

Contributo nell'ambito dell'esame del Documento di economia e finanza 2021

Commissioni riunite V della Camera dei Deputati (Bilancio, Tesoro e Programmazione) e 5ª del Senato della Repubblica (Programmazione economica e bilancio)

20 aprile 2021

Assopetroli-Assoenergia: chi siamo

Assopetroli-Assoenergia è l'associazione, aderente a Confcommercio-Imprese per l'Italia, che dal 1949 rappresenta circa mille imprese italiane attive nei comparti del commercio di carburanti e dei servizi per l'efficienza energetica. Con particolare riferimento al commercio di carburanti, le nostre aziende sono presenti sia sul canale "rete", sia su quello "extrarete", che ricomprende le forniture fuori dai punti vendita stradali, destinate tra l'altro al riscaldamento domestico, all'agricoltura, alla marina e all'aviazione.

Introduzione della "reverse charge" nel settore dei carburanti per il recupero di gettito e la ripresa economica

La pandemia ha duramente colpito il Paese, che tutt'ora continua a pagare un prezzo molto alto in termini di perdite umane ed economiche.

In questo contesto, le imprese rappresentate da Assopetroli-Assoenergia, in qualità di fornitrici di servizi pubblici essenziali, non interrompibili e strategici per il sistema produttivo del Paese, hanno continuato ad operare, pur registrando gravi contrazioni di fatturato, che nel trimestre marzo-maggio 2020 hanno raggiunto picchi di riduzione dell'80% (con particolare riferimento al canale "rete" della distribuzione dei carburanti).

Prima di addentrarci nella disamina delle linee di intervento tracciate dal Documento di Economia e Finanza 2021, ci preme evidenziare che le difficoltà economiche del settore dei carburanti non sono esclusivamente imputabili agli effetti dalla pandemia.

Questi ultimi, infatti, si sono sommati alle conseguenze di un grave fenomeno che il mercato registra da oltre un quinquennio – quello delle diffuse frodi IVA e accise – e che comporta serie ripercussioni in termini di alterazione della concorrenza e del funzionamento del mercato interno, oltre che di perdite di bilancio.

Molto lavoro è già stato fatto negli ultimi cinque anni per contrastare questi fenomeni: tutte le ultime manovre di bilancio, grazie anche al ruolo proattivo di Assopetroli-Assoenergia, hanno visto l'introduzione di misure finalizzate, da un lato, al recupero del gettito fiscale (fatturazione elettronica,

trasmissione telematica dei corrispettivi, eDAS, etc.) e, dall'altro, alla ridefinizione della strategia di contrasto all'evasione destinata a produrre effetti strutturali (inibizione lettera d'intenti, INFOIL, accentramento permitting, etc.).

Nel complesso, negli ultimi anni è stata realizzata la più pervasiva riforma del diritto tributario italiano dedicata a un singolo settore economico. Ciò ha eretto un argine protettivo, ma ha anche implicato la stratificazione di oneri gravosi a carico degli operatori, senza peraltro prevedere alcuna facilitazione per le imprese dimostrabilmente integre.

Le recenti indagini di varie Procure sotto il coordinamento della Direzione Nazionale Antimafia Antiterrorismo hanno confermato quanto denunciavamo da tempo, sia relativamente alla matrice "mafiosa" delle frodi nel settore, sia relativamente alla preponderante concentrazione dell'evasione sull'IVA, che si è **confermata l'imposta maggiormente vulnerabile ed evasa**.

Confidiamo che le riforme messe in campo siano in grado di dispiegare a pieno i propri effetti nel tempo, ma è decisivo e non scontato che siano coerentemente attuate, dando luogo finalmente a controlli rapidi e selettivi, resi possibili dall'integrazione delle banche dati e soprattutto degli attori istituzionali coinvolti.

In questo quadro riteniamo che l'ultimo decisivo passo per mettere al riparo il settore dei carburanti dalle frodi fiscali su larga scala sia rappresentato dall'**introduzione della c.d. reverse charge**.

L'introduzione nel settore dei carburanti del meccanismo di emergenza previsto dalla Direttiva 2006/112/CE, c.d. **reverse charge**, consentirebbe di arrestare all'istante le frodi IVA. Con tale modalità di azione, infatti, l'IVA verrebbe di fatto neutralizzata in tutta la filiera commerciale, specialmente nella parte c.d. "alta" della stessa (il commercio all'ingrosso), mediante applicazione del meccanismo dell'inversione contabile (reverse charge); l'IVA resterebbe, come deve, neutrale, perché assolta dall'acquirente con autofattura e ceduta senza applicazione della stessa.

Tale meccanismo dovrebbe seguire tutta la filiera della commercializzazione del gasolio e della benzina utilizzabili per autotrazione, fino al loro commercio al dettaglio, ossia alla distribuzione da parte degli impianti della rete nazionale: all'atto di tale cessione, l'IVA verrebbe applicata e, dunque, incassata dai singoli esercenti dei punti vendita stradali e dagli stessi versata, su base mensile o trimestrale. In questo caso però il rischio di un danno per le casse erariale sarebbe comunque estremamente relativo o addirittura irrilevante, in quanto:

- i punti vendita stradali sono circa 22.000, gli esercenti sono tutti noti e autorizzati dall'amministrazione;
- ciascun distributore detiene e gestisce un flusso IVA assai ridotto, tale da rendere di fatto irrilevante, a livello macroeconomico, l'evasione di imposta che si realizzerebbe, in pochi casi, a valle della catena di approvvigionamento di carburanti (per essere chiari, l'evasione dell'IVA all'ingrosso, che può afferire in un solo periodo di imposta anche a migliaia di tonnellate di

prodotto, è incomparabile rispetto a quanto movimentato nello stesso periodo di imposta da parte di un distributore stradale);

- una ordinaria analisi del rischio permette all'amministrazione di monitorare i versamenti periodici pressoché in tempo reale.

DL "Sostegni-bis": ulteriori misure per il sostegno delle PMI

Il Governo, nel Documento di Economia e Finanza in commento, riconosce la necessità di accompagnare alle misure previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che avranno effetti nel medio termine, ulteriori interventi immediati di sostegno e rilancio che anticipino l'avvio della ripresa.

Numerosi sono gli interventi, che dovrebbero confluire nel prossimo DL "Sostegni-bis", dei quali le piccole e medie imprese potrebbero beneficiare e che l'Associazione accoglie con favore, pur riservandosi di condurre una valutazione più puntuale a seguito dell'effettiva emanazione degli stessi.

Tra queste misure, che saranno finanziate con un ulteriore scostamento di bilancio di 40 miliardi di euro, si auspica figure la proroga delle misure a sostegno della liquidità delle PMI, mediante l'estensione del periodo di riconoscimento della garanzia di Stato attraverso il Fondo di garanzia già introdotto con il DL "Cura Italia" e DL "Liquidità". Sarà inoltre necessaria la proroga delle misure di moratoria sui crediti, alla luce della persistente crisi di liquidità, acuita soprattutto dal deterioramento dei crediti delle aziende del comparto distributivo.

Si suggerisce, inoltre, come ulteriore strumento di supporto alla liquidità delle imprese di prevedere, nel prossimo DL Sostegni-bis, un innalzamento del **limite alle compensazioni di imposta**. Per l'anno 2020, con l'art. 147 del DL Rilancio (DL 34/2020), il credito IVA compensabile con il versamento delle accise dei soggetti passivi era stato innalzato da 700.000 a 1.000.000 €/anno; si propone, per il 2021, come ulteriore misura agevolativa per le PMI, di **valutare un innalzamento del limite a 3.000.000 €/anno**. Tale innalzamento si rende particolarmente necessario per le imprese che operano nel settore dei carburanti, il cui fatturato è "gonfiato" per circa il 70% dalla componente fiscale. Tale peculiarità rende estremamente comune per gli operatori del settore il ricorso al credito anche per fare fronte alla gestione ordinaria delle attività; pertanto, in una situazione emergenziale come quella presente, è necessario implementare una misura che operi da contrappeso, quale un consistente aumento del limite alle compensazioni.

Inoltre, se l'Esecutivo intende liberare risorse finanziarie da destinare ad investimenti e nuova occupazione, **la tassazione sulle imprese deve essere ridotta**. A tal proposito va ricordato che l'IRAP, che colpisce anche le imprese in perdita, tenderà ad essere sempre più gravosa nei prossimi anni, poiché incide sugli oneri finanziari in netto aumento.

L'IRAP è un'imposta che necessita una doverosa riflessione. Dopo la cancellazione temporanea dei versamenti del tributo dovuti lo scorso anno, nel 2020, **il Legislatore nel corso di quest'anno dovrà necessariamente ragionare sulla possibilità di eliminare tale imposta**. Ciò comporterebbe per le PMI un beneficio dal punto di vista della semplificazione, incentivando le stesse a una politica di investimenti.

In alternativa, andrebbe quantomeno sondata la possibilità per i soggetti passivi IRAP della deducibilità integrale degli interessi passivi derivanti dai prestiti contratti durante il periodo di emergenza. In linea con quanto sta accadendo in diversi altri Paesi, è auspicabile ampliare, con meccanismi di carry-back, la possibilità di utilizzo delle perdite fiscali ai fini delle imposte sui redditi.

È necessario infine **intervenire sulla disciplina delle società in perdita sistematica**, adeguando i parametri di redditività all'attuale fase economica.

NGEU e PNRR: il ruolo della rete carburanti nella transizione energetica

Da quanto si legge nelle considerazioni del Ministro Daniele Franco, in premessa al DEF, "il Governo ritiene necessario rafforzare la spinta ad uscire dalla crisi attraverso tutti gli strumenti a disposizione [...]; in campo economico, dai sostegni e ristori al rilancio degli investimenti e dello sviluppo con il Piano di Ripresa e Resilienza (PNRR) finanziato dal Next Generation EU (NGEU) e da ulteriori risorse nazionali".

Il documento, inoltre, traccia alcune linee guida per orientare la politica fiscale negli anni a venire e, nello specifico, afferma che: "la priorità per la politica di bilancio dovrà essere il conseguimento di maggiori investimenti pubblici e privati, sostenendo la transizione verso un'economia verde e digitale. Gli investimenti dovranno essere abbinati a riforme strutturali al fine di massimizzarne l'impatto sulla ripresa di medio e lungo periodo. Come dichiarato nella comunicazione del Recovery and Resilience Facility, gli investimenti aggiuntivi - rispetto a quelli che sarebbero stati comunque attuati - più significativi dovrebbero perseguire obiettivi politici strategici, vale a dire rafforzare la produttività, contribuire al conseguimento del nuovo obiettivo climatico per il 2030 e degli obiettivi del Green Deal europeo, migliorare le capacità digitali e altri investimenti in cui esistono forti ricadute positive".

In considerazione del suddetto orientamento si evidenzia che tra le misure prioritarie per la transizione energetica ci **sono la ristrutturazione e l'ammmodernamento della rete carburanti**.

La rete di distribuzione dei carburanti è un patrimonio e si sta già progressivamente affermando come l'infrastruttura portante per l'offerta di tutti i carburanti e i vettori alternativi a basse emissioni, che muoveranno il trasporto di persone e merci nello scenario futuro.

In questo scenario di transizione, le PMI della distribuzione, anche di fronte al peggioramento del contesto economico e al calo della domanda, hanno continuato ad investire, puntando con coraggio sulla commercializzazione di nuovi carburanti a più basso impatto ambientale.

Affinché la rete dispieghi a pieno il proprio potenziale nella sfida della transizione energetica, gli investimenti privati dovranno essere indirizzati e corroborati da un **piano pubblico di sostegno alla riconversione dell'asset distributivo, del quale però non si rinviene traccia nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Questa è una grave lacuna che dovrà essere prioritariamente colmata, ricorrendo alle risorse supplementari destinate agli investimenti complementari al PNRR, dei quali si fa menzione nel DEF.**

Revisione della fiscalità: un nuovo paradigma per la tassazione dell'energia

Nel DEF si fa cenno ad una riforma fiscale, da definire nella seconda metà del 2021 che, tra l'altro, "sarà collegata agli sviluppi a livello europeo e globale su temi quali le imposte ambientali".

Con particolare riferimento alla fiscalità ambientale ed energetica, a livello nazionale il dibattito politico si è finora concentrato sui **paventati imminenti tagli ai c.d. "Sussidi Ambientalmente Dannosi"** (sui quali molto è già stato detto dalla nostra Associazione in occasione della consultazione lanciata dal Ministero dell'Ambiente nell'agosto 2020), **anziché prevedere misure come la defiscalizzazione dei carburanti a basso impatto ambientale, ovvero una riforma della tassazione energetica basata sul principio del "chi inquina paga"**, parametrata sui dati emissivi dei prodotti anziché sul volume.

Assopetroli-Assoenergia ritiene che un cambio di paradigma nella tassazione dell'energia sia centrale per il sostegno alla transizione energetica.

Attualmente infatti i carburanti tradizionali e i biocarburanti sono sottoposti al medesimo regime di tassazione (IVA e accise), un sistema ormai anacronistico che non stimola l'innovazione, la competizione tra le migliori tecnologie e, in ultima istanza, rallenta la transizione verso una mobilità decarbonizzata.

L'Associazione resta a piena disposizione per fornire ulteriori elementi utili e ringrazia per l'attenzione che sarà riservata al presente documento.

Con osservanza

Il Segretario Generale
Sebastiano Gallitelli

