



Lettera aperta agli autotrasportatori del Segretario Generale FAI, Carlotta Caponi

Care imprenditrici e cari imprenditori,

il settore dell'autotrasporto sta attraversando una fase critica senza precedenti, che richiede chiarezza, unità e azioni immediate. Alla luce delle risposte del Governo alle richieste di FAI, ritengo importante richiamare la Vostra attenzione su alcuni aspetti tecnici legati al taglio delle accise, accompagnato dall'introduzione del credito d'imposta.

La clausola **fuel surcharge** (adeguamento del costo del trasporto al prezzo del gasolio) è un meccanismo obbligatorio nei contratti scritti di autotrasporto. In presenza di contratto scritto, questa clausola deve esserci e consente di "sterilizzare" le variazioni del prezzo del gasolio: quando il costo aumenta o diminuisce oltre il 2%, la tariffa si adegua automaticamente.

In questo modo, la componente carburante della tariffa diventa indipendente dalle oscillazioni del gasolio, proprio perché viene aggiornata in base ai valori ufficiali pubblicati mensilmente dal Ministero dell'Ambiente. È importante ricordare che, in assenza di questa clausola, il contratto è nullo.

Cosa accade quindi con il taglio delle accise deciso dal Governo?

La riduzione delle accise comporta un calo del prezzo del gasolio alla pompa. Di conseguenza, anche la fuel surcharge si riduce e con essa la componente carburante della tariffa di trasporto.

Questo può apparire come uno svantaggio, ma in realtà viene compensato dal **credito d'imposta sul gasolio introdotto dal Governo**. Si tratta di uno strumento che permette di recuperare parte dei maggiori costi sostenuti, senza incidere sul prezzo di riferimento utilizzato per calcolare la fuel surcharge, come già avvenuto in passato.

In sintesi:

- l'autotrasportatore paga meno il carburante
- la componente carburante della tariffa si riduce per effetto della fuel surcharge
- la differenza viene recuperata attraverso il credito d'imposta

Per questo è fondamentale prestare la massima attenzione: eventuali richieste da parte della committenza di ulteriori riduzioni tariffarie non sono giustificate.

In presenza di questi meccanismi, ulteriori ribassi non sarebbero legati all'andamento reale dei costi, ma configurerebbero comportamenti scorretti che nulla hanno a che vedere con il funzionamento della fuel surcharge.

Carlotta Caponi

Segretario Generale FAI