

**Contributo nell'ambito dell'esame del
Decreto-legge recante misure urgenti per il sostegno alle imprese, al lavoro e alle
professioni, per la liquidità, la salute e i servizi territoriali, connesse all'emergenza da
COVID-19
AC 3132 (DL Sostegni Bis)**

Commissione V Bilancio, Tesoro e Programmazione della Camera dei Deputati
1° giugno 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.

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

Siamo oggi chiamati a fornire il nostro contributo sul DL Sostegni-bis, un provvedimento ambizioso che destina 9 miliardi di euro per il sostegno della liquidità, della capitalizzazione delle imprese e per garantire l'accesso al credito delle PMI.

L'Associazione accoglie con favore la proroga al 31 dicembre 2021 della moratoria sui prestiti e il prolungamento (seppur con una rimodulazione) degli strumenti di garanzia emergenziali previsti dal Fondo di Garanzia per le PMI e da Garanzia Italia di Sace. È però fondamentale valutare la possibilità di prorogare ulteriormente le misure di sostegno – anche attraverso il ripristino della garanzia statale al 100% – in quanto i *rating* bancari, a seguito della pandemia, sono peggiorati per la totalità delle imprese e, pertanto, l'accesso al credito è più difficile. Si invita inoltre a tenere in considerazione il fatto che i bilanci delle imprese del settore della distribuzione dei carburanti presentano dei fatturati che non rispecchiano le reali dimensioni del *business*, per via di una componente fiscale che incide per oltre il 60%. **Ne consegue la necessità di introdurre strutturalmente un meccanismo correttivo, che consenta di scorporare il peso fiscale dal computo del fatturato.**

Positiva è poi la previsione di **nuovi contributi a fondo perduto** per il sostegno degli operatori economici, con partita IVA attiva alla data del 26 maggio 2021, colpiti dall'emergenza epidemiologica. Si evidenzia però che lo **sbarramento del 30% del calo di fatturato non consente ad una vasta platea di imprese di accedere al sostegno, pur avendo registrato un calo di fatturato importante** (per il

settore dei carburanti, attualmente il calo registrato si aggira attorno al 20%). **Occorre quindi studiare un meccanismo per includere anche altre tipologie di impresa.**

Bene anche l'estensione a 2.000.000 €/anno del limite annuo dei crediti compensabili o rimborsabili ai soggetti intestatari di conto fiscale per l'anno 2021. A tal proposito la nostra Associazione, già in occasione dell'esame del Documento di Economia e Finanza, aveva avanzato la proposta, come ulteriore misura agevolativa per le PMI, di valutare per il 2021 un innalzamento del suddetto limite a 3.000.000 €/anno. Tale innalzamento si rende particolarmente necessario per le imprese che operano nel settore dei carburanti, il cui fatturato, come si è detto, è fortemente inflazionato 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.

Si ritiene inoltre che se l'Esecutivo intende liberare risorse finanziarie da destinare ad investimenti e nuova occupazione, **la tassazione sulle imprese debba 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 poi **intervenire sulla disciplina delle società in perdita sistematica**, adeguando i parametri di redditività all'attuale fase economica.

Il settore della distribuzione dei carburanti, infine, pur avendo subito gli effetti del calo dei consumi provocato dalle restrizioni alla mobilità (tutt'ora, nonostante la ripresa parziale dei consumi, il calo si attesta ancora attorno a un -20% circa rispetto alla situazione ante-pandemia), ha dovuto continuare a fare fronte a gravosi costi fissi. Sarebbe pertanto opportuno **prevedere un'esenzione, o quanto meno una riduzione, del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione e esposizione pubblicitaria**.

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

Lo European Systemic Risk Board, organismo dell'Unione europea che si occupa della stabilità finanziaria, ha pubblicato il 28 aprile 2021 un report dal titolo "[Prevention and management of a](#)

large number of corporate insolvencies”, nel quale lancia un allarme agli Stati membri: se le misure di gestione della crisi saranno ritirate troppo velocemente potrebbe verificarsi un’enorme ondata di insolvenze. I Paesi, pertanto, dovranno studiare una transizione graduale verso la “normalità”, consentendo alle imprese di sopravvivere quando la pandemia sarà finita.

Quello delle **crisi di insolvenza**, provocate dalla crescente difficoltà per le imprese ad accedere al credito, è un problema estremamente critico per il settore della distribuzione dei carburanti, sul quale si invita ad una riflessione più approfondita.

Le imprese del settore dei carburanti, nell’ultimo anno, hanno continuato a svolgere un servizio essenziale e non interrompibile. Ciò, in presenza di una consistente riduzione dei ricavi e di costi incompressibili, ha determinato una pressione estrema sui loro bilanci, compromettendo la loro leva finanziaria e la loro solvibilità.

Le misure di sostegno implementate dal Governo (dalla moratoria all’accesso ai finanziamenti garantiti) sono state spesso intempestive o addirittura inaccessibili (l’anomalia del peso fiscale sulle PMI del nostro settore determina un livello di fatturato che, in assenza di correttivi, le colloca al di sopra dei limiti di accessibilità al fondo di garanzia per le PMI). Queste misure, di fatto, non hanno risolto il problema, ma lo hanno soltanto differito.

Primi dieci settori

Per incidenza dei cambi sul totale delle imprese



Molte imprese sono diventate il bersaglio della criminalità, pronta ad intervenire “in aiuto” con immissione di liquidità, acquisendone fittiziamente la titolarità. Lo dimostrano i recenti dati di Cerved, secondo i quali i passaggi di mano delle imprese si registrano soprattutto nelle regioni e nei settori dove fenomeni di infiltrazione mafiosa sono più comuni. La crisi economica seguita alla pandemia ha infatti creato il terreno ideale per la criminalità, che grazie all’ampia disponibilità di liquidità può acquisire il controllo di società in difficoltà.

Nei primi dieci mesi di pandemia, sempre secondo Cerved, il settore della distribuzione dei carburanti è stato tra quelli che ha fatto registrare la maggiore incidenza di cambi di titolare (2,8% del totale).

Fonte: elaborazione Cerved in esclusiva per La Repubblica (24 febbraio 2021, “Supermarket Covid. Le mani dei clan sulle aziende in crisi”, Floriana Bulfon)

Salvaguardare le PMI del comparto attraverso la concessione di “ossigeno finanziario” significa, in definitiva, proteggere un tessuto imprenditoriale sano che, altrimenti, rischia concretamente di finire nelle mani della criminalità.

Alla luce di questo dato allarmante è necessario mantenere alta la soglia di attenzione sul comparto, prevedendo misure *ad hoc*, corroborate da una costante, coordinata e mirata attività di controllo.

Oltre alle difficoltà legate alla pandemia, è opportuno inoltre ricordare che il settore sconta gli effetti di un grave fenomeno che il mercato registra da oltre un quinquennio – quello delle **diffuse frodi IVA e accise** – che comporta un’alterazione della concorrenza e del funzionamento del mercato interno, minando la sopravvivenza dell’intero settore.

Come da ultimo dimostrato dagli esiti dell’indagine “Petrolmafie s.p.a.”, tali frodi sono **perpetrate principalmente da soggetti contigui alla criminalità organizzata di stampo mafioso** e si concentrano in modo preponderante sull’evasione dell’IVA, che si è rivelato essere il tributo maggiormente vulnerabile.

Molto lavoro è già stato fatto negli ultimi cinque anni per contrastare questi fenomeni nel comparto dei carburanti: tutte le ultime manovre di bilancio, grazie anche al ruolo proattivo di Assopetroli-Assoenergia, hanno visto l’introduzione di misure finalizzate al recupero del gettito fiscale e alla ridefinizione della strategia di contrasto all’evasione destinata a produrre effetti strutturali.

Nel complesso, negli ultimi anni **è stata realizzata la più pervasiva riforma che il diritto tributario italiano abbia mai conosciuto**, che ha implicato una stratificazione di oneri intricati e gravosi a carico degli operatori, senza peraltro prevedere alcuna facilitazione le imprese dimostrabilmente integre.

Pur nella convinzione che la piena attuazione delle già numerose misure messe in campo e il rafforzamento dell’attività di controllo - concertata e coordinata tra i vari attori deputati al controllo - possa dispiegare a pieno i propri effetti nel tempo, **si ritiene però che un ultimo e decisivo passo per mettere al riparo il settore dei carburanti da tale vulnerabilità possa essere rappresentato dall’introduzione della c.d. *reverse charge*.**

Con particolare riferimento al tema del danno erariale cagionato dalle sole frodi IVA, la nostra Associazione stima infatti che, in media, una quota pari al 15% dei prodotti petroliferi immessi in consumo venga ogni anno distratta sul mercato parallelo, determinando una frode IVA stimata – in via fortemente prudenziale – in almeno 2 miliardi di euro.

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.

Nel ringraziare per l'attenzione, si rinnova la piena disponibilità dell'Associazione a fornire ulteriori elementi di interesse.

Distinti saluti,

Il Segretario Generale
Sebastiano Gallitelli

