

G.O.I.A. FENAPI - Gruppo Organizzato Imprese Autonome | Aderente a Fenapi Group

AUMENTO DEL PREZZO DEL CARBURANTE, IL PICCOLO COMMERCIO NE FA LE SPESE

«Se muoiono i mercati e le botteghe, muoiono le città!»

Dossier Tecnico - Analisi dell'impatto economico dei rincari del carburante sul piccolo commercio.

1. IL CONTESTO DI PIAZZA: LA MOBILITAZIONE DEL 15 OTTOBRE A TORINO

In data 15 ottobre 2026, le piccole partite IVA, gli ambulanti e i commercianti su area pubblica guidati dal **G.O.I.A. FENAPI** sono scesi in piazza a Torino con un imponente corteo di furgoni partito dall'Allianz Stadium e giunto fino a Piazza Vittorio e da lì alla Prefettura in Piazza Castello.

Al Prefetto di Torino è stato consegnato un documento programmatico con richieste prioritarie inerenti il commercio e il Paese in generale, tra cui:

- la necessità di riscrivere la normativa riguardante le concessioni per il commercio su aree pubbliche;
- rivedere la governance dei Distretti Urbani del Commercio affinché possano finalmente contribuire al rilancio del settore;
- attuare una serie di soluzioni avanzate da anni e tese a operare una riduzione della pressione fiscale e burocratica sulle piccole imprese;
- mettere un freno alla concorrenza sleale delle grandi aziende del commercio elettronico;
- attuare una serie di misure tecniche tese a **ridurre l'impatto economico del carovita, tra cui l'aumento del prezzo del carburante.**

Questa pubblicazione specifica si concentra su quest'ultimo punto.

2. L'IMPATTO DEL CARO-CARBURANTE SUL SETTORE DEL COMMERCIO AL DETTAGLIO

L'impatto dell'aumento del carburante per autotrazione, che ormai perdura con alti e bassi dal mese di marzo, ha effetti diretti e indiretti sul settore del commercio al dettaglio, che non si riducono alla sola spesa dal benzinaio:

a) **Effetto diretto.** Come si vedrà più avanti, ad oggi il piccolo commercio non può usufruire delle agevolazioni di legge pensate per ridurre l'impatto del caro carburante sui consumatori. Il risultato è una minore competitività e favore della concorrenza che invece può accedere, anche se indirettamente, a tali benefici.

b) **Effetto indiretto dal lato delle forniture e della catena di approvvigionamento.** L'aumento di alcuni prodotti all'ingrosso, influenzati dall'aumento del costo dell'energia e delle materie prime, come ortofrutta o plastiche, si ribaltano sul dettagliante. Anche in questo caso, mentre le grandi aziende riescono spesso a stipulare contratti di medio periodo con prezzi calmierati, le piccole realtà subiscono l'aumento dei prezzi anche dal lato delle forniture, perdendo utili e competitività.

c) **Effetto indiretto dal lato della clientela.** Con un aumento dell'inflazione annua tendenziale al 4,2%, certificata da Istat per il mese di settembre, il reddito disponibile delle famiglie si è ridotto, con pesanti effetti sui volumi di vendita.

3. ANALISI TECNICA: PERCHÉ IL CREDITO D'IMPOSTA NON AIUTA PICCOLO COMMERCIO

La normativa sul Credito d'Imposta e le agevolazioni per l'autotrasporto riservano i benefici al trasporto merci in **conto terzi** con veicoli di massa pari o superiore a 7,5 tonnellate.

Il commercio al dettaglio e gli ambulanti, operando in **conto proprio**, sono esclusi per legge.

Inoltre, un'eventuale estensione tout-court del "credito d'imposta" rischierebbe di rivelarsi un'illusione per la maggior parte dei piccoli esercenti, per la maggior parte operanti nel regime forfettario: c'è da dire infatti che questi operatori, per la particolarità del regime fiscale in cui operano, **oltre a non poter dedurre l'IVA sugli acquisti**, neppure sul gasolio, non sarebbero probabilmente neppure capienti rispetto alle imposte che versano allo Stato per poter beneficiare del credito d'imposta.

4. SIMULAZIONE DEI COSTI NEL 2026

Dai rilevamenti dei prezzi medi mensili del gasolio in Italia per il 2026, si registra un passaggio dal prezzo base di Febbraio (**1,6926 €/l Iva compresa** / 1,3874 €/l netto IVA) al picco di Settembre (**2,1418 €/l lordo** / 1,7556 €/l netto).

Al fine di poter operare un confronto con la catena di approvvigionamento della GDO, in massima parte delegata a conto terzi operanti nel settore degli autotrasporti e quindi beneficiari del credito d'imposta del 70%, prendiamo ad esempio un commerciante che sia obbligato a effettuare lunghe percorrenze per poter lavorare (pensiamo ad esempi ad un fierista o a chi, per la particolarità del prodotto che vende, deve spostarsi di regione per approvvigionarsi), operante nel regime forfettario.

Confronto ad Alta Percorrenza (5.000 km / mese).

Di seguito l'impatto economico reale sui due modelli di trasporto a confronto:

Parametro di Confronto	Piccolo Operatore / Fierista (Furgone 3,5t - Forfettario)	Vettore GDO (Tir 44t - Conto Terzi)
Capacità di Carico Reale	~ 3 Pallet	33 Pallet
Spesa Mensile Carburante (Febbraio 2026)	846,30 € (Lordo IVA)	2.081,07 € (Netto IVA)
Spesa Mensile Carburante	1.070,90 € (Lordo IVA)	2.633,36 € (Netto IVA)

Parametro di Confronto	Piccolo Operatore / Fierista (Furgone 3,5t - Forfettario)	Vettore GDO (Tir 44t - Conto Terzi)
(Settembre 2026)		
Aumento Lordo / Netto Registrato	+ 224,60 € / mese	+ 552,29 € / mese
Credito d'Imposta Ristorato dallo Stato (70%)	0,00 €	- 386,61 € / mese
EXTRA-COSTO NETTO REALE SOSTENUTO	+ 224,60 € / MESE	+ 165,69 € / MESE

5. L'IMPATTO UNITARIO PER SINGOLO PALLET DI MERCE

Se misuriamo l'impatto dei rincari sulla capacità reale di trasporto di merci su tratte da 5.000 km:

Tipologia Veicolo	Costo Carburante per Pallet (Febbraio 2026)	Costo Carburante per Pallet (Settembre 2026)	Incremento Netto per Pallet
Furgone 3.5t (3 Pallet)	282,10 €	356,97 €	+ 74,87 € / pallet (+26,5%)
Tir 44t GDO (33 Pallet)	63,06 €	68,08 €	+ 5,02 € / pallet (+8,0%)

Il divario è evidente: Mentre la Grande Distribuzione Organizzata assorbe un aumento contenuto a circa 5 € per ciascun pallet trasportato (+8,0%), il piccolo commerciante o l'operatore di fiera in regime forfettario deve farsi carico di circa **75 € di extra-costi per ogni pallet di merce (+26,5%)**. Ovviamente si tratta di una semplificazione, ma rende bene l'idea dell'impatto che tale sperequazione provoca a danno delle piccole attività.

6. LE PROPOSTE CONCRETE DI GOIA FENAPI

Per superare questa grave sperequazione e garantire reale neutralità fiscale, GOIA FENAPI chiede al Governo e alle Istituzioni:

1. **Contributi Straordinari a Fondo Perduto per chi usa il mezzo per lavorare (Voucher carburante):** Accredito diretto sul conto corrente aziendale a fronte della presentazione delle fatture elettroniche/schede carburante. In questo modo si garantisce la neutralità degli interventi statali a favore di chi trasporta merci, a prescindere dalla natura del trasporto (conto proprio o conto terzi) e si agisce positivamente sulla competitività e sulle aspettative (clima di fiducia) delle imprese.
 2. **Attivazione della “Accisa Mobile”:** Riduzione immediata delle accise alla pompa al superamento dei tetti di prezzo, a beneficio diretto di tutti gli operatori e dei consumatori senza distinzione di regime tributario. Un meccanismo “generalista”, a salvaguardia di tutti coloro che usano l'auto o il furgone per recarsi al lavoro, è fondamentale per rilanciare i consumi, si ricorda infatti che l'erario preleva il 22% di IVA sul prezzo del carburante, incluse le accise, per cui l'aumento del gettito IVA può finanziare una riduzione dell'accisa al fine di garantire la stabilità dei prezzi del carburante.
-