figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2026 19.07.2026

IL TESTO DEL DDL – LE ALTRE NORME DIVERSE DALLA CONTRATTUALISTICA

Dopo la pubblicazione nello scorso numero del testo del DDL parte contrattualistica, si pubblicano di seguito le altre norme di…

IN QUESTO NUMERO

DDL RIFORMA NEL DDL CONCORRENZA: RETE, EXTRA RETE E POMPE BIANCHE

Il riallineamento dei prezzi tra marchi petroliferi e pompe bianche: un processo bensì in atto, ma non ancora tale da…

LA "NON TREGUA": DAL 1° LUGLIO GREGGIO +22,5 %, GASOLIO +34,3 %

Quotazioni e prezzi in aumento da quando si è rivelata tutta l'inconsistenza di tregue e protocolli del conflitto USA-Iran e…

FIGISC ANISA NEWS N. 02/2026

SOMMARIO

IL TESTO DEL DDL – LE ALTRE NORME DIVERSE DALLA CONTRATTUALISTICA
19 Luglio 2026

DDL RIFORMA NEL DDL CONCORRENZA: RETE, EXTRA RETE E POMPE BIANCHE
19 Luglio 2026

LA "NON TREGUA": DAL 1° LUGLIO GREGGIO +22,5 %, GASOLIO +34,3 %
19 Luglio 2026

LA CRISI DEI PREZZI INTACCA LE VENDITE
19 Luglio 2026

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

IL TESTO DEL DDL – LE ALTRE NORME DIVERSE DALLA CONTRATTUALISTICA

— 19 Luglio 2026

Dopo la pubblicazione nello scorso numero del testo del DDL parte contrattualistica, si pubblicano di seguito le altre norme di interesse del settore

NORME IN MATERIA DI AUTORIZZAZIONI

ART. 1

(*Modifiche in materia di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti*)

Al fine di rafforzare il contrasto ai comportamenti illegali e di garantire l'affidabilità dei soggetti che operano sul territorio nazionale nelle attività di distribuzione dei carburanti, in modo da assicurare la competitività tra gli stessi a beneficio della concorrenza e dei consumatori, all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1. al primo periodo, dopo le parole: «è esercitata», sono aggiunte le seguenti: «, da rilasciarsi in forma espressa entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza e all'esito della verifica positiva di sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi di cui al presente articolo»;

2. al secondo periodo, la parola: «esclusivamente» è soppressa;

b) dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-*bis*. Il titolo autorizzativo è rilasciato dall'**Ente territorialmente** competente ai soggetti che, nelle forme di cui al comma 3, dimostrano di essere in possesso dei seguenti requisiti:

a) capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio pubblico essenziale di distribuzione di prodotti energetici e servizi destinati all'autotrazione;

b) insussistenza delle condizioni soggettive ostative previste dall'articolo 94 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

c) rispetto della legislazione in materia contributiva, nonché applicazione dei contratti dei lavoratori dipendenti e del contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) di settore, previa esibizione del documento unico di regolarità contributiva (DURC).

2-*ter*. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato alle verifiche in materia di documentazione antimafia di cui all'articolo 83 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159.»;

al comma 3, il secondo e il terzo periodo sono soppressi;

al comma 4, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Il trasferimento a terzi è condizionato al trasferimento delle relative attrezzature costituenti l'impianto ed è soggetto all'autorizzazione del comune competente, previa verifica dei requisiti soggettivi del subentrante entro novanta giorni dalla comunicazione al predetto ente.»;

al comma 5, le parole «, al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato» sono soppresse;

al comma 6:

1) al terzo periodo, le parole: «Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato» sono sostituite dalle seguenti: «Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica»;

2) al quinto periodo, le parole: «Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica»;

al comma 9, le parole: «Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica».

2. Le autorizzazioni rilasciate prima della data di entrata in vigore della presente legge rimangono valide. Ove, in sede di controllo ai sensi delle norme specifiche di settore, sia rilevato il difetto dei presupposti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, lettere a), b) e c), del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

32, l'autorizzazione decade. L'amministrazione competente al rilascio del titolo assegna, prima della pronuncia di decadenza, novanta giorni per l'eventuale eliminazione dei fattori ostativi e per l'adeguamento alle disposizioni della presente legge.

ART. 2

(***Ulteriori disposizioni in materia di autorizzazioni***)

1. Al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, dopo l'articolo 1, sono inseriti i seguenti:

«Art. 1-*bis* – (*Requisiti oggettivi per il rilascio delle nuove autorizzazioni*) – *1.* A decorrere dal **1° gennaio 2028** non possono essere rilasciate autorizzazioni per impianti che non prevedano la distribuzione di almeno un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili come definiti dall'articolo 2, numero 4), del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Art. 1-*ter*. – (*Decadenza dall'autorizzazione*) – *1.* Il titolo autorizzativo cessa per decadenza ove vengano meno i requisiti di cui all'articolo 1. La decadenza è disposta con provvedimento motivato dell'autorità competente.

2. La decadenza è altresì disposta per l'inadempienza degli obblighi imposti dalle disposizioni di legge e dal titolo autorizzativo quando tale inadempienza è di tale gravità da compromettere la sicurezza o da ostacolare la continuità e regolarità del servizio essenziale di distribuzione dei prodotti energia per l'autotrazione.

3. La decadenza comporta in tutti i casi, a carico dei titolari, l'obbligo di smantellamento delle attrezzature e l'accertamento dell'eventuale inquinamento ai fini della bonifica ambientale del sottosuolo, oltreché la riduzione in pristino delle superfici pubbliche e demaniali occupate dagli impianti relativi, salva contraria disposizione contenuta negli atti autorizzativi, ovvero salvo il subentro di altro titolare ai sensi dell'articolo 1, comma 4.».

NORME IN MATERIA DI RAZIONALIZZAZIONE RETE

ART. 5

(***Trasformazione di impianti di distribuzione carburanti in stazioni dedicate alla mobilità green e produzione di carburanti alternativi ed energie rinnovabili***)

1. Al fine di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione, ai titolari di impianti stradali di distribuzione carburanti di benzina e gasolio, e di GPL e metano se insistenti nei centri abitati come definiti dall'articolo 3, comma 1, n. 8) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per uso autotrazione aperti al pubblico, che convertono i propri impianti, **entro il 31 dicembre 2028**, in stazioni dedicate alla ricarica di veicoli elettrici con potenza pari o superiore a 90 kilowatt per singola infrastruttura, ovvero alla distribuzione di biocarburanti, liquidi o gassosi, è riconosciuto, per gli anni **2028, 2029,2030**, nel limite di **37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028 e 2029 e di 38 milioni di euro per l'anno 2030,** a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9, un contributo finalizzato alla dismissione dell'impianto e alla correlata apertura della stazione di ricarica. Il contributo di cui al primo periodo è riconosciuto nella misura massima del 50 per cento delle spese sostenute, fino a un importo massimo di 60.000 euro. Sono ammissibili a contributo le spese per gli interventi di dismissione di cui al comma 2 e quelli per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e delle relative opere di connessione alla rete elettrica, ivi compresi le cabine elettriche di immissione e prelievo e gli impianti di accumulo asserviti ai dispositivi di ricarica e i relativi cavidotti o elettrodotti, nonché quelli per l'installazione dell'impianto di distribuzione di biocarburanti, liquidi o gassosi. Per gli impianti insistenti nei territori della Strategia Nazionale delle Aree interne, il contribuito è fruibile unicamente per l'installazione, nel medesimo impianto, in aggiunta alla distribuzione di benzina, gasolio, GPL o metano, di una infrastruttura di ricarica elettrica o di un impianto di distribuzione di biocarburanti, liquidi o gassosi. In tal caso l'importo massimo del contributo riconosciuto è di 30.000 euro.

2. La dismissione è effettuata mediante:

a) la messa in sicurezza dell'impianto medesimo e l'isolamento delle matrici nel sito interessato attraverso la rimozione delle infrastrutture fuori terra non funzionali alla nuova stazione di ricarica di veicoli elettrici;

b) la rimozione dei fondami e degli eventuali prodotti residui presenti nei serbatoi afferenti all'impianto;

c) l'inertizzazione dei serbatoi interrati dei carburanti dismessi e delle relative condotte.

3. La ripartizione dell'agevolazione fra le diverse voci di spesa ammissibili è flessibile ed è decisa dal beneficiario, fermi il raggiungimento dell'obiettivo di dismissione di un impianto di distribuzione carburanti e la realizzazione di una correlata stazione di ricarica veloce di veicoli elettrici. Il progetto può prevedere che la stazione di ricarica di veicoli elettrici sia allocata su aree diverse dal sedime dell'impianto dismesso. Il contributo non è erogato sino a quando l'intero progetto, comprensivo delle fasi di dismissione e realizzazione della nuova stazione di ricarica, non sia stato realizzato.

4. Il sedime dell'impianto dismesso ed eventualmente

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

bonificato può continuare a essere utilizzato per finalità commerciali, con le premialità indicate **all'articolo 6**. Le stazioni di ricarica elettrica, destinatarie del contributo, sono compatibili esclusivamente con l'installazione di altri vettori energetici alternativi ai combustibili fossili come definiti dall'articolo 2, numero 4, del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE.

5. Il contributo di cui al presente articolo è cumulabile con gli altri incentivi aventi a oggetto l'installazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, salvo il limite della sovracompensazione.

6. Al gestore dell'impianto di distribuzione carburanti, oggetto di conversione ai sensi del comma 1, è riconosciuto, ove il rapporto gestorio non prosegua nell'impianto convertito, un indennizzo proporzionato alla durata pregressa e residua del rapporto predetto in forza del contratto in essere al momento della cessazione dell'attività di vendita, nonché all'ammontare degli investimenti effettuati nel tempo della gestione, comunque per un importo non superiore a 20.000 euro, secondo criteri e modalità stabiliti dal decreto di cui al comma 10, **nei limiti di 3 milioni di euro per l'anno 2028, 3 milioni di euro per l'anno 2029 e 2 milioni di euro per l'anno 2030 a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9**.

7. Il gestore dell'impianto di distribuzione carburanti, oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, comunica all'Agenzia delle dogane e dei monopoli la cessazione dell'attività di vendita dei carburanti per l'impianto interessato affinché l'Agenzia medesima provveda al ritiro della relativa licenza rilasciata ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del testo unico approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504.

8. A seguito di comunicazione da parte del titolare dell'impianto oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, l'ente che ha rilasciato l'autorizzazione alla vendita di carburanti ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e della relativa normativa regionale per l'impianto medesimo prende atto del cambio di attività svolta nel sito interessato. Contestualmente alla comunicazione di cui al primo periodo, il titolare dell'impianto provvede alla cancellazione dell'impianto medesimo dall'anagrafe di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

9. Al fine della erogazione del contributo di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6, è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il «Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità green», con una dotazione pari a 40 milioni di euro **per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030.** La gestione delle risorse di cui al primo periodo è affidata ad Acquirente Unico S.p.A. (AU) e le relative attività sono disciplinate nell'ambito di un'apposita convenzione stipulata con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Gli oneri derivanti dalla convenzione di cui al secondo periodo sono a carico del Fondo di cui al presente comma nel limite massimo del 3 per cento.

10. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del made in Italy, sono definiti le condizioni, le modalità e i termini per il riconoscimento del contributo di cui al comma 1, e dell'indennizzo di cui al comma 6, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 9, nonché le speciali condizioni funzionali a prevenire carenze strutturali della rete distributiva nelle aree interne e nelle isole minori.

11. Il riconoscimento del contributo di cui al comma 1 è subordinato, a pena di decadenza dal diritto alla percezione, al rispetto degli adempimenti di cui all'articolo 5 del decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 marzo 2023, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 118 del 22 maggio 2023.

12. Le disposizioni di vantaggio di cui al presente articolo non si applicano agli impianti che si trovano nelle condizioni di incompatibilità previste dall'articolo 1, commi 112 e 113, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

13. Nelle more dell'approvazione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il contributo di cui al comma 1 e l'indennizzo di cui al comma 6 sono concessi nei limiti previsti del regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti *de minimis*.

ART. 6

(*Ulteriori premialità*)

1. Nelle aree già sedime di impianti dismessi e in quelle adibite a stazione di ricarica in forza del progetto di cui **all'articolo 5**, è riconosciuto, in sede di rilascio del titolo edilizio per nuova costruzione o ristrutturazione di un edificio esistente, anche a uso commerciale, un bonus volumetrico del 10 per cento, fermo restando il rispetto delle disposizioni in materia di distanze minime tra edifici e distanze minime di protezione del nastro stradale, nei casi previsti e disciplinati dagli strumenti urbanistici comunali, e fatte salve le aree individuate come zona A dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444.

ART. 7

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

(Semplificazioni per l'istallazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione)

1. Ove finalizzata alla trasformazione ai sensi dell'articolo 6, comma 1, **fino al 31 dicembre 2028** all'installazione delle infrastrutture di ricarica di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e-*ter*), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 si applica l'articolo 12, comma 16-*bis*, primo e secondo periodo, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, anche nel caso in cui le infrastrutture medesime non afferiscono a progetti ammessi al finanziamento con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR).

ART. 8

(*Disposizioni per l'informativa ai consumatori sulla distribuzione di biocarburanti in purezza, biometano per autotrazione e altri carburanti alternativi*)

1. Al fine di contribuire alla sensibilizzazione dei cittadini verso l'utilizzo di biocarburanti che favoriscono la decarbonizzazione del settore dei trasporti, i titolari di impianti stradali e autostradali, aperti al pubblico, di distribuzione di benzina, gasolio, gas di petrolio liquefatti (GPL) e di gas naturale per uso autotrazione danno informativa ai consumatori circa la disponibilità nel punto vendita di biocarburanti in purezza, attraverso idonea evidenziazione del prodotto biologico distribuito. I titolari degli impianti di cui al primo periodo danno, altresì, informativa ai consumatori, dell'eventuale offerta di altri carburanti alternativi di ultima generazione, quali, a titolo esemplificativo, idrogeno da fonte rinnovabile ed *e-fuels*.

2. Le banche dati interoperabili dell'Osservatorio prezzi carburanti, istituito in attuazione dell'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99, dell'anagrafe di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 4 agosto 2017, n. 124, e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli sono integrate per contemplare l'informazione aggiuntiva sull'offerta per la vendita dei biocarburanti in purezza e degli altri carburanti alternativi, ciascuna per le informazioni di propria pertinenza.

3. Dall'attuazione della presente disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 9

(*Impianti oggetto di chiusura*)

1. All'articolo 1, comma 115, della legge 4 agosto 2017, n. 124, le parole: «31 dicembre 2024» sono sostituite dalle seguenti: «**31 dicembre 2028**»

ART. 10

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri di cui **all'articolo 5** si provvede, quanto a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni **dal 2028 al 2030** mediante corrispondente utilizzo, per ciascuno degli anni predetti, di quota parte dei **proventi delle aste 2026** delle quote di emissione di CO2 di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, destinata al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica versata dal Gestore dei servizi energetici (GSE) ad apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato, che resta acquisita definitivamente all'erario.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

DDL RIFORMA NEL DDL CONCORRENZA: RETE, EXTRA RETE E POMPE BIANCHE

— 19 Luglio 2026

Il riallineamento dei prezzi tra marchi petroliferi e pompe bianche: un processo bensì in atto, ma non ancora tale da assumere caratteristiche strutturali stabili, quanto dipendenti da fasi di crisi internazionale tali da incidere sulla disponibilità dei prodotti e sulla redistribuzione nei circuiti di vendita

La diffusione del testo del DDL concorrenza con l'inserimento al suo interno delle norme di riforma del settore distributivo dei carburanti ha sollecitato una riflessione da parte di **STAFFETTA**.

In un articolo pubblicato venerdì 17 ("*I carburanti e la concorrenza*") si sviluppano alcuni concetti che di seguito riportiamo.

«*Le disposizioni messe nero su bianco dal governo poco hanno a che fare con la concorrenza, a partire dalla genesi stessa del provvedimento – un accordo di tipo interprofessionale, si direbbe, per non dire corporativo. Se si vuole parlare di concorrenza nel settore della distribuzione carburanti, forse sarebbe il caso di gettare un occhio sulle dinamiche recenti del mercato extrarete, con contingentamenti dei volumi, aumento dei delta e cambiamenti strutturali.*»

Questa la premessa, inerente alle perplessità sulla contraddizione di inserire un provvedimento specifico e mirato di settore nel mezzo di un altro più generale e "*dedicato*" al tema concorrenza, per poi approfondire un'analisi sulle trasformazioni in atto nella catena dell'offerta dei prodotti e dei prezzi: «*La concorrenza nel settore dei carburanti in questi anni ha significato sostanzialmente pompe bianche. Tolta la parentesi delle frodi… gli elementi di competizione sana sono venuti dalla presenza nei micro mercati di riferimento di punti vendita "*indipendenti*" capaci di fare prezzi competitivi ed esercitare una pressione al ribasso. Pressione che in questi mesi di crisi è svanita, con prezzi sostanzialmente allineati tra compagnie e pompe bianche.*»

STAFFETTA conclude che «*Se quel canale andrà a prosciugarsi, per una decisione commerciale delle compagnie di destinare altrove il* surplus *di prodotto rispetto alle proprie reti, surplus che finora ha alimentato l'extrarete, allora gli indipendenti – più di metà dei punti vendita come proprietà e oltre un terzo come marchio – dovranno trovare altre strade. Ed è tutto da dimostrare che riusciranno a mantenere lo stesso livello di competitività*».

Sul tema è utile ricordare la significativa dichiarazione del **Presidente UNEM**, **Gianni MURANO**, alla assemblea annuale del 10 giugno: "*É ora che i retisti inizino a cambiare prospettiva, nella logica dei rifornimenti. Se sono sempre legati alle* major*, risentiranno delle evoluzioni del mercato e degli orientamenti di* marketing *delle* major*. Dovranno consolidarsi e avere una struttura di rifornimento il più possibile indipendente, affacciandosi sul* cargo market *e non essendo attaccati agli operatori integrati tradizionali che possono avere difficoltà o fare scelte di prezzo sugli approvvigionamenti. Lì saranno gli operatori piccoli i primi a soffrire. Allora, o si accetta di soffrire in quei momenti o si trovano alternative. Non si può soffiare e succhiare insieme*".

Il tutto si colloca nello scenario critico della crisi derivata oggi dalla guerra USA-Israele, ma che ha un precedente altrettanto significativo nel 2022 con la guerra tra Russia e Ucraina: crisi dei prezzi internazionali, della disponibilità dei prodotti e di scorte utili a smorzare gli *shock*, il tutto in un contesto di deindustrializzazione della raffinazione in Europa, nell'ottica di un salto energetico "*a muso duro e occhi chiusi*", più che di transizione responsabile.

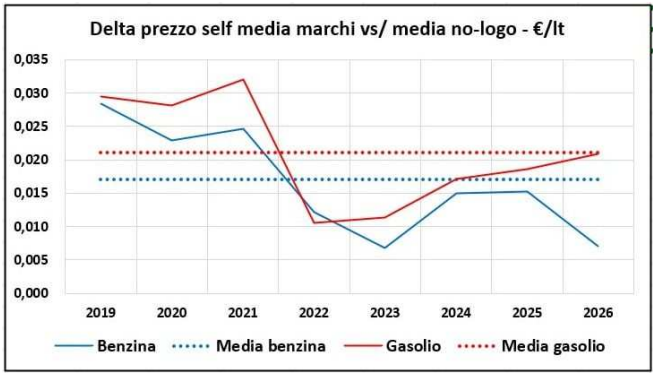
Prezzi allineati tra compagnie e pompe bianche

Per valutare se sia effettivamente così e in che misura, si possono mettere insieme i **dati medi dei prezzi nazionali in modalità *self*** in un periodo temporale sufficientemente ampio (nella analisi di **FIGISC** abbiamo osservato i **prezzi dal 01.01.2019 al 16.07.2026**), come da prospetto che segue:

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

	Benzina €/lt			Gasolio €/lt		
Media periodo	Media marchi	Media Bianchi	Delta	Media marchi	Media Bianchi	Delta
2019	1,584	1,556	+0,028	1,484	1,455	+0,029
2020	1,446	1,423	+0,023	1,328	1,300	+0,028
2021	1,630	1,605	+0,025	1,494	1,462	+0,032
2022	1,823	1,811	+0,012	1,828	1,817	+0,011
2023	1,871	1,864	+0,007	1,800	1,789	+0,011
2024	1,829	1,814	+0,015	1,727	1,710	+0,017
2025	1,742	1,727	+0,015	1,665	1,646	+0,019
2026 (*)	1,785	1,778	+0,007	1,919	1,898	+0,021

(*) 2026 dal 01.01 al 16.07



Sinteticamente, si osserva che **nelle medie annue definitive o parziali** (2026):

- il delta prezzo della media dei marchi petroliferi su media pompe bianche è sempre positivo (cioè il prezzo della media delle petrolifere è stato SUPERIORE a quello della media delle bianche)
- vi è una diminuzione del delta prezzi dal 2022 al 2026
- tale diminuzione è nettamente più marcata nel 2022, 2023 e 2026, in corrispondenza con lo stato di criticità derivante prima dalla guerra russo-ucraina e ora da quella USA-Iran
- la diminuzione è comune a entrambi i prodotti, con l'eccezione nel 2026 del gasolio.

Se si vuole uno ***zoom* al livello dei prezzi giornalieri**, si è calcolato che il delta è stato negativo (ossia che il prezzo della media delle petrolifere è stato INFERIORE a quello della media delle bianche)

- mai nel 2019, 2020, 2021, 2024 e 2025
- nel 2022 per 66 giorni per la benzina e 55 per il gasolio
- nel 2023 per 83 giorni per la benzina e 37 per il gasolio
- nel 2026 per 62 giorni per la benzina e 8 per il gasolio
- in tutto il periodo per 211 giorni per la benzina e 100 per il gasolio (su 2.754 giorni osservati).

Sembra, conclusivamente su questo aspetto, che il riallineamento dei prezzi sia un processo bensì in atto, ma non ancora tale da assumere caratteristiche strutturali stabili, quanto dipendenti da fasi di crisi internazionale tali da incidere sulla disponibilità dei prodotti e sulla redistribuzione nei circuiti di vendita.

Aumento dei delta (ossia premio pagato dalle bianche ai fornitori o "*Platt's* +")

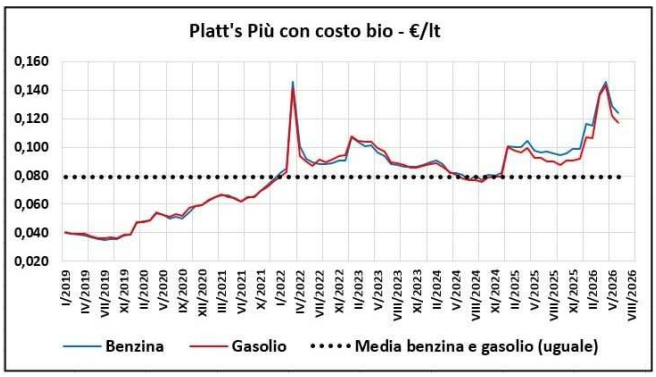
Agli operatori indipendenti che acquistano prodotto vengono applicate condizioni che prevedono il pagamento della quotazione Platt's CIF Med più un "*premio*" (c.d. **"*Platt's*+"**), **comprensivo** di costi di servizi di fornitura **e della "*quota bio*"**.

Su quest'ultimo fattore – sempre più consistente negli anni in dipendenza dal progressivo aumento delle quote percentuali d'obbligo fissate dalla legislazione – vale la pena di ricordare che AGCM ha avviato e concluso (procedimento I-684/2023, delibera 31673/2025) un'indagine sul "*cartello*" del costo di rivalsa sui clienti della componente bio, che ha scaturito una sanzione di quasi un miliardo di euro, e che i relativi ricorsi di ENI, ESSO, IP, Q8, Saras e Tamoil sono stati rigettati dal TAR Lazio nel maggio del corrente anno.

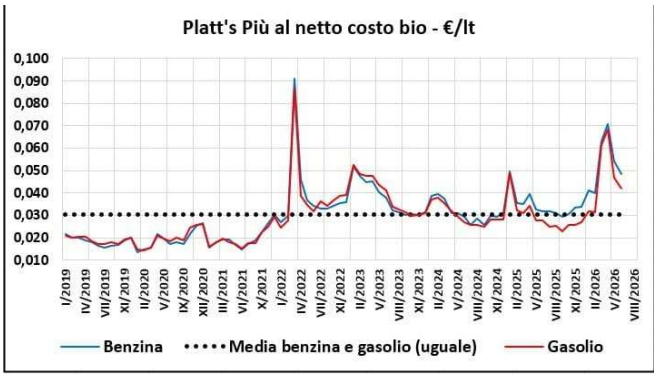
Anche in questo caso, **FIGISC** ha esaminato per un periodo temporale ampio (**gennaio 2019-giugno 2026**) i **dati del premio medio Platt's+ e della componente bio sia inclusa che esclusa**, dovendosi tenere conto che, nel tempo, la componente bio è aumentata in proporzione analoga, ancorchè leggermente superiore al premio totale (di un fattore quasi 4 contro 3,0-3,5).

	Benzina €/lt		Gasolio €/lt		€/lt
Periodo	Premio lordo	Netto da bio	Premio lordo	Netto da bio	Componente Bio
2019	0,037	**0,018**	0,038	**0,019**	***0,019***
2020	0,052	**0,019**	0,053	**0,020**	***0,033***
2021	0,067	**0,020**	0,067	**0,020**	***0,047***
2022	0,095	**0,040**	0,094	**0,039**	***0,055***
2023	0,094	**0,038**	0,095	**0,039**	***0,056***
2024	0,082	**0,031**	0,081	**0,030**	***0,051***
2025	0,098	**0,034**	0,093	**0,029**	***0,064***
2026 (*)	0,128	**0,053**	0,122	**0,047**	***0,075***

(*) 2026 dal 01.01 al 16.07



figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA



Anche su questa tematica, sinteticamente, si osserva che **nelle medie annue definitive o parziali** (2026):

- il premio Platt's+ è lordo sempre andato aumentando (salvo nel 2024)
- la crisi Russia-Ucraina ha fatto registrare un "*salto*" del valore del premio di circa 0,030 €/lt sul 2021 e quella USA-Iran nel 2026 un incremento dello stesso valore sul 2025, per ambedue i prodotti
- analoghe dinamiche si riscontrano per il premio Platt's+ netto (ossia bio escluso)
- significativamente, i picchi più elevati si registrano in coincidenza con le predette crisi: a marzo 2022 con una media mensile Platt's+ lordo di 0,146 €/lt per la benzina e di 0,141 per il gasolio, ad aprile 2026 con una media mensile ancora di 0,146 per la benzina e 0,143 per il gasolio.

Conclusivamente anche su questo aspetto, si può dire solo in parte quanto anticipato sul punto precedente: al netto della vicenda biocarburanti, l'aumento dei premi extra rete ha assunto caratteristiche strutturali stabili, tanto più accentuate se dipendenti da fasi di crisi tali da incidere sulla disponibilità dei prodotti e sulla redistribuzione nei circuiti di vendita.

In questo scenario si ricordano le allarmate dichiarazioni di **Assopetroli-Assoenergia** di fine marzo, in piena crisi di aumento generalizzato delle quotazioni internazionali: «*in alcune aree del Paese di delineano dinamiche profondamente anomale nei meccanismi di formazione dei prezzi lungo la filiera. In particolare, si stanno registrando situazioni in cui i prezzi di acquisto all'ingrosso risultano superiori ai prezzi praticati al pubblico, configurando un'inversione dei fondamentali economici che rende strutturalmente insostenibile l'operatività degli operatori non integrati*», allarme solo parzialmente rientrato.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

LA "NON TREGUA": DAL 1° LUGLIO GREGGIO +22,5 %, GASOLIO +34,3 %

— 19 Luglio 2026

Quotazioni e prezzi in aumento da quando si è rivelata tutta l'inconsistenza di tregue e protocolli del conflitto USA-Iran e della gestione di Hormuz: **dall'inizio del mese il greggio Brent è aumentato del +22,54 %, i raffinati sulla piazza Mediterraneo del +34,26 % per il gasolio e di +16,21 % per la benzina**, con un travaso sui prezzi alla pompa, che sono aumentati tra in rete di +8,18/+9,11 % a seconda se servito o self per il primo, di +5,54/+6,25 % per la seconda; in autostrada in self il prezzo del gasolio sale di +8,38 %, quello della benzina di +6,01 %.

Dal 04.07 è aumentata anche l'accisa (unica per entrambi i prodotti) per +0,061 €/lt con IVA (+8,03 %).

Due gli effetti di pressione sui prezzi retail: per il gasolio l'accisa per +0,061 €/lt, la quotazione del raffinato per +0,287 €/lt, per un totale di +0,348 €/lt; per la benzina l'accisa, sempre per +0,061 €/lt, la quotazione del raffinato per +0,124 €/lt, per un totale di +0,185 €/lt, mentre **il prezzo medio nazionale MIMIT è aumentato per il gasolio di +0,166 €/lt al servito e di +0,172 al self (contro +0,348 dei fattori fiscali ed internazionali) e per la benzina di +0,108 €/lt al servito e di +0,113 al self (contro +0,185 dei fattori fiscali ed internazionali)**. Vedasi prospetto seguente.

	01/07/26	17/07/26	variazione	variazione %
Quotazione greggio Brent $/barile	71,57	88,10	16,53	23,10
Tasso di cambio €/$	1,1383	1,1435	0,0052	0,46
Quotazione greggio Brent €/barile	62,87	77,04	14,17	22,54
Quotazione raffinato benzina Med $/tonn	944,50	1.100,75	156,25	16,54
Quotazione raffinato gasolio Med $/tonn	927,50	1.248,00	320,50	34,56
Quotazione raffinato benzina Med €/lt (con IVA)	0,763	0,887	0,124	16,21
Quotazione raffinato gasolio Med €/lt (con IVA)	0,838	1,125	0,287	34,26
Prezzo nazionale MIMIT benzina self €/lt	1,809	1,922	0,113	6,25
Prezzo nazionale MIMIT benzina servito €/lt	1,950	2,058	0,108	5,54
Prezzo nazionale MIMIT gasolio self €/lt	1,888	2,060	0,172	9,11
Prezzo nazionale MIMIT gasolio servito €/lt	2,029	2,195	0,166	8,18
Prezzo nazionale MIMIT autostrada benzina self €/lt	1,896	2,010	0,114	6,01
Prezzo nazionale MIMIT autostrada gasolio self €/lt	1,969	2,134	0,165	8,38
Prezzo medio nazionale extra rete benzina €/lt	1,673	1,825	0,152	9,09
Prezzo medio nazionale extra rete gasolio €/lt	1,741	2,046	0,305	17,52
Accisa unificata benzina e gasolio (con IVA)	0,760	0,821	0,061	8,03

Ovviamente, si registrano le solite querimonie dei Consumatori:

«*L'aumento continuo dei prezzi dei carburanti ha raggiunto nuovi livelli record alla pompa. Secondo il Codacons, in alcuni distributori il costo del gasolio è arrivato a sfiorare i 2,7 euro al litro. L'associazione ha elaborato una mappa regionale del caro-carburanti sulla base dei dati ufficiali comunicati dagli impianti tra ieri e oggi e pubblicati sulla piattaforma dedicata del Mimit.*

Prezzi più alti sulla rete urbana

Per il self service, il primato negativo spetta a un distributore di Milano, dove la benzina viene venduta a 2,635 euro al litro e il gasolio a 2,695 euro al litro. Sempre nel capoluogo lombardo, un secondo impianto pratica il diesel a 2,442 euro al litro. Al secondo posto si trova Pantelleria, con il gasolio a 2,599 euro al litro e la benzina a 2,499 euro al litro. Terze in classifica, a pari merito, Ponza e Isola del Giglio, dove un litro di diesel costa 2,399 euro. Seguono Scafati (Salerno) a 2,398 euro al litro, Stresa (Verbano-Cusio-Ossola) a 2,389 euro, Procida (Napoli) a 2,380 euro e Simeri Crichi (Catanzaro) a 2,349 euro al litro.

In autostrada si sale ancora

La situazione peggiora ulteriormente sulle autostrade, dove il Codacons ha analizzato i prezzi in modalità servito tratta per tratta. Il gasolio sfiora i 2,7 euro al litro sulla A21 Torino-Piacenza, con un prezzo di 2,699 euro al litro, seguito dalla A4 Venezia-Trieste a 2,682 euro al litro. Sulla A22 Brennero-Modena il gasolio si attesta a 2,609 euro al litro. Per la benzina in modalità servito, il prezzo più alto si registra sulla A21 con 2,549 euro al litro, quindi sulla A28 a 2,489 euro al litro, e sulle autostrade A1, A12 e A14 a 2,449 euro al litro.»

Informazioni così veicolate tendenziosamente accreditano nell'immaginario comune l'idea che i picchi dei prezzi siano la media dei prezzi, in realtà, secondo il file del MIMIT, i dati sono:

- **benzina self 1,922 €/lt,**
- **benzina servito 2,058 €/lt,**
- **gasolio self 2,060 €/lt**
- **gasolio servito 2,195 €/lt**
- **benzina self autostrada 2,010 €/lt**

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

- **gasolio self autostrada 2,134 €/lt.**

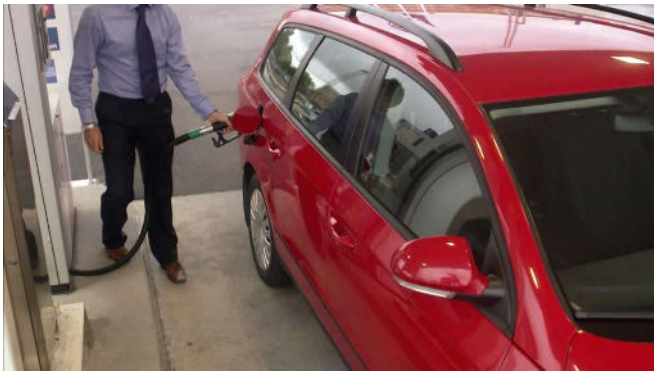
Risparmiandoci pure le mappature dei Consumatori, enucleiamo tra le svariate migliaia di prezzi una statistica seria dei prezzi di picco: **su complessivi quasi 68.500 prezzi (somma benzina e gasolio self e servito) quelli superiori a 2,500 €/lt sono in tutto 141, pari allo 0,21 % del totale**, come da prospetto seguente.

Prodotti/Modalità	N. Prezzi	Prezzi > € 2,500	% su totale
Benzina servito	13.959	19	0,14%
Benzina self	20.292	3	0,01%
Gasolio servito	13.927	113	0,81%
Gasolio self	20.274	6	0,03%
TOTALE	**68.452**	**141**	**0,21%**

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA

LA CRISI DEI PREZZI INTACCA LE VENDITE

— 19 Luglio 2026



SEGMENTI E CIRCUITI	I-V 2025	I-V 2026	VARIAZIONI	VAR. %
RETE ORDINARIA	***8.880,452***	***9.001,174***	***120,722***	***1,36***
benzina	3.244,611	3.431,763	187,152	5,77
gasolio	5.635,841	5.569,411	-66,431	-1,18
RETE AUTOSTRADALE	***380,211***	***394,167***	***13,957***	***3,67***
benzina	119,234	130,505	11,270	9,45
gasolio	260,976	263,663	2,686	1,03
RETE TOTALE	***9.837,494***	***9.961,244***	***123,750***	***1,26***
benzina	3.363,845	3.562,268	198,423	5,90
gasolio	5.896,818	5.833,073	-63,744	-1,08
gpl	576,831	565,903	-10,928	-1,89
EXTRARETE	***6.940,739***	***6.497,679***	***-443,060***	***-6,38***
benzina	1.225,963	1.263,905	37,942	3,09
gasolio	5.141,589	4.650,394	-491,195	-9,55
gpl	573,186	583,380	10,194	1,78
RETE + EXTRARETE	**16.778,233**	**16.458,923**	**-319,310**	**-1,90**
benzina	4.589,808	4.826,172	236,364	5,15
gasolio	11.038,407	10.483,467	-554,940	-5,03
gpl	1.150,018	1.149,283	-0,734	-0,06

Il **MASE** ha di recente pubblicato (16.07.2026) i **dati delle vendite in rete ed extra rete di benzina, gasolio e gpl progressivi 2026 fino al mese di maggio**.

Il risultato significativo è dato con il confronto con lo stesso periodo (gennaio-maggio) del 2025: le vendite sommate dei tre prodotti mostrano un segno negativo del -1,90 % (16,459 miliardi di litri vs/ 16,778), un segno ancora positivo per la rete in ragione di un +1,26 % (9,961 miliardi di litri contro 9,837) ed un segno negativo del -6,38 % in extra rete (6,498 miliardi vs/ 6,941).

A marzo le vendite totali marcavano un -1,60 % contro il periodo gennaio-marzo 2025 e ad aprile un segno positivo con un +0,37 %, le vendite in rete a marzo segnavano un +2,93 % e ad aprile un +3,30 %, le vendite in extra rete, rispettivamente, un -6,36 e un -3,76 %.

Nel giro di qualche mese la crisi dei prezzi innescata dalla guerra in Medio Oriente ha infine intaccato i volumi delle vendite, sia pure in misura contenuta, ma ben differenziata per circuito e prodotti.

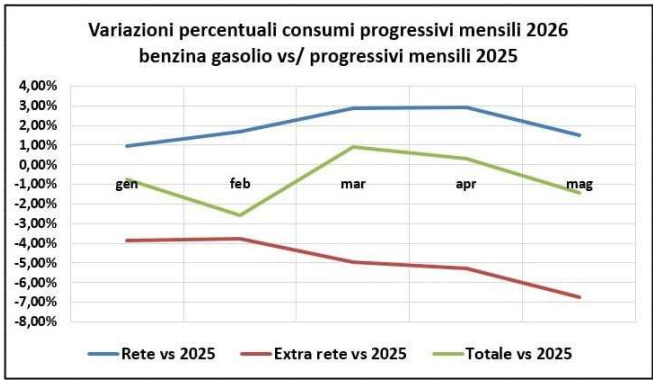
A risentirne è in particolare il circuito extra rete e il prodotto gasolio.

A maggio, **le vendite di gasolio complessive calano** sullo stesso periodo (gennaio-maggio) del 2025 di un -5,03 % (10,483 miliardi di litri contro 11,038), ma di ben quasi 10 punti percentuali in extra rete contro i quasi 2 punti in rete. A marzo il calo del gasolio segnalava un -2,58 % e ad aprile un -3,01.

Le vendite di benzina rallentano: a maggio 2026 su gennaio-maggio 2025 le vendite sono ancora di segno positivo, con un +5,15 % (4,826 miliardi di litri vs/ 4,590), ma a marzo rilevavano un +8,33 % e ad aprile un +8,26 %.

Anche **le vendite di gpl segnano un decremento** sia pur minimo del -0,06 % sul periodo gennaio-giugno 2025 (1,149 miliardi di litri contro 1,150), mentre a marzo mostravano un segno positivo del +5,31 % e ad aprile del +1,66 %.

In rete, **la rete ordinaria** a maggio segnala un progressivo annuo di 9,001 miliardi di litri contro 8,880 dello stesso progressivo 2025, con un incremento di +1,36 (+3,00 % a marzo), la **rete autostradale** un totale di 394,2 milioni di litri contro i 380,2 del 2025, con un +3,67 % (a marzo +5,30 %) con **chiaro segno di rallentamento rispetto alle mensilità precedenti**.

Le tendenze sopra delineate appaiono coerenti anche con le **statistiche del MASE relative ai consumi provvisori** mensili del 2026 confrontate con quelle del 2025 (progressivi mensili) del periodo gennaio-maggio, come si osserva nel grafico successivo.

figisc anisa news
NOTA INFORMATIVA A CURA DELLA SEGRETERIA NAZIONALE FIGISC ANISA