



Orio al Serio, 20 maggio 2026

Oggetto: Riscontro alle richieste di conguaglio/note di credito per supplemento carburante ricevute da parte dei committenti.

Spettabile azienda,

Scriviamo la presente, in riferimento alla comunicazione con cui aziende committenti richiedono l'emissione di note di credito a parziale storno dei supplementi "caro carburante" corrisposti nel trimestre marzo-maggio 2026, richiamando l'entrata in vigore del D.L. n. 33/2026 (Decreto Caro Petrolio) e l'informativa SEAC n. 145. In merito a quanto da Voi prospettato, corre l'obbligo di fare chiarezza sulla reale portata dei provvedimenti governativi citati, al fine di evidenziare l'infondatezza tecnica e normativa di tale richiesta.

1. Inefficacia attuale dei provvedimenti governativi e asimmetria dei flussi finanziari

Contrariamente a quanto da loro ipotizzato, ad oggi le aziende di autotrasporto non beneficiano di alcun ristoro economico reale, bensì stanno subendo un'importante asimmetria finanziaria. Nello specifico:

- **Taglio delle Accise (Un risparmio per i committenti, non per i vettori):** La riduzione di 20 centesimi al litro alla pompa si traduce in un reale risparmio esclusivamente per i committenti e i privati. Per le imprese di autotrasporto, invece, questo taglio comporta un'equivalente diminuzione del rimborso trimestrale delle accise che normalmente spetta alla categoria. Di fatto, l'effetto economico netto alla pompa per il trasportatore è negativo.
- **Credito d'Imposta (Un ristoro insufficiente):** La misura del credito d'imposta citata nell'informativa andrebbe quindi a sanare la perdita di quei 20 centesimi causata dal mancato rimborso delle accise. Tuttavia, la norma è ancora priva dei decreti attuativi e l'erogazione non avverrà, verosimilmente, prima dell'autunno 2026.
- **La stima del danno economico:** Quello che appare già evidente è l'assoluta insufficienza dei fondi stanziati dal Governo, pari ad appena un quinto di quelli messi a disposizione nel 2022 per la crisi ucraina. A causa di questo sottofinanziamento, l'importo del credito d'imposta non arriverà nemmeno a un quarto dei 20 centesimi persi: le stime attuali prevedono un ristoro effettivo di appena **4 o 5 centesimi al litro**.

I vettori, di conseguenza, si trovano a dover anticipare la liquidità per i rincari e a subire una netta perdita economica che lo Stato coprirà solo in minima parte tra molti mesi.

2. Obbligatorietà e inderogabilità della clausola di adeguamento gasolio

Premesso ciò, è fondamentale ricordare che l'adeguamento delle tariffe di trasporto in base alle oscillazioni del costo del carburante **non costituisce una "concessione responsabile" o un accordo di favore della**



committenza, bensì un preciso obbligo di legge inderogabile.

- **In caso di contratto in forma scritta:** Ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.Lgs. 286/2005 (introdotto nel 2022), la clausola di adeguamento del costo del carburante è **obbligatoria e imperativa**. Quando la variazione del costo del gasolio (rilevata mensilmente dal MASE) supera il 2% rispetto al valore contrattuale, il corrispettivo deve essere adeguato automaticamente. Questo strumento serve a "sterilizzare" le oscillazioni del prezzo (se il costo aumenta, la tariffa sale).
- **In caso di contratto non in forma scritta** (*privo anche solo di uno degli elementi essenziali come ad esempio la clausola di adeguamento del costo del carburante*): La norma tutela ugualmente il vettore applicando i valori di riferimento dei costi di esercizio calcolati e aggiornati mensilmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (che a loro volta tengono conto, non solo degli aumenti del costo del gasolio ma anche di quello delle autostrade, del personale, delle assicurazioni, manutenzioni ecc...).

Tale normativa ha carattere imperativo. Significa che la legge sovrasta qualsiasi accordo contrattuale diverso e non è eludibile, nemmeno previ accordi tra le parti.

Conclusioni

Alla luce del quadro normativo sopra esposto, i supplementi corrisposti nei mesi scorsi rappresentano il legittimo e **doveroso adempimento di un obbligo di legge** volto a coprire i costi vivi di un servizio già effettuato.

Non essendoci alcun "doppio beneficio" nelle casse del trasportatore, **non sussistono i presupposti legali né economici per l'emissione di note di credito o conguagli a favore delle aziende committenti.**

Certi che i vostri committenti sapranno comprendere la necessità di salvaguardare la tenuta economica della filiera logistica che garantisce il loro business, restiamo a disposizione per ogni eventuale chiarimento tecnico.

Cordiali saluti,

La Segreteria

FAI Bergamo

Federazione Autotrasportatori Italiani