



Senato della Repubblica

XIX Legislatura

6^a Commissione (Finanze e tesoro)

Documento di osservazioni e proposte

**“Conversione in legge del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38,
recante disposizioni urgenti in materia fiscale ed economica”**

**“Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33,
recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi
connessi alle crisi dei mercati internazionali”**

(AS 1852 e AS 1845)

7 aprile 2026

Illustre Presidente, Onorevoli Commissari,

si esprime innanzitutto un sentito ringraziamento per aver offerto l'opportunità di fornire il contributo di Confartigianato, CNA e Casartigiani nella discussione del provvedimento recante "Disposizioni urgenti in materia fiscale ed economica".

Il decreto-legge interviene su diversi aspetti tributari, tra proroghe di disposizioni impositive e assestamenti di precedenti misure.

Di estrema rilevanza per il suo carattere fortemente penalizzante, è la misura contenuta **nell'articolo 8** del decreto in commento, che **riduce drasticamente gli importi spettanti ai cosiddetti "esodati" della Transizione 5.0**: si tratta delle imprese che hanno effettuato la prenotazione del credito d'imposta 5.0 tra il 7 e il 27 novembre 2025, alle quali erano state fornite ripetute rassicurazioni dalle Istituzioni sul riconoscimento degli incentivi originari, sempreché avessero correttamente inviato le domande nella predetta finestra temporale.

La disposizione è **superata alla luce dei contenuti del D.L. n. 42 del 3 aprile 2026** che, a seguito dell'esito dell'incontro convocato dal Governo il 1° aprile 2026, **ha modificato il citato articolo 8. In sostanza a tutte le imprese che avevano presentato domanda nel citato periodo temporale e che avevano ricevuto dal GSE comunicazione che le stesse rispondevano ai requisiti tecnici di ammissibilità, è garantito un credito d'imposta nella misura dell'89,77% di quello spettante per gli investimenti di cui agli allegati A e B della legge n. 232 del 2016. Per gli investimenti in impianti finalizzati all'autoproduzione di energia è, invece, riconosciuto, secondo modalità che saranno definite con apposito DM del MIMIT, un contributo a valere sui seguenti importi: 57,7 milioni per il 2026, 80 milioni per il 2027 e 60 milioni per il 2028.**

In assenza del citato intervento, il decreto avrebbe portato a un repentino cambio di rotta mettendo a rischio gli investimenti già effettuati da molti imprenditori: un "cambio delle regole" a giochi già avviati, avrebbe inevitabilmente esposto le imprese a gravissime ripercussioni economiche e finanziarie per dover sopperire al pesante ridimensionamento della misura del credito d'imposta.

Appreziamo altresì i contenuti dell'articolo 7 che, con maggiore equità, amplia l'ambito oggettivo di applicazione dell'iper-ammortamento, includendovi anche gli investimenti in beni strumentali prodotti al di fuori dei Paesi dell'Unione Europea e dei Paesi aderenti all'Accordo sullo Spazio economico Europeo, con ciò rimuovendo il requisito della limitata provenienza geografica dei beni agevolabili. In tal modo, viene permesso a molte aziende i cui unici produttori di beni strumentali sono localizzati in Paesi extra-UE di fruire dell'incentivo, salvaguardando l'occupazione. Dopo l'intervenuta modifica del campo di applicazione della

disposizione, è **oltremodo necessario che il Governo emani rapidamente il Decreto ministeriale attuativo della misura.**

In tema di iper-ammortamento è opportuno includere i “*Software* relativi alla gestione di impresa”, tra i beni immateriali strumentali agevolabili, così come già previsto per Transizione 5.0 come pure prevedere per i soggetti che aderiscono al Concordato preventivo biennale che fra le rettifiche ammesse è ricompresa la maggiorazione dell’ammortamento prevista dalla disciplina in oggetto.

I *software* gestionali rappresentano uno strumento essenziale per l’automazione dei processi aziendali e costituiscono la base della trasformazione digitale delle imprese. Numerosi studi, sia a livello nazionale sia internazionale, dimostrano come l’utilizzo di soluzioni gestionali digitali incrementa in modo significativo la produttività aziendale rispetto al mancato utilizzo, con effetti economici tangibili e misurabili. Per quanto riguarda le altre disposizioni che hanno un diretto impatto sul mondo imprenditoriale, Confartigianato, CNA e Casartigiani esprimono parere favorevole sull’**articolo 1** del decreto-legge: la disposizione ridefinisce il regime transitorio di applicazione delle regole di determinazione della base imponibile delle operazioni permutative, introdotte dalla legge di Bilancio 2026, per rendere la disciplina nazionale più conforme a quella unionale, consistenti nella sostituzione del valore normale con l’ammontare complessivo di tutti i costi riferibili alle cessioni o prestazioni, e agganciandolo ora alle operazioni effettuate in esecuzione di contratti stipulati o rinnovati a decorrere dal 1° gennaio 2026. In tal modo, nel rispetto del legittimo affidamento, per i contratti stipulati anteriormente a tale data potrà continuare a trovare applicazione il criterio del valore normale, preservando gli assetti negoziali già formati alla data di entrata in vigore della nuova disciplina; inoltre, viene introdotta anche una clausola di salvaguardia dei comportamenti già adottati dai contribuenti.

Carattere di equità esprime anche l’**articolo 2**, che ripristina il divieto di cumulo tra l’agevolazione prevista per i neo-residenti dall’art. 24-*bis* TUIR, con quella del nuovo regime degli impatriati introdotto dall’art. 5 d.lgs. 209/2023, al pari di quanto disposto in relazione al previgente regime degli impatriati disciplinato dall’art. 16 d.lgs. 147/2015, con effetto nei confronti dei soggetti che trasferiscono la residenza fiscale in Italia dal 2027.

Con l’**articolo 3**, si interviene sulla tassazione dell’avviamento negativo in caso di cessione di azienda, introducendo la possibilità di rateizzare il *badwill* (la differenza negativa tra il prezzo pagato per l’acquisizione di un’azienda e il valore corrente del suo patrimonio netto, che si determina quando il primo è inferiore): per i soggetti che redigono il bilancio in base ai principi contabili internazionali, la differenza negativa (tra il corrispettivo e il valore dei beni e dei rapporti giuridici che costituiscono l’azienda o il ramo

d'azienda), nelle operazioni di cessione dell'azienda o di un ramo di essa con continuazione dell'attività e mantenimento degli assetti occupazionali, limitatamente alla quota rilevata nel conto economico, concorre in quote costanti alla formazione del reddito nell'esercizio stesso e nei quattro successivi. La norma, che vale sia ai fini Ires sia Irap, si applica a decorrere dal periodo d'imposta in corso al 31 dicembre 2024.

Con l'**articolo 5**, viene posticipata al 1° luglio 2026 l'entrata in vigore della c.d. "tassa sui pacchi", consistente in un contributo amministrativo pari a 2 euro a copertura delle spese collegate alle importazioni di piccole spedizioni di valore inferiore ai 150 euro: le scriventi Confederazioni auspicano, altresì, che per la suddetta data sia anche definita la coesistenza tra tale contributo e il nuovo dazio forfetario di 3 euro che sarà previsto a livello unionale dalla stessa data del 1° luglio 2026.

In materia di ritenute, si condividono gli interventi che, da un lato, posticipano di due mesi l'entrata in vigore di quelle applicate sulle **provvigioni delle agenzie di viaggio** (e degli agenti raccomandatari e mediatori marittimi e aerei, e degli agenti e commissionari di imprese petrolifere), di cui all'articolo 25-bis del Dpr 600/1973 (**articolo 6**), e che dall'altro escludono dalla ritenuta i premi erogati agli **atleti dilettanti** al di sotto dell'importo di 300 euro (**articolo 9**).

Sempre in tema di ritenute, si segnala che nel settore delle costruzioni sarebbe opportuno prevedere una revisione della ritenuta d'acconto dell'11% applicata ai cosiddetti "bonifici parlanti" disposti dai contribuenti per beneficiare delle detrazioni fiscali sulla casa.

La percentuale della ritenuta, aumentata in modo significativo (dall'8 all'11%) con la Legge di Bilancio nel 2024, corrisponde, in valore, al margine netto medio delle micro e piccole imprese del settore e, pertanto, andrebbe drasticamente ridotta.

Inoltre, sarebbe opportuno introdurre un meccanismo di compensazione trimestrale dei crediti tramite modello F24, previa certificazione del sostituto d'imposta, anziché rinviare tale possibilità al 2027, così da consentire alle imprese di gestire con maggiore efficacia la propria liquidità in una fase economica particolarmente critica.

Con riferimento alle misure introdotte dal decreto-legge n. 42/2026, è opportuno un riferimento alla positiva introduzione di un articolo aggiuntivo, l'articolo 8-*quater* (Misure urgenti per il sostegno all'internazionalizzazione delle imprese italiane impattate dal rincaro dei costi energetici o dalle conseguenze del conflitto), che interviene sul Fondo rotativo di cui all'articolo 2 di cui all'articolo 2, primo comma, del

decreto-legge 28 maggio 1981, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 1981, n. 394, (Fondo 394/1981) al fine di introdurre un incremento della componente a fondo perduto applicabile ai finanziamenti agevolati per l'internazionalizzazione, con riferimento alle imprese maggiormente esposte agli effetti del rincaro dei costi energetici e alle ricadute economiche del conflitto nell'area del Golfo Persico.

In particolare, apprezzabile è l'elevazione, in generale, fino al 20 per cento della componente a fondo perduto (30 per cento per le PMI) relativamente a iniziative di transizione digitale o ecologica, e riconducibili a imprese che abbiano subito un impatto negativo sul piano economico-finanziario in relazione all'aumento dei costi energetici o alle conseguenze indirette del conflitto mediorientale.

Con l'**articolo 11**, viene ripristinata la legislazione vigente anteriormente alla legge di Bilancio 2026 in materia di trattamento fiscale dell'esenzione delle plusvalenze dell'esclusione dei dividendi dalla formazione del reddito dei titolari di reddito d'impresa. In particolare, la legge di Bilancio 2026 aveva introdotto una stretta sulla tassazione dei dividendi e sulle plusvalenze in regime Pex, stabilendo che la norma che evita la duplice tassazione (in capo alla partecipata e in capo alla partecipante) poteva applicarsi solo in presenza del possesso di una partecipazione nel capitale non inferiore al 5% o di valore fiscale non inferiore a 500.000 euro: tale disposizione viene ora abrogata. Peraltro, va evidenziato che la disposizione introdotta con la legge di Bilancio 2026 penalizzava il possesso di partecipazioni di ridotto valore tipiche delle società di minori dimensioni. Le scriventi Organizzazioni valutano necessario anche il **ripristino della legislazione vigente prima dell'intervento operato dalla legge n. 199 del 2025 (commi 42 e 43), in materia di rateizzazione delle plusvalenze**. In particolare, l'impossibilità, a decorrere dal 2026, di rateizzare le plusvalenze derivanti dalla cessione di beni strumentali, determina un anticipo nel pagamento delle imposte e per i soggetti IRPEF (ditte individuali e società di persone) un incremento nel livello di tassazione connesso alla progressività delle aliquote.

Confartigianato, CNA e Casartigiani valutano negativamente la disposizione che incrementa a 118 euro l'imposta di bollo sui conti correnti intestati ai soggetti diversi dalle persone fisiche (**articolo 12**), determinando un incremento dei costi amministrativi a carico di tutte le imprese, a prescindere dalla dimensione, e penalizzando maggiormente quelle di più ridotte dimensioni.

Il decreto-legge non affronta, tuttavia, alcuni temi che richiederebbero specifiche soluzioni normative: Confartigianato, CNA e Casartigiani **auspicano interventi nel quadro sanzionatorio** affinché le sanzioni oggi previste vengano ricondotte al rispetto del criterio di proporzionalità rispetto alla gravità dell'illecito, criterio

che ha permeato la legge delega di riforma del sistema tributario attuata con il decreto legislativo n. 111/2023. A tal fine, auspicano che, in relazione al nuovo adempimento che impone agli esercenti il collegamento tra strumenti di pagamento elettronico (POS) e strumenti di certificazione dei corrispettivi, e che a tal fine obbliga gli stessi alla corretta esposizione della modalità di pagamento nel documento commerciale, **siano introdotte sanzioni più lievi rispetto a quelli vigenti**, mancando nella fattispecie descritta sottrazione di materia imponibile.

In particolare, per quanto riguarda l'obbligo, in vigore dal 2026, di indicare la corretta modalità d'incasso al momento di rilascio del documento commerciale, sono, ad oggi, applicabili le sanzioni previste, rispettivamente, per la mancata memorizzazione del corrispettivo e per la mancata installazione del Registratore telematico, comprese le sanzioni accessorie consistenti nella chiusura dell'attività per un determinato periodo di tempo. Le sanzioni risultano estremamente pesanti e totalmente sproporzionate rispetto alla gravità dell'illecito, poiché in tali situazioni non si contesta la sottrazione di materia imponibile in quanto il documento commerciale risulta regolarmente emesso seppure con l'indicazione errata della modalità d'incasso (in contanti, piuttosto che con modalità tracciata).

Analogamente, una specifica e meno grave sanzione, rispetto alla perdita della non commercialità, **dovrebbe essere prevista per gli enti non commerciali in relazione alle omissioni per l'obbligo di trasmissione del modello EAS**.

Parimenti riteniamo si possa cogliere l'occasione per garantire il mantenimento del regime fiscale previsto dalla legge n. 398/1991 per le formazioni e associazioni politiche, sindacati, associazioni professionali e di rappresentanza di categorie economiche, attraverso una modifica dell'articolo 4, comma 2 del d.lgs. 117/2017 (decreto di riforma del Terzo settore).

Venendo alle questioni che investono il settore trasportistico, **apprezziamo con estremo favore la decisione del Governo di prorogare il taglio delle accise di 20 centesimi al litro fino al 1° maggio 2026**, come previsto dal recente decreto-legge n. 38/2026. Trattasi di una misura vitale, soprattutto perché estende il beneficio anche al combustibile HVO, incentivando finalmente la transizione ecologica in un momento di crisi. Tuttavia, nonostante questo sforzo, il valore del taglio è stato *de facto* già vanificato dal repentino rialzo dei prezzi industriali. Per le nostre imprese, questa proroga non costituisce un risparmio, ma una mera operazione di contenimento di un danno che resta, purtroppo, insostenibile. Ad ogni modo, è imprescindibile analizzare le disposizioni recate dall'articolo 8-bis del presente decreto (D.L. n. 38/2026) in stretta connessione sistematica con le misure di sostegno introdotte dal precedente D.L. n. 33/2026.

Appare evidente, infatti, come l'efficacia del taglio delle accise oggi in esame sia intrinsecamente legata alla corretta operatività del credito d'imposta già previsto con il D.L. n. 33/2026. Le due misure, sebbene contenute in testi normativi distinti, costituiscono un unico e inscindibile pacchetto di interventi per la salvaguardia della logistica nazionale. Pertanto, per garantire che la conversione del D.L. n. 38/2026 raggiunga l'obiettivo di sostenibilità prefissato, si rende necessario intervenire con urgenza su alcune criticità attuative e finanziarie del citato decreto-legge del marzo scorso, la cui mancata risoluzione vanificherebbe, per vasi comunicanti, i benefici attesi dal provvedimento odierno.

A tal proposito evidenziamo, di seguito, alcuni aspetti salienti che riteniamo necessari per il D.L. n. 33/2026. Il meccanismo del contributo tramite credito di imposta previsto, presenta criticità che richiedono un intervento coordinato in sede di conversione del presente decreto.

Come primo punto, poniamo in evidenza il paradosso della tempistica. L'attuale calcolo basato sulla "differenza di spesa" obbliga le imprese ad attendere la fine di marzo, aprile e maggio per quantificare il credito, rendendolo fruibile molto più tardi del mese di riferimento e, in parte, solo in estate. Questo collide con l'obbligo di utilizzo entro il 31/12/2026.

Proseguendo, appare non secondaria l'incognita delle scelte che verranno adottate in sede europea. È necessario che il Governo garantisca l'interlocuzione con Bruxelles sul *Temporary Framework*. Senza il via libera UE, il credito rischia di restare "congelato" o limitato dal regime *de minimis*.

Infine – e forse rappresenta il punto più importante – v'è da considerare la sottostima del fondo. Lo stanziamento previsto di 100 milioni appare insufficiente per dare concrete risposte alle imprese. Considerando una platea di 147.916 veicoli (Euro 5 o superiori, di massa complessiva maggiore a 7,5 tonnellate) e un consumo mensile di circa 407 milioni di litri, il fabbisogno reale per coprire l'incremento di 0,30 €/litro (aumento medio che c'è stato) è di 366 milioni di euro per il trimestre. Senza questo rifinanziamento e senza una semplificazione che permetta un calcolo forfettario sui consumi certi del primo trimestre, il credito d'imposta assurgerà ad una misura privo di effetti in ordine alla liquidità delle aziende. Dobbiamo guardare ai dati per capire la magnitudo del problema. In Italia, il 90% delle merci viaggia su gomma. L'autotrasporto costituisce la spina dorsale del Paese, eppure risulta la categoria più esposta. Il solo gasolio rappresenta oggi tra il 30% e il 40% dei costi totali di esercizio di un'impresa di autotrasporto. Con l'ultimo rincaro del 19,4% registrato nell'arco temporale di poche settimane, un mezzo pesante subisce un

aggravio di oltre 11.000 euro annui. Si pensi ad una piccola impresa con 10 camion: parliamo di 110.000 euro di costi extra all'anno che, in un mercato frammentato come il nostro, è impossibile ribaltare sui committenti. Inoltre, ne deriva un paradosso normativo che ci preme sottolineare con forza. Il taglio delle accise sta involontariamente punendo le aziende più virtuose. Quelle imprese, ossia, che hanno investito milioni per rinnovare le flotte con veicoli Euro 5 o superiori, si vedono oggi decurtare il rimborso trimestrale sul gasolio commerciale proprio a causa della riduzione dell'aliquota alla pompa. Tutto ciò si traduce in una forma di iniquità che va corretta subito, garantendo l'invarianza dei benefici attraverso un credito d'imposta compensativo. Non possiamo permettere che chi ha puntato sulla sostenibilità ambientale si trovi oggi a pagare il prezzo più alto.

Proprio per evitare problemi come quelli che stiamo affrontando, oggi più che mai, sarebbe necessario un intervento ispettivo e chiarificatore in merito all'applicazione della clausola di adeguamento del costo del carburante, poiché l'attuale scenario vede la categoria dell'autotrasporto vittima di interpretazioni arbitrarie da parte della committenza. Queste condotte negano di fatto il diritto al ristoro dei costi, trasformando una voce di spesa viva in una perdita d'impresa, tale da porre a rischio la sopravvivenza aziendale e la sicurezza stradale.

Sulla scorta del positivo precedente rappresentato dalla nota del 4 novembre 2025 in materia di tempi di attesa al carico e scarico e sui tempi di pagamento, si richiede con forza anche l'emanazione di una circolare analoga che operi un'interpretazione autentica dell'articolo 83-bis, comma 5, del D.L. 112/2008. Tale strumento è fondamentale innanzitutto per affermare l'automaticità dell'adeguamento, chiarendo che esso è dovuto anche nei rapporti non regolati da contratto in forma scritta, purché in costanza di un rapporto superiore a 30 giorni, utilizzando le fatture del primo mese come parametro legale vincolante. Parallelamente, la nota ministeriale dovrebbe codificare una metodologia di calcolo analitica e trasparente che sia ancorata esclusivamente al costo industriale netto del carburante, così da evitare contenziosi infiniti e neutralizzare i tentativi di elusione della norma. In conclusione, una circolare esplicativa di questo tipo non rappresenterebbe solo un chiarimento tecnico, ma un vero atto di tutela della legalità del mercato logistico nazionale. Essa permetterebbe alla nostra categoria di disporre di uno strumento giuridico certo da opporre alle pressioni indebite della committenza, garantendo che le variazioni dei prezzi energetici non erodano i margini necessari alla manutenzione dei mezzi e alla dignità professionale degli autisti e alla sopravvivenza delle aziende e la continuazione dei servizi di trasporto.

Le conseguenze di mancati interventi non saranno solo economiche. Senza liquidità immediata, le aziende saranno costrette alla fermata forzata e alla cassa integrazione per migliaia di dipendenti (se non addirittura licenziamenti), con un impatto sociale devastante e una paralisi dei servizi essenziali. Per evitare questo, servono misure d'urgenza. Per dare liquidità alle imprese si potrebbe attuare lo svincolo dei rimborsi accisa senza attendere i canonici 60 giorni. Questo meccanismo, solamente burocratico, permetterebbe di poter usufruire di un beneficio già previsto ma con tempi immediati.

In merito al **decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, Confartigianato, CNA e Casartigiani hanno provveduto a trasmettere il 31 marzo u.s. a codesta Commissione un'apposita memoria alla quale si rinvia per le nostre considerazioni.**

Tuttavia, cogliamo l'occasione per integrare il citato documento al fine di evidenziare una forte esigenza rappresentata dal **trasporto persone** per l'istituzione di un credito d'imposta straordinario a sostegno delle imprese di trasporto persone (taxi e NCC) proprio a fronte dell'incremento dei costi dei carburanti.

Nelle ultime settimane il settore del trasporto persone non di linea, rappresentato in larga parte da imprese artigiane e piccole attività (taxi e NCC), ha registrato aumenti significativi dei costi dell'energia e, in particolare, dei carburanti. Tali incrementi hanno comportato un aggravio dei costi operativi difficilmente assorbibile da imprese caratterizzate da margini ristretti, alta intensità di servizio e forte prossimità alla domanda locale e per i taxi tariffe definite dai Comuni in anni pre-covid.

L'aumento dei prezzi dei carburanti incide direttamente sulla sostenibilità economica dell'esercizio quotidiano, sulla liquidità aziendale e sulla capacità di investimento per il rinnovo dei parchi veicolari, fondamentale per sicurezza e decarbonizzazione.

La rigidità tariffaria imposta dalla normativa vigente in materia di taxi, nonché la struttura contrattuale del noleggio con conducente, non consentono alcuna forma di adeguamento automatico o discrezionale dei corrispettivi applicati all'utenza in funzione dell'andamento del mercato energetico. Ne deriva una compressione strutturale dei margini operativi, con conseguente rischio di insostenibilità economica per un ampio segmento dell'offerta di mobilità.

Per quanto concerne i taxi, questi operano in un regime tariffario vincolato, determinato dalle pubbliche amministrazioni e non soggetto a variazioni autonome da parte dell'operatore. Il meccanismo delle accise sul carburante, seppur marginalmente previsto per la categoria, istituisce benefici estremamente marginali e non parametrati all'effettivo consumo operativo, ma ai giorni di operatività. In assenza di un meccanismo di indicizzazione tariffaria o di compensazione fiscale, l'intero incremento del costo carburante si traduce in una perdita netta a carico dell'esercente.

Gli operatori NCC, pur non soggetti a tariffe amministrative in senso stretto, operano in un contesto contrattuale e di mercato che non consente il pieno trasferimento immediato dei costi energetici sui prezzi praticati alla clientela. La categoria è inoltre esclusa dai regimi di recupero accise previsti per altri settori produttivi ad elevata intensità di carburante.

Ad aggravare il quadro segnaliamo che il trasporto pubblico non di linea, risulta sistematicamente escluso dai seguenti meccanismi di compensazione energetica:

- recupero accise proporzionale al consumo effettivo;
- meccanismi di adeguamento tariffario automatico collegati all'indice dei prezzi carburanti;
- accesso a carburante agevolato o a prezzo dedicato (c.d. "carburante professionale"), diversamente da quanto previsto per la pesca e l'agricoltura;
- fondi settoriali di compensazione per crisi energetiche sistemiche.

Tali lacune normative generano una evidente disparità di trattamento rispetto a settori economici comparabili per struttura dei costi e rilevanza pubblicistica del servizio reso.

Le scriventi Associazioni auspicano il riconoscimento di un Credito d'Imposta straordinario, mirato e temporalmente definito, destinato a sostenere le imprese di trasporto persone non di linea (taxi e NCC auto e bus) colpite dall'impennata dei costi dei carburanti, calcolato sui maggiori costi carburante effettivamente sostenuti rispetto a un prezzo base di riferimento, mutuando il principio operativo del "*fuel surcharge*" già ampiamente adottato nel trasporto aereo e marittimo. Il credito dovrebbe essere:

- proporzionale all'incremento percentuale del prezzo carburante rispetto alla *baseline* concordata (es. media periodo 2019-2021);
- documentabile attraverso fatture di acquisto carburante con pagamento tracciabile (POS, carta carburante, *home banking*);
- fruibile in compensazione, con possibilità di utilizzo diretto in F24;

- soggetto a rendicontazione annuale con dichiarazione dei consumi effettivi.

In una prospettiva di riforma organica, si rinnova la proposta, già avanzata in diverse sedi istituzionali, di istituire una categoria di “*carburante professionale*” per il settore del trasporto di persone non di linea, con le seguenti caratteristiche operative:

- acquisto diretto presso la rete distributiva ordinaria (pompe di carburante), senza necessità di circuiti dedicati;
- riconoscimento dell’aliquota agevolata in fase di acquisto, previa identificazione del mezzo con targa e partita IVA del titolare;
- obbligo di pagamento tracciabile (carta carburante professionale, bonifico, POS) con emissione contestuale di fattura elettronica;
- applicabilità esclusiva al carburante acquistato nell’esercizio dell’attività e imputato alla stessa.

Il modello è mutuato dalle agevolazioni già vigenti per il settore della pesca professionale e dell’agricoltura, per i quali è previsto l’accesso a gasolio con accisa ridotta e relativa normativa attuativa. L’estensione al trasporto non di linea appare coerente con la *ratio* della norma agevolativa, trattandosi in entrambi i casi di attività produttive a elevata incidenza del costo carburante, con impossibilità strutturale di trasferimento integrale sul consumatore finale.

L'adozione di un credito d'imposta straordinario riteniamo che rappresenti una misura rapida ed efficiente per sostenere le imprese di trasporto persone (taxi e NCC auto e bus) nella gestione dell'emergenza legata all'aumento dei costi dei carburanti.

Per tale ragione Confartigianato, CNA e Casartigiani si rendono disponibili a collaborare attivamente alla definizione tecnica e all'attuazione operativa della misura.