente l'automobile.

Il carburante, quindi, non è soltanto un bene di consumo per gli automobilisti, ma anche un input produttivo utilizzato lungo la filiera economica. Per questo motivo, un aumento del suo prezzo può produrre effetti a catena sull'intero sistema economico.

2.6 EFFETTI SULLE IMPRESE: AUTOTRASPORTO, PESCA E DISTRIBUZIONE DEI BENI

L'aumento dei prezzi dei carburanti non riguarda soltanto le famiglie, ma incide anche in modo rilevante sulle imprese. Alcuni settori produttivi dipendono in maniera particolarmente intensa dall'utilizzo di carburanti, soprattutto dal gasolio. Tra questi rientrano l'autotrasporto, la pesca, l'agricoltura e la distribuzione commerciale.

Il settore dell'autotrasporto è uno dei più esposti alle variazioni del prezzo del gasolio. Le imprese che trasportano merci su strada sostengono costi diretti per l'acquisto di carburante. Quando il prezzo del gasolio aumenta, aumentano i costi operativi delle imprese. Se tali costi non possono essere assorbiti dai margini aziendali, essi tendono a trasferirsi sui prezzi dei servizi di trasporto e, successivamente, sui prezzi dei beni finali.

Anche il settore della pesca è particolarmente sensibile al prezzo dei carburanti. Le imprese ittiche utilizzano carburante per le imbarcazioni e subiscono direttamente gli effetti dei rincari. Per questo motivo, il Decreto-Legge n. 33/2026 ha previsto misure specifiche di sostegno anche per questo settore.

Il decreto ha introdotto un credito d'imposta per le imprese di autotrasporto, calcolato sulla maggiore spesa sostenuta per il gasolio nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026 rispetto ai livelli di febbraio dello stesso anno. La misura è prevista nel limite massimo di 100 milioni di euro per il 2026 e può essere utilizzata in compensazione.

Una misura analoga è stata introdotta per il settore della pesca. Le imprese ittiche sostengono costi rilevanti per l'acquisto di carburante destinato alle imbarcazioni. Il decreto riconosce un credito d'imposta fino al 20% della spesa sostenuta per carburante nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026, entro un limite complessivo di 10 milioni di euro.

Questi interventi mostrano che il caro carburanti non rappresenta soltanto un problema per gli automobilisti, ma anche un fattore di costo per interi comparti produttivi. Dal punto di vista microeconomico, benzina e gasolio possono essere considerati sia beni di consumo sia input produttivi. Quando aumenta il prezzo di un input essenziale, le imprese possono subire una riduzione dei margini oppure trasferire parte dei costi sui prezzi finali.

3. IL DECRETO LEGGE N. 33/2026 E L'INTERVENTO PUBBLICO SUI CARBURANTI

3.1 IL CONTESTO ENERGETICO E GEOPOLITICO INTERNAZIONALE

Il mercato dei carburanti italiano non può essere analizzato separatamente dal contesto energetico internazionale. Benzina e gasolio derivano dal petrolio greggio, una materia prima scambiata su mercati globali e soggetta a continue variazioni di prezzo. Le quotazioni del greggio dipendono dall'interazione tra domanda e offerta mondiale, ma anche da fattori geopolitici, decisioni dei principali Paesi produttori e condizioni delle rotte commerciali.

Negli anni recenti il mercato petrolifero è stato attraversato da una fase di forte instabilità. Dopo la pandemia, la ripresa dell'attività economica mondiale ha contribuito ad aumentare la domanda di energia. Successivamente, le tensioni internazionali, prima legate alla guerra tra Russia e Ucraina e poi all'instabilità nell'area mediorientale, hanno accresciuto l'incertezza sull'offerta di petrolio e sui flussi commerciali internazionali.

In un mercato caratterizzato da domanda e offerta poco elastiche nel breve periodo, anche uno shock limitato può generare variazioni rilevanti del prezzo. Questo aspetto è particolarmente importante per i carburanti: famiglie e imprese non riescono a ridurre immediatamente il consumo di benzina e gasolio e, allo stesso tempo, i produttori non possono aumentare rapidamente l'offerta di greggio. La conseguenza è una maggiore volatilità dei prezzi.

L'International Energy Agency, nel rapporto sul mercato petrolifero di maggio 2026, evidenzia come le tensioni internazionali abbiano inciso sull'equilibrio tra domanda e offerta di petrolio. Il rapporto segnala, per il 2026, una domanda mondiale attesa pari a circa 104 milioni di barili al giorno e una contrazione annua di 420 mila barili al giorno. Tali dati confermano un quadro di mercato caratterizzato da incertezza, volatilità e forte sensibilità agli shock geopolitici.

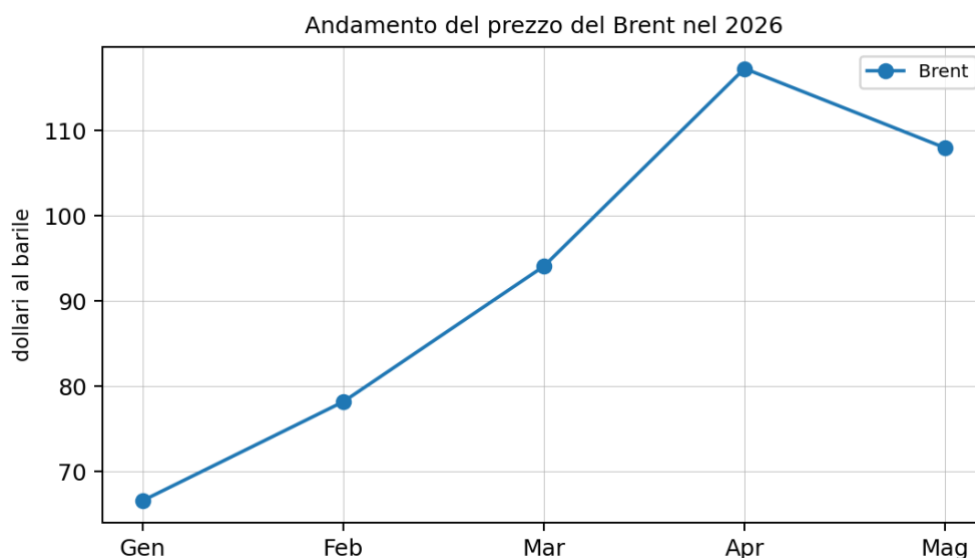


Figura 4: Andamento del prezzo del Brent nel 2026.

Fonte: elaborazione su dati Europe Spot Brent Price FOB e International Energy Agency, Oil Market Report – May 2026.

La Figura 4 evidenzia il forte aumento delle quotazioni del Brent tra gennaio e aprile 2026. Il prezzo passa da 66,60 dollari al barile nel mese di gennaio a 117,29 dollari nel mese di aprile, per poi collocarsi a 107,98 dollari nel mese di maggio. Tale dinamica segnala una fase di tensione sui mercati petroliferi, coerente con il contesto internazionale descritto nel rapporto IEA.

3.2 LE TENSIONI SUI MERCATI PETROLIFERI MONDIALI

Le tensioni geopolitiche rappresentano uno dei principali fattori di instabilità del mercato petrolifero. Quando un conflitto interessa Paesi produttori o aree strategiche per il trasporto del greggio, gli operatori anticipano possibili interruzioni dell'offerta e adeguano le proprie aspettative. Questo può determinare un aumento immediato delle quotazioni, anche prima che si verifichi una riduzione effettiva dei volumi disponibili.

Nel caso del petrolio, le aspettative svolgono un ruolo centrale. Se gli operatori ritengono probabile una riduzione dell'offerta futura, il prezzo corrente può aumentare rapidamente. Tale meccanismo è amplificato dalla rigidità della domanda: poiché consumatori e imprese non possono sostituire facilmente i carburanti nel breve periodo, la quantità domandata si riduce solo parzialmente, lasciando che l'aggiustamento avvenga soprattutto attraverso il prezzo.

Le crisi internazionali incidono anche sui prodotti raffinati, come benzina e gasolio. Un aumento del prezzo del greggio può trasferirsi lungo la filiera attraverso i costi di raffinazione, trasporto e distribuzione. Nel mercato italiano, questo effetto si combina con la componente fiscale, costituita da accise e IVA, che rappresenta una parte rilevante del prezzo finale alla pompa.

Il legame tra mercato internazionale e prezzo nazionale non è quindi automatico né proporzionale. Il prezzo dei carburanti al consumatore dipende dal costo della materia prima, ma anche dal tasso di cambio, dai margini della filiera, dalla struttura concorrenziale del mercato e dalle imposte. Per questo motivo, nei periodi di tensione energetica, il legislatore può intervenire sulla componente fiscale con l'obiettivo di attenuare l'impatto degli aumenti sui consumatori e sulle imprese.

3.3 IL DECRETO LEGGE N. 33/2026: FINALITÀ E CONTENUTO

Il Decreto-Legge 18 marzo 2026, n. 33, successivamente convertito nella Legge 13 maggio 2026, n. 79, è stato introdotto in risposta all'aumento dei prezzi dei carburanti e alle tensioni dei mercati energetici internazionali. Il provvedimento ha previsto un insieme di misure dirette a contenere il prezzo finale dei carburanti, rafforzare i controlli lungo la filiera e sostenere alcuni settori produttivi particolarmente colpiti dal caro gasolio.

Il decreto si muove lungo quattro direttrici principali. La prima riguarda il rafforzamento dei controlli contro possibili fenomeni speculativi. La seconda riguarda la riduzione temporanea delle accise sui principali carburanti per autotrazione. La terza introduce un credito d'imposta a favore delle imprese di autotrasporto. La quarta prevede un bonus carburante per il settore della pesca.

Dal punto di vista economico, il decreto rappresenta un intervento pubblico su un mercato caratterizzato da forte rilevanza sociale e produttiva. Il prezzo dei carburanti incide direttamente sulla mobilità delle famiglie, ma anche sui costi delle imprese. Un aumento del prezzo del gasolio, in particolare, può trasferirsi ai costi di trasporto e quindi ai prezzi dei beni finali. Per questa ragione, l'intervento sulle accise mira a ridurre il prezzo alla pompa e ad attenuare gli effetti del caro carburanti sull'intero sistema economico.

La misura presenta un chiaro collegamento con la teoria microeconomica dell'incidenza fiscale. Poiché la domanda di carburanti è poco elastica nel breve periodo, una parte significativa del peso delle imposte tende a gravare sui consumatori finali. Ridurre temporaneamente le accise significa intervenire su una componente del prezzo che lo Stato

può modificare direttamente, con l'obiettivo di ridurre il costo sostenuto da famiglie e imprese.

3.4 IL TAGLIO TEMPORANEO DELLE ACCISE SU BENZINA, GASOLIO E GPL

La misura centrale del Decreto-Legge n. 33/2026 riguarda la riduzione temporanea delle accise sui principali carburanti per autotrazione. In particolare, il decreto ha previsto, per un periodo limitato di venti giorni, la rideterminazione delle aliquote di accisa applicate a benzina, gasolio usato come carburante e GPL.

Secondo il testo del decreto, durante il periodo di applicazione della misura le accise sono fissate a 622,90 euro per 1.000 litri per la benzina, a 472,90 euro per 1.000 litri per il gasolio usato come carburante e a 242,77 euro per 1.000 chilogrammi per il GPL. La misura produce una riduzione temporanea della pressione fiscale sui carburanti, pur mantenendo una differenza tra benzina e gasolio. L'obiettivo della misura è ridurre rapidamente il prezzo finale alla pompa, agendo su una componente fiscale del prezzo.

Il confronto con i valori medi precedenti mostra la rilevanza dell'intervento. Nel 2025, secondo i dati del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, l'accisa media sulla benzina era pari a 718,78 euro per 1.000 litri, mentre quella sul gasolio auto era pari a 627,02 euro per 1.000 litri. La riduzione temporanea a 472,90 euro rappresenta quindi un intervento significativo sulla componente fiscale del prezzo.

Tabella 1: Aliquote di accisa prima e durante il Decreto-Legge n. 33/2026.

Fonte: elaborazione su dati MASE e Decreto-Legge 18 marzo 2026, n. 33.

Carburante	Accisa media 2025	Accisa D.L. 33/2026
Benzina	718,78 €/1.000 litri	622,90 €/1.000 litri
Gasolio auto	627,02 €/1.000 litri	472,90 €/1.000 litri
GPL	-	242,77 €/1.000 kg

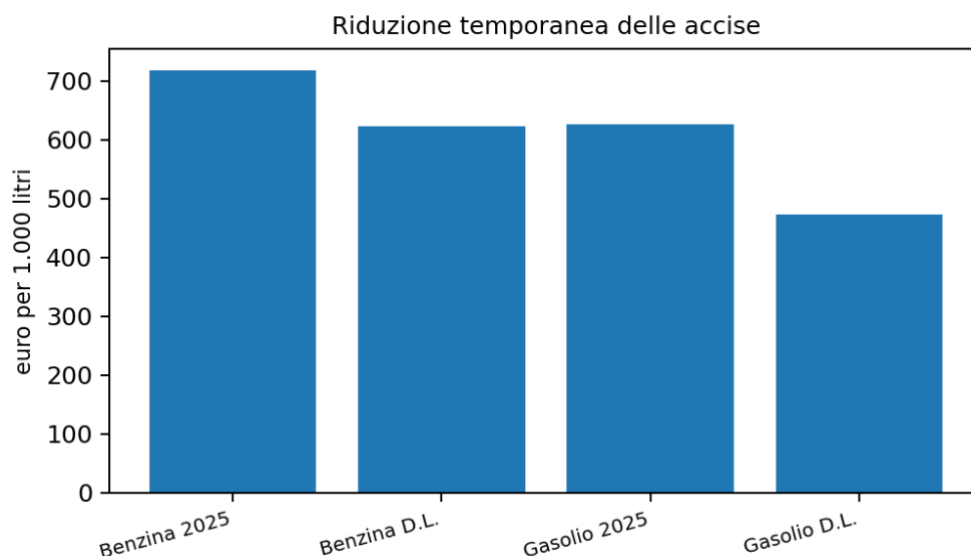


Figura 5: Riduzione temporanea delle accise su benzina e gasolio.

Fonte: elaborazione su dati MASE e Decreto-Legge 18 marzo 2026, n. 33.

La Figura 5 mostra la riduzione della componente fiscale applicata a benzina e gasolio. L'intervento è particolarmente rilevante per il gasolio, poiché l'aliquota temporanea è ridotta in misura maggiore rispetto al valore medio precedente; per la benzina la riduzione resta comunque significativa, anche se l'aliquota temporanea non coincide con quella del gasolio. Dal punto di vista economico, la riduzione delle accise dovrebbe diminuire il prezzo finale pagato dai consumatori, ma l'effetto concreto dipende dalla rapidità con cui la riduzione fiscale viene trasferita lungo la filiera.

3.5 LE MISURE PER AUTOTRASPORTO E PESCA

Oltre al taglio temporaneo delle accise, il Decreto-Legge n. 33/2026 ha previsto misure specifiche per alcuni settori produttivi maggiormente esposti all'aumento dei carburanti. Tra questi assumono particolare rilievo l'autotrasporto e la pesca.

Il settore dell'autotrasporto dipende in modo diretto dal gasolio. L'aumento del prezzo di questo carburante produce un incremento dei costi operativi delle imprese di trasporto merci. Poiché una parte rilevante della distribuzione dei beni in Italia avviene su strada, l'aumento dei costi dell'autotrasporto può trasferirsi ai prezzi finali dei beni, generando effetti indiretti sui consumatori.

Per questo motivo, il decreto ha previsto un credito d'imposta a favore delle imprese di autotrasporto, calcolato sulla maggiore spesa sostenuta nei mesi di marzo, aprile e maggio

2026 rispetto ai livelli di febbraio dello stesso anno. La misura è prevista nel limite massimo di 100 milioni di euro per il 2026 e può essere utilizzata in compensazione.

Una misura analoga è stata introdotta per il settore della pesca. Le imprese ittiche sostengono costi rilevanti per l'acquisto di carburante destinato alle imbarcazioni. Il decreto riconosce un credito d'imposta fino al 20% della spesa sostenuta per carburante nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026, entro un limite complessivo di 10 milioni di euro.

Questi interventi mostrano che il caro carburanti non rappresenta soltanto un problema per gli automobilisti, ma anche un fattore di costo per interi comparti produttivi. Dal punto di vista microeconomico, benzina e gasolio possono essere considerati sia beni di consumo sia input produttivi. Quando aumenta il prezzo di un input essenziale, le imprese possono subire una riduzione dei margini oppure trasferire parte dei costi sui prezzi finali.

3.6 EFFETTI ATTESI DELLA MANOVRA SUI PREZZI FINALI

La riduzione temporanea delle accise mira a contenere il prezzo finale dei carburanti. In linea teorica, una diminuzione dell'imposta dovrebbe ridurre il prezzo pagato dal consumatore. Tuttavia, l'effetto effettivo dipende da diversi fattori: la struttura del mercato, il comportamento degli operatori, i margini della distribuzione e l'andamento contemporaneo del prezzo del petrolio.

Se, nello stesso periodo in cui lo Stato riduce le accise, il prezzo internazionale del greggio aumenta, l'effetto positivo della riduzione fiscale può essere parzialmente compensato dall'aumento della componente industriale. Per questo motivo, una valutazione corretta della manovra deve considerare sia la variazione delle accise sia l'andamento del prezzo del petrolio e dei prezzi medi alla pompa.

I dati disponibili mostrano che nel 2025 il prezzo medio della benzina era pari a 1.732,58 euro per 1.000 litri, mentre nel primo trimestre 2026 era pari a 1.685,72 euro. Per il gasolio auto, invece, il prezzo medio passa da 1.652,69 euro nel 2025 a 1.787,43-euro nel primo trimestre 2026. Questi dati indicano che il gasolio ha registrato un aumento rilevante all'inizio del 2026, confermando la pressione sui costi dei settori produttivi che utilizzano questo carburante.

Il dato trimestrale non permette, da solo, di misurare con precisione l'effetto immediato del decreto, poiché la misura è entrata in vigore nel mese di marzo e ha avuto durata limitata. Per una valutazione puntuale sarebbe necessario utilizzare dati settimanali o

giornalieri sui prezzi alla pompa. Tuttavia, i dati disponibili consentono di evidenziare il contesto nel quale il provvedimento è stato adottato: un mercato caratterizzato da tensioni energetiche, aumento del Brent e forte incidenza della componente fiscale.

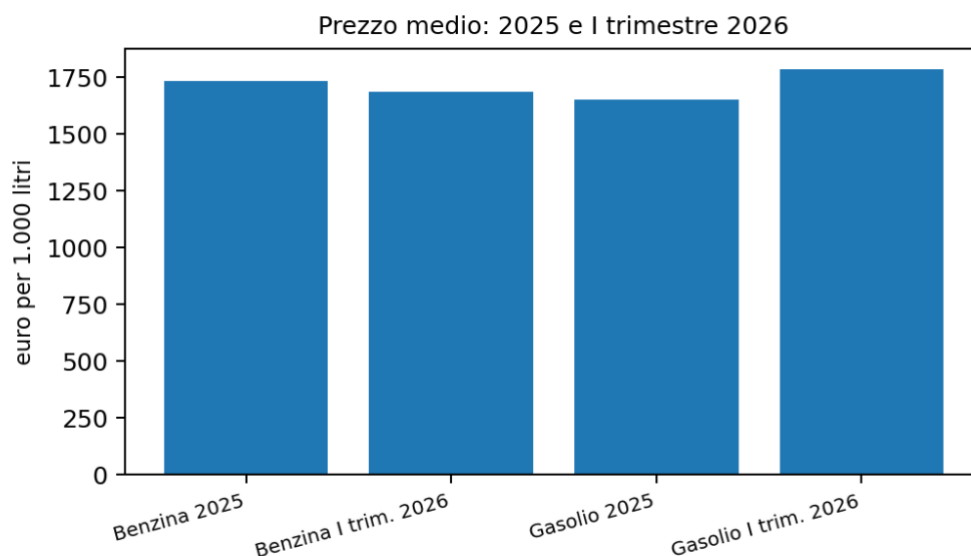


Figura 6: Prezzo medio di benzina e gasolio: media 2025 e primo trimestre 2026.

Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

3.7 VALUTAZIONE MICROECONOMICA DELL'INTERVENTO

Dal punto di vista microeconomico, il Decreto-Legge n. 33/2026 può essere interpretato come un intervento pubblico volto a modificare temporaneamente una componente del prezzo finale dei carburanti. Riducendo le accise, lo Stato interviene direttamente sulla componente fiscale del prezzo, con l'obiettivo di attenuare il costo sostenuto da consumatori e imprese.

L'efficacia dell'intervento dipende però dall'incidenza fiscale e dalla struttura del mercato. Poiché la domanda di carburanti è poco elastica nel breve periodo, i consumatori tendono a sopportare una parte rilevante del carico fiscale. Una riduzione dell'imposta può quindi produrre un beneficio diretto per gli utenti finali, a condizione che il taglio venga effettivamente trasferito al prezzo alla pompa.

In un mercato perfettamente concorrenziale, la riduzione dell'accisa dovrebbe riflettersi rapidamente sul prezzo finale. Tuttavia, il mercato dei carburanti presenta elementi di concorrenza imperfetta e caratteristiche oligopolistiche lungo alcune fasi della filiera. Per questo motivo, la trasmissione del beneficio fiscale può essere influenzata dai margini

degli operatori, dai tempi di adeguamento dei listini e dalle condizioni locali di concorrenza.

Il decreto cerca di affrontare questo problema anche attraverso il rafforzamento dei controlli contro eventuali fenomeni speculativi. L'obbligo di comunicazione dei prezzi e il monitoraggio delle anomalie tra prezzi alla pompa e quotazioni internazionali hanno la funzione di rendere più trasparente il mercato e di favorire il trasferimento del beneficio fiscale ai consumatori.

Nel complesso, la riduzione temporanea delle accise può essere considerata una misura utile nel breve periodo per attenuare gli effetti del caro carburanti. Tuttavia, essa presenta anche alcuni limiti. In primo luogo, ha carattere temporaneo e quindi non modifica stabilmente la struttura del mercato. In secondo luogo, comporta un costo per il bilancio pubblico, poiché riduce il gettito fiscale. In terzo luogo, il beneficio per i consumatori può essere parziale se, nello stesso periodo, aumentano il prezzo del petrolio o i margini lungo la filiera.

La valutazione microeconomica dell'intervento deve quindi tenere conto di due aspetti. Da un lato, il taglio delle accise può ridurre il prezzo finale e sostenere il potere d'acquisto di famiglie e imprese. Dall'altro lato, la misura non elimina le cause strutturali della volatilità dei carburanti, che dipendono dal mercato petrolifero internazionale, dalla rigidità della domanda e dalla forte dipendenza dei trasporti dai combustibili fossili.

Il caso del Decreto-Legge n. 33/2026 mostra quindi come le politiche fiscali possano intervenire sul prezzo dei carburanti, ma anche come la loro efficacia dipenda dal contesto di mercato. L'analisi conferma che il prezzo alla pompa non è determinato da un solo fattore, ma dalla combinazione tra prezzo del greggio, struttura della filiera, tassazione e comportamento degli operatori.

CONCLUSIONE

Il presente elaborato ha analizzato il mercato dei carburanti in Italia con particolare attenzione alla formazione del prezzo finale e al ruolo delle accise. L'obiettivo principale era comprendere in che modo la componente fiscale incida sul prezzo pagato dai consumatori e in quale misura un intervento pubblico sulle accise possa contribuire a contenere gli effetti del caro carburanti.

L'analisi teorica ha mostrato che il mercato petrolifero presenta caratteristiche particolari. Il petrolio è una commodity strategica, scambiata su mercati internazionali e soggetta a forti oscillazioni dovute a shock geopolitici, decisioni dei Paesi produttori, variazioni della domanda mondiale e aspettative degli operatori. La rassegna della letteratura economica ha evidenziato che gli shock petroliferi possono incidere su crescita, inflazione e potere d'acquisto, e che occorre distinguere tra shock di offerta, shock di domanda globale e shock legati alle aspettative del mercato.

Il mercato dei carburanti, a sua volta, presenta una struttura complessa. Il prezzo finale della benzina e del gasolio non dipende soltanto dal prezzo del petrolio, ma anche dai costi di raffinazione, distribuzione, margini degli operatori e soprattutto dalla componente fiscale. In Italia, accise e IVA rappresentano una quota molto rilevante del prezzo alla pompa. I dati MASE mostrano che, nel 2025, per la benzina il totale delle imposte era superiore alla componente industriale netta.

Dal punto di vista microeconomico, il concetto di elasticità della domanda è fondamentale per comprendere l'effetto delle accise. Poiché benzina e gasolio sono beni difficilmente sostituibili nel breve periodo, la domanda risulta rigida. Questo significa che un aumento del prezzo produce una riduzione limitata della quantità domandata e che una parte rilevante del carico fiscale tende a ricadere sui consumatori finali.

Il Decreto-Legge n. 33/2026 rappresenta un esempio concreto di intervento pubblico volto a contenere il prezzo finale dei carburanti attraverso la riduzione temporanea delle accise. La misura agisce su una componente del prezzo direttamente controllabile dallo Stato e mira ad attenuare gli effetti dell'aumento dei prezzi petroliferi su famiglie e imprese. Tuttavia, l'efficacia dell'intervento dipende dalla trasmissione del beneficio fiscale lungo la filiera e dalla struttura concorrenziale del mercato.

Nel complesso, l'analisi conferma che il prezzo dei carburanti è il risultato dell'interazione tra fattori internazionali, struttura del mercato, fiscalità e comportamento degli operatori. La riduzione delle accise può rappresentare uno strumento utile nel breve periodo, soprattutto in presenza di forti rincari, ma non elimina le cause strutturali della volatilità dei prezzi. Per contenere stabilmente gli effetti del caro carburanti sarebbe necessario agire anche sulla dipendenza dai combustibili fossili, sull'efficienza dei trasporti, sulla concorrenza nella distribuzione e sulla diversificazione energetica.

La tesi evidenzia quindi che le accise non sono soltanto una voce fiscale, ma un elemento centrale nella formazione del prezzo finale. Analizzarle attraverso gli strumenti della microeconomia consente di comprendere meglio sia il funzionamento del mercato dei carburanti sia i limiti e le potenzialità dell'intervento pubblico.

BIBLIOGRAFIA e SITOGRAFIA

PALOMBARO G., STAFFOLANI S., Introduzione all'economia politica, II edizione, McGraw-Hill.

VARIAN H. R., Microeconomia, Zanichelli, Bologna.

PINDYCK R. S., RUBINFELD D. L., Microeconomia, Pearson Italia.

MANKIW N. G., TAYLOR M. P., Principi di Economia, Zanichelli.

KRUGMAN P., WELLS R., Microeconomia, Zanichelli.

FRANK R. H., Microeconomia, McGraw-Hill.

HAMILTON J. D., Oil and the Macroeconomy since World War II, Journal of Political Economy, 91(2), 1983, pp. 228-248.

KILIAN L., Not All Oil Price Shocks Are Alike: Disentangling Demand and Supply Shocks in the Crude Oil Market, American Economic Review, 99(3), 2009, pp. 1053-1069.

YERGIN D., The Prize: The Epic Quest for Oil, Money & Power, Simon & Schuster.

INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, Oil Market Report – May 2026, IEA, Paris, 2026.

OPEC, Annual Statistical Bulletin 2025, Organization of the Petroleum Exporting Countries.

OECD, Taxing Energy Use, OECD Publishing.

OECD, Economic Outlook, Paris.

BANCA D'ITALIA, Relazione Annuale, Roma.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA, Relazione annuale sulla situazione energetica nazionale.

ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION, Petroleum and Other Liquids: market data and analysis.

WORLD BANK, Commodity Markets Outlook.

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, portale SISEN-MASE, Statistiche energetiche e minerarie: prezzi medi annuali e mensili dei carburanti e combustibili.

Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Decreto-Legge 18 marzo 2026, n. 33, Disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali.

Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Legge 13 maggio 2026, n. 79, Conversione in legge del Decreto-Legge 18 marzo 2026, n. 33.

Camera dei deputati, scheda di sintesi sul D.L. 33/2026, Decreto carburanti.

Agenzia delle Entrate - FiscoOggi, approfondimenti sulla conversione del decreto carburanti e sui crediti d'imposta.

International Energy Agency, Oil Market Report e dati sul mercato petrolifero internazionale.

OPEC, Annual Statistical Bulletin e statistiche su produzione, riserve e commercio petrolifero.

U.S. Energy Information Administration, dati su produzione, consumo e prezzi del petrolio.

OECD Data e OECD iLibrary, dati su fiscalità energetica e andamento economico internazionale.

Banca d'Italia, pubblicazioni su energia, inflazione e potere d'acquisto.

World Bank, Commodity Markets Outlook e dati sulle commodity energetiche.

Il Sole 24 Ore, Lab24 e articoli di approfondimento sui prezzi settimanali dei carburanti in Italia.

ANSA, aggiornamenti relativi al caro carburanti e ai mercati energetici.

Corriere della Sera, articoli sul caro carburanti e sugli effetti sui consumatori.

Canale Energia, approfondimenti su mercato petrolifero, filiera dei carburanti e impatto su imprese e consumatori.