



Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*

Senato della Repubblica

**Commissioni riunite 6^a (Finanze e tesoro) e 10^a (Industria, commercio,
turismo)**

AS 1/AC 5/AG 3

**Conversione in legge del decreto legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure
urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina**

Audizione CNA

5 aprile 2022

Sommario

1. MISURE IN TEMA DI PREZZI DELL'ENERGIA E DEL GAS	1
2. CONTRATTI PUBBLICI. REVISIONE PREZZI.....	5
3. MISURE PER IL LAVORO	8
4. MISURE A SOSTEGNO DELL'AUTOTRASPORTO	9
5. MISURE A SOSTEGNO DEL TURISMO.....	12

1. MISURE IN TEMA DI PREZZI DELL'ENERGIA E DEL GAS

Le disposizioni in materia di energia contenute nel presente decreto legge si inseriscono in continuità rispetto alle decisioni finora adottate dal Governo per arginare gli impatti del caro-energia, ed in particolare con il DL 7/2022 tuttora in corso di conversione alle Camere. Il perdurare del peso del costo dell'energia su famiglie e imprese, connesso al conflitto che prosegue da oltre 40 giorni, ha infatti reso necessario un nuovo intervento volto a rafforzare le misure ed ampliare la sfera dei benefici ad una più ampia platea di soggetti.

In merito, è certamente positiva l'**estensione del credito d'imposta precedentemente previsto solo per le imprese a forte consumo di energia elettrica e di gas naturale** (artt. 3 e 4) anche a quelle imprese che non rientrano specificatamente in tale definizione.

Si tratta infatti di una misura per la cui introduzione CNA si è fortemente spesa e di cui potranno finalmente beneficiare molte piccole imprese appartenenti ai settori produttivi più impattati dal caro-energia e che finora sono rimaste escluse dal beneficio perché non rientranti nei parametri previsti per la concessione degli sgravi. L'attuale formulazione, invece, tiene conto anche di queste imprese, per le quali i rincari energetici hanno comportato bollette nei casi più gravi anche triplicate rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente.

Rileviamo però che sarebbe opportuno estendere il periodo di applicazione di tale misura anche per il primo trimestre 2022, analogamente a quanto previsto per gli energivori/gasivori.

Il decreto inoltre interviene con un rafforzamento dei **bonus sociali** per energia elettrica e gas. Pur comprendendo l'importanza dei bonus energetici quali misure di equità sociale, evidenziamo che il loro finanziamento richiederebbe però una più corretta ed adeguata collocazione al di fuori della bolletta energetica. Proprio perché strumenti di politica sociale, meriterebbero infatti di essere traslati nelle competenze programmatiche e di bilancio del Ministero del Lavoro, come più volte indicato anche dalla Autorità di regolazione.

Tale intervento andrebbe incontro alle richieste di **alleggerimento degli oneri generali in bolletta**, da tempo richiesto anche da CNA e che ha trovato una sorta di formalizzazione *de facto* proprio attraverso le misure emergenziali per fronteggiare il caro-energia. Tali interventi hanno concretizzato l'auspicata fiscalizzazione degli oneri generali, che in condizioni "normali" ha incontrato tante resistenze e che la crisi energetica ha invece reso un passaggio necessario per allentare la pressione degli alti prezzi sulle bollette di imprese e cittadini.

Riteniamo quindi utile che il Governo proceda alla formalizzazione di tale riforma, con una indicazione normativa chiara ed univoca che renda definitivamente strutturale tale passaggio.

In relazione alle misure in materia di trasparenza dei prezzi (art. 7), cogliamo positivamente l'intento di rafforzare gli strumenti dedicati al **monitoraggio delle dinamiche dei mercati energetici**, ma segnaliamo la necessità che il Governo si spinga oltre, sia adottando misure nuove e forti – come ad esempio l'introduzione di un **cap al prezzo dell'energia** che scatti in automatico una volta raggiunti livelli di guardia dei prezzi – che rivedendo alcune scelte adottate in passato e di cui l'attuale contingenza ha mostrato i limiti.

In particolare sarebbe opportuno prevedere, per il mercato del gas, che l'attuale configurazione del mercato sulla base dei prezzi spot possa essere integrata anche dalla possibilità di sottoscrivere **contratti a medio-lungo termine**, che rappresentano una “assicurazione” rispetto ad improvvisi e repentini innalzamenti dei livelli dei prezzi.

Un ultimo accenno va fatto alla previsione di cui all'art. 8, che prevede la possibilità di **rateizzazione delle bollette delle imprese**. Si tratta di un intervento che era inizialmente previsto per le utenze domestiche – e che può essere a nostro avviso migliorata prevedendo l'estensione del periodo di applicazione. La norma fa infatti riferimento alle bollette delle imprese relative ai mesi di maggio e giugno 2022, mentre sarebbe utile che vengano incluse anche quelle emesse nel corso del mese di aprile, sia per garantire uno strumento di facilitazione per le imprese rispetto agli attuali livelli di costo, che per dare coerenza al quadro delle misure previste, che sono comunque tutte orientate alla copertura del secondo trimestre dell'anno.

Vogliamo da ultimo evidenziare un tema che riteniamo importante sia dal punto di vista della sicurezza energetica del paese che per lo sviluppo delle PMI e, in particolare, per i possibili profili di riduzione dell'impatto dell'energia all'interno dei loro processi produttivi.

Riteniamo infatti che l'impegno del Governo sui temi energetici debba superare l'attuale contesto emergenziale ed orientarsi a definire un quadro di misure strategiche più strutturate e di prospettiva, per mettere in sicurezza il sistema energetico nazionale rispetto a future nuove crisi energetiche. Un impegno che è stato in parte accennato con il DL 17/22 e che merita di essere ulteriormente sviluppato per dare al paese una maggiore garanzia di risposta efficiente di fronte a possibili nuovi choc.

L'Italia presenta note criticità sotto il profilo energetico, a partire dalla forte dipendenza dal gas (in particolare da quello russo) per gli usi civili e produttivi; tuttavia possiede anche tutti gli

strumenti – in termini di programmazione, di ricerca e di risorse – per definire una strategia organica e complessiva in grado di sviluppare tutti gli asset necessari alla sicurezza e alla resilienza del sistema energetico, colmando le carenze di una visione che ha finora colpevolmente trascurato aspetti fondamentali e dal grande potenziale di sviluppo nel sistema. Il rinnovato impegno del Governo sulle **rinnovabili** quale elemento necessario ad implementare la produzione energetica nazionale per ridurre l'attuale livello di approvvigionamento dall'estero, rischia infatti di non sortire gli effetti auspicati in termini di obiettivi da raggiungere senza che siano affinati gli strumenti messi in campo.

Finora le misure adottate per incrementare la realizzazione degli interventi di installazione di potenza da FER sono state dedicate ad un primo intervento di semplificazione dei processi autorizzativi; una necessità concreta, volta a sbloccare gli iter in corso e a velocizzare quelli futuri.

Tuttavia, per un effettivo incremento della potenza installata – che per essere in linea con gli obiettivi Europei dovrebbe raggiungere i 7GW/anno, rispetto all'attuale scarso 0,8 Gw/anno – non è sufficiente agire solo a livello burocratico, quanto piuttosto adottare misure specifiche e mirate per ingaggiare le PMI in questo percorso, sfruttandone il potenziale all'interno del sistema energetico.

Basti ricordare, sulla scia di uno studio realizzato da CNA in collaborazione con la Fondazione Sviluppo Sostenibile, che le PMI manifatturiere realizzano consumi energetici superiori a 26 milioni di tep all'anno (pari al gas utilizzato per riscaldare le nostre case), con impatti assai rilevanti in termini di costi fissi per l'energia all'interno dei propri bilanci (considerato che una PMI paga l'energia quattro volte di più di una impresa industriale).

Tale aspetto rende le piccole e medie imprese da sempre attente al tema dell'autoproduzione di energia proprio in chiave di riduzione dei costi fissi aziendali; tuttavia, la grave assenza di strumenti di sostegno in grado di spingerne gli investimenti le ha di fatto marginalizzate rispetto al loro potenziale di sviluppo in tale ambito. Non è un caso che le imprese che hanno realizzato un intervento di miglioramento energetico negli ultimi tre anni (1 impresa su 2) si sono orientate per la maggior parte (49%) verso investimenti meno strutturati e più semplici.

Per sostenere il potenziale di sviluppo delle PMI in auto-produzione e coinvolgerle nel processo di rafforzamento delle FER a livello nazionale, bisogna quindi strutturare un set di misure specificamente orientate, che ne supportino quantomeno gli investimenti iniziali. Al momento,



le PMI possiedono circa 500 mila immobili strumentali che rappresentano ciascuno un potenziale sito di installazione FER e che collettivamente sarebbero in grado di impegnare fino a 60mila MW/h di potenza installata. Numeri che, se opportunamente sfruttati, potrebbero contribuire in maniera concreta alla riduzione dell'approvvigionamento del gas dall'estero, come hanno evidenziato le curve di crescita delle FER italiane nel corso degli ultimi vent'anni. Per tale ragione, sarebbe opportuno prevedere l'istituzione di un fondo dedicato al sostegno dell'autoproduzione delle PMI, come originariamente previsto dal DL Energia, o preferibilmente l'istituzione di un credito d'imposta del 50% (pari a quanto previsto per gli immobili residenziali) per gli interventi realizzati dalle PMI per l'installazione di impianti per l'auto-produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

2. CONTRATTI PUBBLICI. REVISIONE PREZZI

Come noto, dallo scorso anno si è registrato un brusco incremento del livello dei prezzi alla produzione e, in particolare, di quelli delle materie prime e dei prodotti legati al settore delle costruzioni.

Tale fenomeno del caro prezzi ha fortemente penalizzato le imprese che operano nell'ambito degli appalti pubblici, le quali, in ossequio al principio di invariabilità del corrispettivo d'appalto, sono state costrette ad eseguire i lavori affidati a prezzi molto inferiori rispetto a quelli correnti di mercato.

Per questo motivo, per ovviare agli effetti dannosi del caro prezzi legato alla pandemia dapprima e alla crisi ucraina poi, il legislatore ha sin qui introdotto sostanziali modifiche alla disciplina in commento su diversi fronti: la "revisione dei prezzi", la possibilità di compensare il corrispettivo dell'appalto per il valore percentuale che eccede i limiti fissati dalla legge e un aumento della dotazione dei fondi dedicati per attingere alle risorse.

In particolare, l'art. 23, comma 1, del decreto in titolo consente al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS) di anticipare il 50% delle somme richieste dalle committenti per far fronte alle istanze di compensazione pervenute dalle imprese aventi diritto. Utilizzando per tale anticipazione le somme del Fondo per l'adeguamento prezzi istituito dal decreto n. 73/2021 (decreto Sostegni bis) che viene ulteriormente incrementato.

Da un attento esame delle disposizioni introdotte CNA, pur riconoscendo gli sforzi compiuti dal legislatore in una situazione di eccezionalità, ne evidenzia l'incompiutezza sia in ordine alle fattispecie ricomprese che all'arco temporale preso a riferimento. Caratteristica che, inevitabilmente, determinerà ulteriori revisioni normative nel breve periodo così da evitare contrastanti interpretazioni, peraltro da sempre foriere di contenziosi.

Numerose, infatti, sono le perplessità che si sono poste all'indomani della pubblicazione del decreto legge in esame. Come segnalato in precedenza, i materiali per i quali è possibile effettuare la richiesta di compensazione e le modalità operative della stessa sono definite da un decreto del Ministero delle Infrastrutture. In particolare, l'elenco dei materiali censiti fino ad ora risulta scarno e, sotto alcuni profili, incompiuto. Per questo, a parere di CNA, è necessario rilevare e monitorare la variazione dei prezzi, aggiornare il paniere dei materiali sui quali concentrare le rilevazioni, inserendo altri elementi quali ad esempio il legno strutturale, i materiali per gli impianti, ecc. in modo da ottenere un quadro aggiornato dell'effettivo

andamento del mercato e dei materiali più significativi per le categorie interessate dalle variazioni.

Al fine di rendere più puntuale e trasparente il predetto monitoraggio, chiediamo di essere ricompresi nell'elenco dei soggetti partecipanti alla Commissione ministeriale del MIMS per l'adozione del nuovo decreto compensazioni.

Ciò premesso, si segnalano alcune osservazioni nel merito dell'esame dell'articolo 23.

In primo luogo, un ripensamento della tempistica legata alla richiesta di compensazione, in quanto i 15 giorni di tempo previsti dalla legge per la presentazione della domanda risultano insufficienti per molte imprese, specialmente quelle di piccole dimensioni, data la complessità delle informazioni.

Un'altra questione concerne l'individuazione dei confini dell'ambito oggettivo di applicazione della norma, che avrebbe dovuto includere nell'ambito di applicazione anche i lavori contabilizzati aggiudicati e in attesa di collaudo nell'anno solare di presentazione dell'offerta. Tale modifica si rende necessaria per non penalizzare i lavori di piccola entità aggiudicati e realizzati nell'arco temporale indicato, in relazione ai quali incide comunque il problema della maggiore onerosità sopravvenuta.

Un'ultima annotazione riguarda la qualità della regolazione della materia. CNA auspica un intervento legislativo che riordini e razionalizzi la normativa sulla revisione dei prezzi dei materiali. Serve certezza e stabilità per superare l'attuale disorientamento degli operatori, siano essi stazioni appaltanti o appaltatori.

La procedura introdotta con il decreto Sostegni-ter riguarda solo le future gare, ma non fornisce soluzioni adeguate per la prosecuzione dei contratti in corso, rispetto ai quali la normativa introdotta per il caro-materiali nel 2021 appare insufficiente a risolvere i problemi dei cantieri in corso di esecuzione.

Più in generale, inoltre, la disciplina sin qui introdotta, non tiene conto in maniera adeguata dei lavori già aggiudicati. A tal fine, andrebbe previsto un aggiornamento dei prezziari, oltre che per gli accordi quadro, anche per i contratti di lavori la cui offerta è stata fatta antecedentemente al 2021 ma che sono ancora in corso di esecuzione.

Infine, per contemperare le esigenze di perseguimento del pubblico interesse (art. 97 Cost.), e di tutela della solidarietà sociale e della libera iniziativa economica (art. 2 Cost), occorre



prevedere una sospensione per causa di forza maggiore, ossia per aumento dei costi dei materiali tale da rendere nei fatti insostenibile la prosecuzione dell'appalto.

3. MISURE PER IL LAVORO

In materia di lavoro, si interviene (articolo 11) mediante l'estensione delle settimane di integrazione salariale per le aziende che rientrano nel campo di applicazione della CIGO e per quelle che rientrano nel campo di applicazione dei Fondi di cui agli articoli 26, 29 e 40 del decreto legislativo n. 148/2015.

Le imprese artigiane, in quanto rientranti nel campo di applicazione dell'articolo 27 del decreto legislativo n. 148/2015, non sono beneficiarie dell'ulteriore stanziamento economico previsto dalla normativa in commento.

Sul punto si precisa che, benché il settore dell'artigianato sia caratterizzato da imprese che storicamente – fatta eccezione per i dati registrati nella fase pandemica - fanno un breve ricorso alle settimane di sospensione o riduzione dell'attività lavorativa, in questa fase sono particolarmente colpite dalle conseguenze economiche derivanti dalla crisi politica internazionale e dalla guerra in Ucraina.

Anche per tali ragioni, le Parti Sociali istitutrici del Fondo di Solidarietà Bilaterale per l'Artigianato (FSBA) sono impegnate in un costante monitoraggio dell'andamento delle domande di sostegno al reddito, al fine di segnalare tempestivamente al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali la necessità di attivare ulteriori interventi.

Per quanto concerne, invece, l'agevolazione contributiva per le assunzioni, la nuova normativa prevede l'estensione di tale beneficio (art. 12), anche per l'assunzione a tempo indeterminato di lavoratori licenziati nei sei mesi precedenti da imprese partecipanti a tavoli di crisi ovvero di lavoratori impiegati in rami di azienda oggetto di trasferimento da parte di tali imprese.

Fermo restando l'opportunità dell'agevolazione, si rappresenta la necessità che analoghi incentivi vengano previsti anche per le assunzioni a tempo determinato.

Nell'attuale fase storica, infatti, è quanto mai opportuno dare fiducia alle imprese e incentivarle ad assumere, anche a tempo determinato, alla luce del fatto che frequentemente il contratto a tempo determinato – che comunque prevede analoghe garanzie per il lavoratore rispetto al contratto a tempo indeterminato – conduce all'instaurazione di forme di lavoro stabile. Ciò è particolarmente diffuso nelle imprese artigiane e in quelle di minori dimensioni, dove la formazione del dipendente rappresenta un investimento specifico e rilevante per il datore di lavoro, il quale, quindi, ha il notevole interesse alla stabilizzazione del rapporto di lavoro.

4. MISURE A SOSTEGNO DELL'AUTOTRASPORTO

Il c.d. "Decreto Ucraina" dispone l'inveramento di molti (e fondamentali) punti contenuti nel **protocollo di intesa sottoscritto il 17 Marzo 2022** dalla Vice Ministra Bellanova e le principali associazioni di rappresentanza dell'autotrasporto.

PROTOCOLLO 17 MARZO 2022 - DECRETO 21 MARZO 2022 N.21 – PARTE AUTOTRASPORTO				
ATTI	TEMI	ATTO NORMATIVO	PERIODO	RISORSE (Milioni di euro)
P R O T O C O L L O 17.3.2022	RIDUZIONE COSTO CARBURANTE – MISURA GENERALE	D. n°21/2022 Art. 1, commi 1,2,3	30 giorni	63,00
	FERROBONUS	D. n°21/2022 Art. 13, comma 1	2022	19,50
	MAREBONUS	D. n°21/2022 Art. 13, comma 2	2022	19,00
	CLAUSOLA ADEGUAMENTO AUTOMATICO GASOLIO	D. n°21/2022 Art. 14, comma 1, lettera "a"	Strutturale	
	CONTRIBUTO PEDAGGI AUTOSTRADALI	D. n°21/2022 Art. 15, comma 1	2022	15,00
	DEDUZIONI FORFETARIE	D. n°21/2022 Art. 15, comma 2	2022	5,00
	ESONERO CONTRIBUTO AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI	D. n°21/2022 Art. 16	2022	1,40
	FONDO PER IL SOSTEGNO DEL SETTORE AUTOTRASPORTO	D. n°21/2022 Art. 17	2022	500,00
	VALORI INDICATIVI DEI COSTI DI ESERCIZIO	D. n°21/2022 Art. 14, comma 1, lettera "b"	Strutturale	
	TOTALE RISORSE ECONOMICHE STANZIATE			

Il conseguente e fattuale impegno economico è pertanto valutato positivamente dalla categoria. È il caso, però, di monitorare il processo di materiale attuazione delle disposizioni, affinché le misure ivi previste siano rese immuni da fenomeni speculativi. Ne segue il bisogno di definire quei criteri preordinati a rendere (le misure) il più facilmente fruibili.

In particolare, va difesa da manovre speculative l'impianto della misura introdotta dall'art. 1 del decreto-legge in esame, relativa alla **riduzione delle aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio impiegato come carburante**. Il variare del prezzo finale alla pompa riscontrato su un esteso campione di distributori ha fatto sollevare, infatti, molteplici dubbi e perplessità circa l'effettivo adeguamento dei gestori al taglio dei 25 centesimi/litro. Nel caso di rifornimenti extrarete, il documento di accompagnamento del carburante (e-Das), deve essere rilasciato con ben indicata l'aliquota di 0,3674 così come indicato nella specifica nota dell'ADM. A salvaguardia degli interessi di imprese e cittadini, andrebbero, pertanto, effettuati tempestivi controlli a campione, al fine di verificare il rispetto di questa indispensabile misura.

Altrettanto importante appare il rifinanziamento delle misure volte a supportare l'utilizzo del trasporto su rotaia e via mare. Il riferimento è, ovviamente, ai c.d. **Ferrobonus** e **Marebonus** (art. 13). Per sostenere, in concreto, le forme di trasporto interessate dalle ambedue le misure, occorre fare in modo che i benefici ad esse correlati siano riconosciuti direttamente alle imprese dell'autotrasporto.

Nell'intento di incentivare l'utilizzo della forma scritta nel perfezionamento dei contratti di trasporto e garantire, in tale prospettiva, la sicurezza nella circolazione stradale, è valutata positivamente l'introduzione dell'obbligo – nel caso dei contratti conclusi in forma non scritta – della determinazione del corrispettivo. Ciò in base ai valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di trasporto merci per conto terzi (art. 14, co. 1, lett. b)). Per assicurare l'effettività di tale previsione, sarebbe, tuttavia, necessario attribuire ad un soggetto *super partes* il compito di verificarne il materiale rispetto (incaricando ad esempio lo stesso MIMS tramite il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori).

Non possiamo che apprezzare, infine, l'istituzione del **Fondo per il sostegno del settore dell'autotrasporto** di cui all'art. 17 del decreto oggetto di conversione. Trattasi, infatti, di una misura di fondamentale rilievo, utile a compensare gli aumenti (senza precedenti) del costo del carburante. D'altra parte, come più volte messo in evidenza dalla nostra Associazione, il costo del carburante, per le imprese di autotrasporto, incide per circa il 30% sui costi aziendali complessivi. Un impatto davvero considerevole, per cui sia chiaro un dato: per fare in modo che, a livello effettuale, dal monte risorse apprestate dal Governo, se ne possano inferire dei contributi immediatamente e concretamente percepibili dalle imprese del settore, le agevolazioni andrebbero riservate alle realtà d'impresa con mezzi di classe ambientale euro 5

e 6, di massa complessiva superiore a 75 quintali. Questo perché, in forza dell'intervento di cui all'art. 1, co. 2, i predetti soggetti hanno ricevuto un ausilio pressoché irrilevante. Per concludere, dunque, i criteri di determinazione, le modalità di assegnazione e le procedure di erogazione dei 500 milioni di euro stanziati a supporto del Fondo debbono risultare i più semplici, se l'obiettivo del decisore politico, è, nella pratica, quello di mitigare gli effetti economici derivanti dagli eccezionali aumenti dei prezzi del carburante.

5. MISURE A SOSTEGNO DEL TURISMO

CNA coglie positivamente la previsione di un **credito d'imposta con riguardo al comparto turistico** (art. 22). Al perdurare della crisi dettata dall'emergenza sanitaria si vanno sommando, infatti, gli effetti cagionati dalla instabilità internazionale, i quali finiscono col fiaccare le correnti turistiche caratterizzanti, per tradizione, i mesi di primavera. Di qui, dunque, il venire in considerazione di una nuova condizione di tensione finanziaria in capo agli agenti economici del settore, con gravi ricadute occupazionali e sociali.

Pertanto, la concessione di un credito d'imposta muove, in linea generale, nella giusta direzione. Bene, in particolare, la condizionalità per cui i proprietari dei beni immobili destinati all'accoglienza coincidano con chi, in concreto, gestisce l'attività ivi svolta. Tuttavia, vale portare all'attenzione dei membri delle Commissioni talune criticità.

In primo luogo, è da segnalare come il comma 2, nel precisare le tipologie di imprese aventi diritto al contributo agevolativo, non menzioni alcune fra le più importanti realtà del settore esercenti, per antonomasia, attività turistico-ricettive (*bed and breakfast*, affittacamere, case e appartamenti per vacanze, *residence* e campeggi). L'auspicio è che tale lacuna non rilevi giuridicamente ai fini della materiale perimetrazione dei soggetti beneficiari.

In secondo luogo, la disposizione in discorso, correlando il riconoscimento del credito d'imposta a quanto versato a titolo di seconda rata IMU nell'anno 2021, associa il meccanismo di ristoro agli immobili rientranti nella categoria catastale D/2, presso i quali è gestita l'attività turistico-ricettiva. Sul punto, mette conto evidenziare come, nella citata categoria, vengano a rigore inquadrate tutte le strutture ricettive con fini di lucro (alberghi, pensioni, ecc.), rientrandovi, a motivo di ciò, ostelli della gioventù, rifugi di montagna, colonie marine e montane. La preoccupazione, in altre parole, risiede nel fatto che, per come scritto, il testo della norma possa irragionevolmente escludere qualche operatore del settore.

In terzo luogo, andrebbe riconsiderata la percentuale – pari al 50% – di diminuzione del fatturato o dei corrispettivi per avere accesso alla agevolazione fiscale. Questo perché, come accennato in premessa, il turismo appare tra i settori più danneggiati dal contemporaneo incidere della duplice crisi (pandemica e ucraina). Ne viene, a nostro giudizio, la necessità di apprestare un congegno di calcolo che prescindendo dalla previsione di una soglia preclusiva, delineando, per converso, un sistema di *decalage* che comporti una progressiva contrazione dell'entità del beneficio all'assottigliarsi delle perdite.

