



RELAZIONE TECNICA SULL'ADEGUAMENTO DEL CORRISPETTIVO DI TRASPORTO AL COSTO DEL CARBURANTE – PER LE IMPRESE

Analisi applicativa dell'Art. 83-bis, comma 5, D.L. 112/2008 e ss.mm.ii.

1) LINEE GUIDA NORMATIVE:

- Il **comma 5, dell'articolo 83 Bis, del D.L. 25 giugno 2008, n.112** (convertito con modificazioni dalla L. n.133 del 6 agosto 2008), è la **NORMATIVA ISTITUTIVA dell'ADEGUAMENTO del "costo del carburante"** e stabilisce:

5. Nel caso in cui il contratto abbia ad oggetto prestazioni di trasporto da effettuare in un **arco temporale eccedente i trenta giorni**, LA PARTE del corrispettivo **corrispondente al COSTO DEL CARBURANTE** sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali, come **individuata nel CONTRATTO O nelle FATTURE EMESSE** con riferimento alle **prestazioni effettuate** dal vettore **nel primo mese di vigenza dello stesso**, è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato. Tale adeguamento viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali italiane.

Tale "CLAUSOLA DI ADEGUAMENTO", è stata rafforzata prevedendo la sua obbligatorietà per il riconoscimento del contratto in forma scritta; a sancirlo fu l'articolo 14, comma 1, del Decreto-legge n.21 del 21 marzo 2022, c.d. Decreto "Ucraina" (convertito con modificazioni dalla L. n.51 del 20.05.2022), che ha stabilito:

Clausola di adeguamento

(del corrispettivo per il servizio nei contratti di trasporto di merci su strada)

1. All'articolo 6 del (decreto legislativo 21 novembre 2005,) n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al **comma 3, lettera d)**, dopo le parole «modalità di pagamento» sono inserite le seguenti: «, nonché **clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante**, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato»;

Dal 2022, l'articolo 6, comma 3, lettera "d", del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, stabilisce pertanto che un **contratto è considerato in forma scritta** se, tra le altre prescrizioni, contiene anche la previsione della clausola di adeguamento del costo del carburante:

Art. 6

Forma dei contratti

Comma 3. Elementi essenziali dei contratti stipulati in forma scritta sono:

d) *corrispettivo del servizio di trasporto e modalità di pagamento, nonché **clausola di adeguamento di tale corrispettivo al costo del carburante**, sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio da autotrazione a seguito delle rilevazioni mensili del Ministero della transizione ecologica, qualora dette variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della stipulazione del contratto o dell'ultimo adeguamento effettuato;*



2) “CLAUSOLA DI ADEGUAMENTO DEL COSTO DEL CARBURANTE”: CONTENUTI INDISPENSABILI

Dal disposto normativo richiamato, sono chiari alcuni elementi indispensabili per l'applicazione della “Clausola di adeguamento del costo del carburante” (detta anche, con linguaggio commerciale, “**Fuel Surcharge**”):

- a) Il rapporto di trasporto **deve durare più di 30 giorni**
 - b) La **variazione del prezzo del gasolio supera il 2% del valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato**
 - c) La presenza della clausola di adeguamento è **condizione indispensabile affinché il contratto di trasporto stipulato sia considerato in forma scritta**
- 3) **SI APPLICA SOLTANTO NEI CONTRATTI SCRITTI O ANCHE NEI CONTRATTI VERBALI CHE PROSEGUONO PER OLTRE 30 GIORNI?**

La “clausola di adeguamento”, è “conditio sine qua non”, per il riconoscimento del contratto in forma scritta, e quindi **rafforza la sua obbligatorietà in questo caso specifico**.

Tuttavia, dall'interpretazione letterale della norma, **non viene preclusa la sua applicazione anche nei CONTRATTI VERBALI** intesi anche come **ordini, seppur in forma non scritta, di prestazioni ripetute di durata superiore a 30 giorni**.

Anzi il legislatore lo prevede espressamente.

Lo si evince chiaramente dal **passaggio del comma 5, dell'articolo 83 bis, del D.L.n.112/2008, che cita le fatture**:

*“...come individuata nel contratto o **nelle fatture emesse** con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso...”*

Nella frase che abbiamo analizzato, *“...come individuata nel contratto o nelle fatture emesse...”*, la “o” (la “o”, **così come riportata nel testo, è una “congiunzione coordinante disgiuntiva**”, vale a dire unisce le due parole “contratto” e “fatture” **ponendole in alternativa**), ha una **funzione fondamentale**: permette al trasportatore di dimostrare il suo diritto **anche se manca il contratto, usando appunto la fattura come alternativa legale**. Se il legislatore avesse voluto limitare l'adeguamento ai soli contratti scritti, **non avrebbe mai inserito il riferimento alle “fatture emesse ...nel primo mese”**. **La presenza di questo inciso serve proprio a dare un parametro di calcolo laddove manchi un documento contrattuale formale**.

A nostro avviso la dicitura **“o nelle fatture emesse”** è stata inserita proprio per **TUTELARE I VETTORI CHE NON HANNO UN CONTRATTO SCRITTO**, che lavorano in regime di sub-vezione o con accordi verbali prolungati nel tempo, garantendo loro l'adeguamento del *fuel surcharge* basandosi sullo storico dei pagamenti del primo mese di attività o sugli adeguamenti successivi.



4) **CONTRATTI NON SCRITTI: "FATTURA COME PROVA" PER APPLICARE LA CLAUSOLA CARBURANTE**

Per i **CONTRATTI NON SCRITTI**, la fattura diventa quindi l'**unico documento legale** che "cristallizza" la quota carburante.

Se in fattura **non è separata o indicata chiaramente la parte relativa al costo del gasolio (in forma percentuale o numerica)**, non ci sono i presupposti per pretendere l'adeguamento, poiché mancherebbe il parametro numerico di partenza su cui calcolare la variazione superiore al 2%.

È pertanto opportuno che **in fattura, nell'abito dell'evidenziazione della tariffa di trasporto, compaiano sempre i seguenti elementi:**

- a) La dicitura: "di cui quota carburante pari a €..... ", oppure, la percentuale di incidenza del carburante sul totale (es. "Quota carburante calcolata al 35% del corrispettivo)**
- b) Il mese di riferimento del prezzo del gasolio usato per il calcolo**

Questo rende la fattura "parlante" e molto difficile da contestare legalmente, poiché aderisce perfettamente al dettato normativo che abbiamo analizzato.

Per ribadire la tesi che il "Fuel Surcharge" si applica anche nei contratti in forma verbale che si protraggono per più di 30 giorni, evidenziamo che, in diritto, quando una norma indica come individuare un dato (la quota carburante) in **documenti diversi (contratto o fattura)**, **sta implicitamente ammettendo che il diritto sorge indipendentemente dal supporto documentale utilizzato, purché il dato sia oggettivo.**



5) LINEE GUIDA OPERATIVE PER L'APPLICAZIONE DELL'ADEGUAMENTO

Per garantire la trasparenza e l'oggettività dell'applicazione normativa e del conseguente calcolo per l'adeguamento del costo del carburante, nelle pagine che seguono abbiamo sviluppato i **principali passaggi operativi che si basano sui seguenti macro-punti:**

1. **Gasolio: Valore di Riferimento Iniziale (Punto Zero):** Il prezzo medio mensile del gasolio (pubblicato dal MASE) relativo al mese di inizio del rapporto o dell'ultimo adeguamento effettuato
2. **Prezzo Base del servizio di Trasporto:** Il corrispettivo pattuito al netto di eventuali altri supplementi
3. **Adeguamento futuro del costo carburante:** Il prezzo del gasolio è adeguato a seguito delle rilevazioni mensili del MASE se superano il 2% del prezzo preso a riferimento
4. **Verifica della Soglia del 2%:** Calcolo dello scostamento percentuale tra il valore delle rilevazioni mensili e quello di riferimento; l'adeguamento si attiva solo se la variazione è **superiore al 2% (in aumento o in diminuzione).**
5. **Quota Carburante (Incidenza):** La parte del corrispettivo di trasporto imputabile al costo del gasolio, espressa in percentuale (es. 30% o 35%) o come valore monetario
6. **Calcolo Adeguamento:** “Formula Base” e “Calcolo Analitico”.
7. **Clausola di Reciprocità:** Applicazione automatica del protocollo **anche in caso di ribassi del carburante superiori al 2%, a garanzia dell'equità contrattuale.**



NEL MERITO DEI MACRO PUNTI INVIDUATI NELLE LINEE GUIDA OPERATIVE

1. Il prezzo del gasolio alla sottoscrizione (Punto Zero). È il valore di partenza. Per avere un valore attendibile e fissato al momento in cui è iniziato il rapporto o è stato firmato l'accordo, è consigliabile fare riferimento alla media mensile ufficialmente pubblicata dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE) e rinvenibile al seguente link: <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-mensili-carburanti> (prezzi mensili); <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-settimanali-carburanti> (prezzi settimanali).

Il MASE pubblica i prezzi medi nazionali con una frequenza che permette di non restare "indietro" rispetto al mercato.

Utilizzare la media mensile del mese precedente (es. Febbraio per fatturare marzo), esporrebbe l'impresa al rischio di perdere margini se in quei 30 giorni il prezzo è schizzato verso l'alto.

Se, ad esempio si volesse inserire la clausola a metà del mese di marzo, non si potrebbe determinare la media mensile definitiva.

In questo caso, la prassi più cautelativa è individuare come "Punto zero" la media dell'ultima settimana pubblicata dal MASE. Questo, in questo specifico caso, è il valore di partenza "Nzero".

2. Tariffa base di Trasporto: si tratta del corrispettivo pattuito al netto di eventuali altri supplementi.

Nel contratto o nella prima fattura (che funge da "punto zero" tra le parti), oltre al corrispettivo pattuito, deve essere indicata anche:

- **Quota di incidenza del costo carburante (es. 30%):** Questo è il dato più importante. Indica quale fetta della tariffa è assorbita dal gasolio. Questo numero serve per determinare l'incremento complessivo dei costi. Indicando la percentuale, la "quota parte" (richiamata dal D. n.112/2008) è implicitamente calcolata ma non esplicitata. Si ritiene che ai fini legali dell'Art. 83-bis, l'incidenza percentuale è sufficiente per rendere valido il calcolo.

3. Adeguamento futuro mensile

Con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza del contratto (o delle fatture emesse), il comma 5, dell'articolo 83 Bis, stabilisce che LA PARTE del corrispettivo corrispondente al COSTO DEL CARBURANTE "è adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, ove tali variazioni superino del 2 per cento il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato".

Facendo riferimento all'esempio riportato al punto 1 di cui sopra, per l'Adeguamento futuro, dovranno quindi essere verificati i prezzi dopo che sia trascorso un mese, a decorrere dal "Punto Zero" (valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del contratto stesso o dell'ultimo adeguamento effettuato).

Nell'esempio che abbiamo riportato sopra (punto 1), la verifica scatta quindi ad aprile e se la media della settimana di aprile sarà superiore del 2% rispetto alla tua settimana di "Nzero" di marzo, si applicherà il fuel surcharge, altrimenti si proseguirà secondo quanto concordato



4. Verifica della Soglia del 2%

Per verificare il **superamento della soglia del 2%**, si confronta il **costo attuale** (quello in vigore dopo un mese dalla data del punto zero), derivante dalle **tabelle MASE** con il **costo di riferimento** stabilito come **“Punto zero”** applicando la seguente formula:

$$100: X = \text{costo di riferimento: } (\text{costo di riferimento} - \text{costo attuale})$$

$$X = (\text{costo di riferimento} - \text{costo attuale}) \times 100: \text{costo di riferimento}$$

Questa proporzione serve a calcolare la **variazione percentuale** (scostamento) di un valore (in questo caso il costo del carburante) rispetto a un parametro di riferimento fissato.

In parole semplici, questa formula risponde alla domanda: **"Di quale percentuale è aumentato/diminuito il costo attuale rispetto al costo base?"**

Il dato ricavato è **l'incremento percentuale del costo del gasolio**.

Se la variazione percentuale (X) calcolata con la formula sopra citata **risulta superiore a 2%**, si **procede al ricalcolo della tariffa** (in aumento o in diminuzione).



5. Quota Carburante (Incidenza): si tratta della parte del corrispettivo di trasporto imputabile al costo del gasolio, espressa in percentuale (es. 30% o 35%).

Per rendere **inattaccabile il dato dell'incidenza del costo del carburante** (spesso oggetto di discussione con la controparte), consigliamo di **fare riferimento alle tabelle dei “valori indicativi dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto”** pubblicati mensilmente (sino al 20 giugno 2026), dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT): [Valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa italiana di autotrasporto di merci per conto di terzi aggiornati a MARZO 2026 | Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.](#)

Le tabelle del MIT **non esplicitano la percentuale di incidenza delle singole voci di costo** e, in particolare di quella del carburante (sarebbe auspicabile un aggiornamento che contempli anche questo dato).

Tuttavia, **CNA Fita le ha sviluppate (con riferimento ai dati pubblicati il 17 marzo 2026) ed il risultato, rapportato per tipologia di mezzi è il seguente:**

Categoria Veicolo	Massa Complessiva	Incidenza MINIMA (%)	Incidenza MASSIMA (%)
Classe A	Minori di 3,5 Ton	6,02%	6,66%
Classe B	Tra 3,5 Ton e 12 Ton	20,39%	32,76%
Classe C	Tra 12 Ton e 26 Ton	24,27%	31,75%
Classe D	Oltre 26 Ton (Autoarticolato)	19,75%	27,44%

Per l'individuazione delle suddette percentuali, abbiamo scelto di utilizzare il **Costo di Esercizio Reale**, vale a dire che **nel calcolo del totale dei costi di esercizio**, è stata considerata anche la voce **"Acquisto Veicolo/Rimorchio"** (Ammortamento). Se fosse stata esclusa, il totale si ridurrebbe e la percentuale del gasolio sembrerebbe "gonfiata" artificialmente. Includendo l'ammortamento, invece, la percentuale del carburante si "diluisce" correttamente su **tutti i costi che un imprenditore deve effettivamente sostenere per tenere il camion su strada.**

Per quanto concerne la percentuale relativa ai veicoli leggeri, l'incidenza del carburante e delle altre percentuali di costo è sicuramente falsata dal parametro di riferimento di **30.000 km/anno** utilizzato nelle tabelle ministeriali.

Oltre ai parametri medi indicati, **occorre tenere nella debita considerazione le specifiche condizioni operative che caratterizzano determinate tipologie di trasporto.** In scenari dove la natura dei percorsi (**tratte montane, contesti urbani ad alta congestione o cantieristica, assenza di autostrade o strade ad alto scorrimento**) **impedisce un'efficiente ottimizzazione dei consumi**, o in presenza di picchi straordinari del costo della materia prima, **l'incidenza del gasolio sui costi di esercizio dei veicoli pesanti** può raggiungere e superare la soglia del **40%**. In tali circostanze, l'adozione di un'aliquota di incidenza superiore alla media ministeriale non rappresenta un arbitrio, **bensì l'indispensabile adeguamento tecnico ai reali fabbisogni energetici della prestazione eseguita.** Per dimostrare l'effettiva incidenza, si potrebbe indicare all'impresa di **produrre “Report di Esercizio” derivanti da sistemi di bordo certificati**, qualora le condizioni di trasporto (altimetria, congestione urbana, utilizzo di utenze ausiliarie o masse trasportate) determinino uno scostamento dei consumi medi.



6. Calcolo dell'adeguamento

“FORMULA BASE”

Tutto ciò premesso, per **calcolare di quanto deve aumentare la fattura** rispetto a quanto originariamente concordato si deve **seguire la seguente procedura:**

1. Aumento %Totale dei Costi di esercizio:

Variazione % Gasolio (come calcolata al punto 4) x **Incidenza % del costo del carburante** (come individuata al punto 5) = **Aumento % dei Costi Esercizio**

2. Nuovo prezzo di trasporto (tariffa originaria)

L'Aumento % dei costi di esercizio va applicato alla Tariffa concordata (€):

Prezzo Concordato (€) + Aumento Costi Esercizio (%) = Nuovo Totale

Per meglio esplicitare, si può dire che l'adeguamento non si applica sull'intero aumento del gasolio, ma **solo sulla parte che il carburante rappresenta nel totale dei costi di esercizio (Incidenza):**

1. Si moltiplica l'aumento percentuale del costo del gasolio per la sua incidenza percentuale sulle voci di costo: otteniamo così l'**Aumento dei Costi di Esercizio**.
2. Si applica questa percentuale alla **Tariffa Concordata** per ottenere il **Nuovo Prezzo di trasporto**.

ESEMPIO PRATICO (Dati Tabella MASE del 23.03.2026: <https://sisen.mase.gov.it/dgsaie/prezzi-settimanali-carburanti>)

"Prezzo" finale della tabella (**2.023,15 €** per 1.000 litri, ovvero **2,023 €/lt**) e ipotizziamo i seguenti parametri:

- **Tariffa originaria concordata:** 1.000 €
- **Incidenza del carburante:** 30%
- **Incremento effettivo del gasolio (ipotesi):** +10% (rispetto al mese precedente)

Calcolo:

1. aumento costi totali

- ✓ $10\% \text{ (Aumento Gasolio)} \times 30\% \text{ (Incidenza)} = 3\%$
- ✓ *Il 3% è l'incremento generale dei costi di esercizio.*

2. nuovo prezzo della prestazione

- $1.000 \text{ €} + 3\% = 1.030 \text{ €}$



DALLA “FORMULA BASE” ALLA PROCEDURA DI CALCOLO ANALITICA

Siamo partiti con la “formula base” quale **punto di partenza universale, per cercare di non far perdere l’attenzione su un argomento complesso.**

Tuttavia, questa prassi, si può ritenere una "prassi semplificata" ed è quella che spesso genera confusione o errori ed è soggetta a ritorsioni da parte del committente

Di seguito, illustriamo la "**procedura analitica**" che, a nostro avviso, andrebbe utilizzata.

La determinazione del corretto **adeguamento del corrispettivo di trasporto dovrebbe riflettere fedelmente la realtà operativa e fiscale dell'impresa.**

Sebbene **la formula di calcolo rimanga costante nella sua struttura (“formula base”)**, la sua efficacia dipende **dall'individuazione precisa di alcune variabili fondamentali:**

1. **La corretta base di prezzo (Punto Zero):** Per un **calcolo equo**, è necessario **distinguere tra il prezzo "alla pompa" (comprensivo di IVA) e il costo reale sostenuto dal vettore**, che per le aziende di autotrasporto **è al netto dell'IVA e, per i veicoli aventi diritto, al netto del rimborso delle accise** sul gasolio commerciale.

Adottare parametri generici senza queste distinzioni porterebbe a risultati distorti, penalizzando il vettore **o rendendo l'aumento ingiustificato agli occhi del committente.**

Pertanto, al fine di garantire la massima trasparenza e l'equilibrio contrattuale, **il calcolo dell'adeguamento dovrebbe venire effettuato** sulla base dei dati ufficiali pubblicati dal Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE), **adottando i seguenti criteri tecnici:**

1. **Esclusione dell'IVA:** Il valore di riferimento è calcolato al netto dell'Imposta sul Valore Aggiunto, in quanto **partita di giro contabile.**
2. **Composizione del Costo Industriale:** Il prezzo del gasolio è determinato dalla somma della componente "Prodotto (Netto)" e della componente "Accisa", che **costituiscono l'imponibile reale gravante sul vettore.**
3. **Gasolio Commerciale (Mezzi Pesanti):** Per i servizi effettuati con **veicoli di massa complessiva a pieno carico pari o superiore a 7,5 tonnellate e categoria ecologica pari o superiore a Euro 5**, il valore di riferimento dovrebbe venire decurtato della quota di rimborso accise *pro-tempore* vigente. Tale procedura **assicura che l'adeguamento rifletta esclusivamente il costo netto effettivamente sostenuto dall'impresa di autotrasporto.**

Di seguito proviamo a sviluppare un esempio di calcolo analitico.



ESEMPIO DI CALCOLO ANALITICO: ADEGUAMENTO COSTI DI ESERCIZIO (Tesi 3%)

Prendiamo a riferimento la rilevazione pubblicata dal MASE (23/03/2026) e sviluppiamo in base a questi dati:

Rilevazione del 23/03/2026					
Media dei prezzi dal giorno 16/03/2026 a 22/03/2026.					
Nuovo					
Prodotto	Prezzo	Accisa	IVA	Netto	Variazione
Carburanti (€/1.000 litri)					
Benzina	1778,74	472,90	320,76	985,08	-40,45
Gasolio auto	2023,15	472,90	364,83	1185,42	-10,30
GPL	690,52	92,27	124,52	473,73	-25,57
Gas naturale per autotrazione (€/1.000 kg)					
Metano	1487,90	4,66	268,31	1214,93	+20,09
GNL	1235,50	4,66	222,80	1008,04	+1,83
Combustibili per uso riscaldamento (€/1.000 litri)					
Gasolio riscaldamento	1893,95	403,21	341,53	1149,21	+120,47
Combustibili per uso industriale (€/1.000 kg)					
O.C. fluido BTZ	1170,00	166,84	106,36	896,80	+31,25
O.C. denso BTZ	716,55	31,39	0,00	685,16	+41,15

1. ESTRAZIONE DATI DALLA TABELLA (Gasolio Auto)

I valori sono in €/1.000 litri, quindi li trasformiamo in €/litro:

- **Prodotto (Netto): € 1,185**
- **Accisa: € 0,473**
- **Imponibile Totale (1.185 + 0.473): € 1,658 (Prezzo senza IVA alla pompa)**
- **Rimborso Accise (Mezzi Pesanti): € 0,214 (Valore "standard" di riferimento)**

2. DETERMINAZIONE DEL "PUNTO ZERO" (Costo Reale)

Definiamo il **costo che il trasportatore sostiene effettivamente** oggi:

- **Per Mezzi Pesanti (>7,5 Ton, Euro 5+): € 1,658 - € 0,214 = 1,444 €/litro**
- **Per Mezzi Leggeri (<7,5t): 1,658 €/litro (Prezzo senza IVA alla pompa)**



3. SIMULAZIONE DI ADEGUAMENTO (Ipotesi +10% Gasolio)

Supponiamo che nel mese successivo al “Punto Zero”, i dati MASE indichino un **aumento del 10%** su questi valori e che l'incidenza pattuita del costo del carburante sui costi totali di esercizio **sia del 30% - 35%**.

A. Calcolo per Mezzo Pesante

1. **Nuovo Costo Gasolio:** € 1,444 + 10% = € 1,588
2. **Impatto su Costi di Esercizio:** 10% (Aumento) x 35 % (Incidenza) = 3,5%
3. **Applicazione su Tariffa (€ 1.000):** 1.000 x 3,5 % = 35,00 €

B. Calcolo per Mezzo Leggero

1. **Nuovo Costo Gasolio:** € 1,658 + 10% = € 1,823
2. **Impatto su Costi di Esercizio:** 10% x 30\% (Incidenza) = 3%
3. **Applicazione su Tariffa (€ 1.000):** 1.000 x 3% = 30,00 €

Di seguito evidenziamo alcune differenze tra “Formula Base” e “Formula Analitica”.

Il committente esperto sa che l'autotrasportatore **non paga il gasolio al prezzo della pompa (IVA inclusa) e sa che, se ha mezzi pesanti, recupera le accise.**

- **Nella Formula Base:** Se si dice che “il gasolio è aumentato del 10%” basandosi sul prezzo alla pompa di 2,02 €, si sta chiedendo un aumento su una cifra che include l'IVA (che viene recuperata) e le accise piene (che in parte vengono rimborsate).
- **Nella Procedura Analitica:** si dimostra al committente che **si sta chiedendo il 3% in più calcolato sul tuo costo reale netto.** Questo rende la richiesta inattuabile. Il committente non può dire: “Non ti pago il 3% perché tu l'IVA la scarichi” oppure “... perché le accise te le rimborsano”, perché si è già depurato il calcolo all'origine.

La vera differenza non è nel calcolo del mese corrente, ma **nella continuità nel tempo.**

Questo significa che se si usa la formula sbagliata, **nel lungo periodo si perdono soldi anche se l'aumento percentuale sembra lo stesso.**

Se il prezzo del gasolio alla pompa sale di 10 centesimi, **l'impatto percentuale è diverso se lo si calcola su 2,00 € (prezzo pieno) o su 1,44 € (prezzo netto accise) e conseguentemente, sulla percentuale di riferimento da applicare per adeguare la tariffa di base**

$$- 100: X = € 2,00: € 0,10 \quad X = (0,10 \times 100): 2,00 = 5\% \times 35\% = 1,75\%$$

$$- 100: X = 1,44: 0,10 \quad X = (0,10 \times 100): 1,44 = 6,9\% \times 35\% = 2,41\%$$



Poiché l'adeguamento della tariffa si ottiene moltiplicando la **Variazione % del Gasolio per l'Incidenza**, una percentuale più alta genera un adeguamento della tariffa in euro più alto:

1. **Applicazione su Tariffa (€ 1.000): $1.000 \times 1,75\% = 17,5€ =$ importo da adeguare**
2. **Applicazione su Tariffa (€ 1.000): $1.000 \times 2,41\% = 24,1€ =$ importo da adeguare**

Più la base su cui calcolare l'incidenza percentuale è bassa (costo netto), più l'oscillazione del prezzo incide percentualmente. Se il prezzo del petrolio greggio aumenta, l'impatto è molto più violento sul costo industriale netto che sul prezzo alla pompa (che è "ammortizzato" dalle tasse fisse).

Vantaggi della Procedura Analitica nella regolazione del mercato

"L'adozione della formula analitica (basata sul costo industriale netto) garantisce:

- **Precisione Tecnica:** Una risposta più fedele del corrispettivo alle reali oscillazioni della materia prima energetica, evitando distorsioni causate da componenti fiscali (IVA e accise) che non costituiscono un costo d'esercizio per il vettore.
- **Stabilità Contrattuale:** La neutralizzazione di variabili esogene, quali manovre fiscali temporanee sul prezzo alla pompa, assicurando che l'adeguamento rifletta esclusivamente la variazione del valore industriale del combustibile.
- **Deflazione del Contenzioso:** La certezza di un dato depurato da imposte e rimborsi elimina alla radice margini di contestazione sulla composizione del costo, favorendo la trasparenza nelle relazioni di filiera."

In maniera più diretta, da questa analisi sulla "formula analitica" emergono tre cose a favore delle imprese:

1. **Dimostra che il recupero dei costi deve essere più alto (e corretto): 24,1 € contro i 17,5 € del metodo lordo).**
2. **Elimina le contestazioni:** Il committente non può più dire: "Ti pago meno perché nel prezzo del gasolio hai messo anche l'IVA che tu recuperi". Con il metodo netto, quella scusa cade.
3. **Protegge dai tagli fiscali:** Se il Governo taglia le accise, il prezzo alla pompa scende, ma il costo industriale netto (petrolio) potrebbe restare uguale o salire. Usando il metodo lordo ("formula base", il committente chiederebbe uno sconto sulla tariffa; usando il metodo netto ("formula analitica"), si dimostra che il costo reale non è sceso.



7. Clausola di Reciprocità: Applicazione automatica del protocollo anche in caso di ribassi del carburante superiori al 2%, a garanzia dell'equità contrattuale.

È opinione abbastanza diffusa, che **fissare il "punto zero" del carburante oggi sia uno svantaggio perché il prezzo è già ai "massimi", e quindi non potrebbe che scendere.**

In realtà, **non è così** perché **la clausola trasforma il costo del carburante** in un **VALORE NEUTRO** per l'azienda:

- La tariffa attuale **copre già il gasolio caro di oggi.**
- **Se il prezzo del gasolio cala** e si deve abbassare la tariffa, **non si sta perdendo guadagno. L'impresa restituisce al cliente un risparmio che ha già ottenuto al distributore.** Il suo utile resta identico.
- **Se il prezzo dovesse salire ancora** (e purtroppo nessuno può escluderlo), **con la clausola di adeguamento del carburante riconosciuta, l'impresa è più protetta, perché la legge permette, "teoricamente", di recuperare immediatamente quel costo.**

In estrema sintesi, la **clausola di adeguamento non serve a "guadagnare di più"**, ma a fare in modo che le oscillazioni del petrolio non mangino il risultato economico dell'impresa.