

**Contributo nell'ambito dell'esame del DdL recante Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025-2027 (C. 2112-bis) (DdL Bilancio 2025)**

Commissioni Bilancio di Camera e Senato riunite  
4 novembre 2024

**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.

**Premesse e considerazioni in materia di sussidi ambientalmente dannosi: art. 7, comma 1**

---

Esprimiamo una **valutazione complessivamente positiva** sul disegno di legge in esame, che introduce misure per ottimizzare i controlli nella filiera dei carburanti e avvia una revisione degli incentivi per l'efficientamento energetico.

In un contesto complesso, segnato dalla necessità di bilanciare i numerosi capitoli di spesa con risorse economiche difficili da reperire, la scelta del Governo di non incidere drasticamente sui cosiddetti "Sussidi Ambientalmente Dannosi" appare ponderata e apprezzabile.

In particolare, per i settori dell'autotrasporto, dell'agricoltura e della pesca, il mantenimento delle agevolazioni fiscali evita un effetto inflattivo a cascata che avrebbe colpito dapprima gli operatori di questi comparti e, di conseguenza, tutti i cittadini. L'approccio prudente adottato preserva inoltre la competitività delle nostre imprese rispetto a quelle europee, rafforzando la stabilità del sistema produttivo nazionale.

Si evidenzia tuttavia la **necessità di apportare un correttivo all'art.7 comma 1** del presente disegno di legge, che modifica la disciplina della tassazione dei redditi di lavoro dipendente nei casi di concessione in uso promiscuo ai dipendenti di autoveicoli, motocicli e ciclomotori; in particolare, la norma prevede che partecipa alla formazione del reddito un ammontare pari al 50 per cento dell'importo corrispondente ad una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri. Tale percentuale è ridotta al 10 per cento nei casi in cui i veicoli concessi ai dipendenti siano a trazione esclusivamente elettrica a batteria ovvero al 20 per cento per i veicoli elettrici ibridi plugin.

**Si ritiene che il trattamento di maggior favore riservato ai veicoli elettrici e ibridi plug in debba essere esteso anche ai veicoli alimentati a biometano.** Il biometano ha infatti un bilancio di emissioni di CO<sub>2</sub> nell'intero ciclo di vita che tende a essere neutro o negativo. **Pertanto, veicoli alimentati con questo carburante possono essere considerati a pieno titolo come zero-emission vehicles.**

#### **Evoluzione della vigilanza e digitalizzazione nella filiera dei carburanti e prodotti energetici: Art. 6 e Art. 9, comma 7, lettera a**

---

Innanzitutto, desideriamo esprimere il nostro plauso per il presente disegno di legge, che introduce **misure di completamento e perfezionamento della riforma del settore carburanti**, proseguendo gli interventi volti a contrastare le illegalità che lo hanno gravemente colpito in passato.

Ricordiamo infatti che la nostra è stata la prima associazione a mettere in evidenza il problema dell'illegalità nel nostro comparto, prendendo posizione sulla questione già nel 2015 e promuovendo, nel 2017, l'istituzione del "Tavolo della Legalità" presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, cui hanno preso parte Ministeri, amministrazione finanziaria, l'Autorità nazionale anti-mafia e antiterrorismo e le principali associazioni di categoria.

Da quel primo tavolo, attraverso un intenso lavoro di cooperazione con le istituzioni, è stata sviluppata una riforma robusta della normativa fiscale sui carburanti, che non ha eguali in altri settori. Questa riforma, plasmata progressivamente attraverso disposizioni inserite in ben cinque leggi di bilancio, ha creato un vero e proprio **"arsenale antifrode"** che è stato capace di riportare e mantenere le pratiche fraudolente ad un livello fisiologico.

Tornando al disegno di legge in commento, apprezziamo in particolare due disposizioni:

- **L'Art. 6** amplia l'obbligo di utilizzo del documento di accompagnamento elettronico (e-DAS) a tutti i trasferimenti nazionali di prodotti energetici soggetti ad accisa, rimuovendo le precedenti eccezioni per le quantità inferiori a 1.000 kg verso depositi non denunciati. In questo modo, ogni movimentazione viene integrata nel sistema di controllo elettronico, abbandonando i supporti cartacei e rafforzando la vigilanza fiscale.
- **L'Art. 9, comma 7, lettera a** estende all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli il diritto di accesso ai dati della fatturazione elettronica, limitatamente alle cessioni di prodotti sottoposti a vigilanza e controllo ai sensi dell'art. 18 del Testo Unico Accise (D.Lgs n. 504/1995). Tale accesso, già previsto per l'Agenzia delle Entrate e la Guardia di Finanza, migliorerà ulteriormente il monitoraggio delle transazioni.

Queste novità rappresentano un importante passo avanti verso la **digitalizzazione della filiera** e rispondono a una richiesta storica della nostra associazione: **l'integrazione delle banche dati.**

**Grazie a questi strumenti, sarà infatti possibile realizzare controlli mirati e circoscritti alle situazioni che richiedono attenzione, evitando interventi “a tappeto”, inefficaci e dispendiosi.**

**Un altro significativo passo avanti verso un’attività antifrode sempre più ottimizzata e di precisione** è inoltre rappresentato da un altro provvedimento, recentemente approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri, il c.d. **D.Lgs Accise**, che introduce il sistema di qualificazione dei soggetti obbligati accreditati (**SOAC**).

Questo sistema, inserito nel Testo Unico delle Accise, mira a costruire una relazione di fiducia tra operatori qualificati e amministrazione fiscale, offrendo vantaggi come l’esonero dalla cauzione e la riduzione di oneri amministrativi. La qualifica SOAC, con validità quadriennale e rinnovabile, distingue gli operatori in tre livelli — base, medio e avanzato — a cui corrispondono benefici progressivi, sostituendo le attuali procedure di esonero e apportando trasparenza nel settore.

### **Considerazioni e proposte sull’Art. 8 (Detrazioni delle spese per interventi di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione energetica degli edifici)**

---

Passando al tema dell’efficienza energetica, l’**articolo 8** del presente disegno di legge introduce modifiche al quadro normativo per i bonus edilizi, includendo la proroga delle detrazioni (con aliquote ridotte) per le spese degli anni 2025-2027 e limitando, dal 2025, l’accesso al Superbonus agli interventi già avviati entro il 15 ottobre 2024. È inoltre previsto che le spese del Superbonus sostenute nel 2023 siano detratte in 10 anni.

Riconosciamo e condividiamo la necessità di razionalizzare le aliquote di detrazione per i bonus edilizi e di efficientamento energetico. Tuttavia, riteniamo che ciò non sia sufficiente e che sia essenziale procedere anche a una **riforma strutturale** e di più ampio respiro, capace di dare stabilità ai cittadini e agli operatori del settore dell’efficientamento energetico.

Lo scorso aprile il Direttore dell’Agenzia delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, ha dichiarato che i crediti d’imposta relativi a tutti i bonus edilizi e “oggetto di truffa” ammontano a circa 15 miliardi di euro. Inoltre, per effetto del forte incremento della domanda di interventi scaturito dall’adozione del Superbonus, sul mercato si è assistito al proliferare di aziende prive di storicità e della necessaria competenza.

**La sommatoria di questi due fattori ha portato ad un enorme dispendio di risorse pubbliche a fronte di un risultato decisamente subottimale.**

Per arginare il fenomeno delle frodi, rendere l’efficientamento energetico economicamente sostenibile sia per le casse dello Stato che per i cittadini e, soprattutto, per assicurare un efficientamento reale e duraturo nel tempo serve quindi una **riforma che poggi su due pilastri:**

1. Le detrazioni fiscali devono essere parametrize all'effettivo risultato in termini di efficientamento energetico;
2. Gli interventi devono essere realizzati da soggetti esperti e affidabili come le ESCO e gli operatori certificati ISO 9000. Questi soggetti possono garantire il conseguimento e il mantenimento dei risultati attraverso l'esecuzione di contratti di prestazione energetica e, pertanto, devono poter aver accesso a garanzie pubbliche e ad agevolazioni per l'accesso al credito.

Solo attraverso una riforma così strutturata l'Italia potrà conseguire gli obiettivi delineati dalla Direttiva UE 2023/1791 (c.d. Direttiva "Case Green"), **promuovendo un effettivo, duraturo e verificabile miglioramento dell'efficienza energetica attraverso un consistente ricorso a contratti di prestazione energetica (EPC) eseguiti professionisti certificati.**

#### **Taglio delle risorse al Fondo automotive: criticità per il comparto della distribuzione dei carburanti**

Pur apprezzando in generale i segnali positivi emersi dal disegno di legge, in conclusione, dobbiamo pur segnalare un aspetto che ha generato significativa preoccupazione nell'intero settore: il taglio di 4,55 miliardi al Fondo automotive, in favore dell'industria della difesa.

Questa decisione rischia di **rallentare significativamente il processo di ammodernamento e rinnovamento del parco auto italiano**, proprio in un momento cruciale per la decarbonizzazione del settore del trasporto leggero e pesante.

Con il presente disegno di legge di bilancio, il Fondo, già fortemente ridotto, perde l'80% delle sue risorse, passando da 8,7 miliardi a soli 1,2 miliardi. Questo taglio non avrà impatti solo sul comparto automotive: **in pericolo ci sono anche gli investimenti già realizzati e quelli programmati per adeguare l'infrastruttura distributiva** necessaria a supportare l'offerta di carburanti e vettori energetici low carbon, che rischiano di trasformarsi in **stranded asset**.

Anche altre associazioni di categoria, come Anfia, hanno già sollevato preoccupazioni circa l'impatto di queste scelte sul supporto pubblico alla filiera. Pertanto, occorre riconsiderare queste misure, per evitare di compromettere la competitività del comparto automotive italiano e il ritorno degli investimenti infrastrutturali per una mobilità a più basso impatto ambientale.

\*\*\*

Esprimiamo la nostra gratitudine per l'opportunità di essere auditi e restiamo a disposizione per fornire ulteriori dettagli, qualora fosse necessario.

Distinti saluti,

Il Presidente

Andrea Rossetti

