



FEDERTURISMO  
CONFINDUSTRIA

Senato della Repubblica  
Commissioni riunite  
6° (Finanze) e 10° (Industria, commercio e turismo)

Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo  
2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli  
effetti economici e umanitari della crisi ucraina  
(A.S. 2564)

5 aprile 2022

Gentili Senatori,

vi ringrazio per averci convocato in audizione su questo provvedimento, che contiene un paio di norme specificamente rivolte al nostro comparto e altre che riguardano il mondo produttivo in generale.

Come già sapete, il mondo del turismo nel suo complesso è ancora lontano dall'essere fuori dalla crisi e dal tornare ai numeri pre-pandemia. Come se ciò non fosse abbastanza, è anche fortemente toccato dalla crisi internazionale.

Per sua natura, l'industria turistica è un settore molto esposto alle conseguenze di fenomeni internazionali, come una pandemia o una guerra. In questo momento storico ci troviamo a dover gestire gli effetti di entrambi, con danni che ormai appaiono letteralmente incalcolabili.

La quasi totale assenza di turismo internazionale pesa come un macigno sui bilanci delle nostre imprese, in particolare su quelli di alcune filiere. Lo stato di insicurezza e instabilità internazionale, che non accenna a diminuire, ci preoccupa anche per i prossimi mesi, che dovevano essere quelli della grande ripartenza del turismo italiano.

A tutto ciò si aggiunge anche il dramma del caro energia e quindi dei maggiori oneri a nostro carico. Oneri che, in un momento così difficile, non possiamo certo scaricare sui clienti. Ce ne stiamo facendo carico pienamente noi come imprese, andando praticamente ad azzerare i nostri margini. Vale solo la pena di ricordare che turismo non è solo accoglienza, ricettività, cultura e intrattenimento (segmenti su cui l'impatto di gas ed elettricità è altissimo), ma anche trasporti, comparto su cui come ben sapete l'impatto del caro carburante è stato devastante.

Per tutte queste ragioni il tentativo del Governo di intervenire sia sul caro energia e carburanti, sia su altri costi fissi (come l'IMU), sia sugli strumenti di integrazione salariale è senz'altro apprezzabile, ma purtroppo non sufficiente e, come vedremo a breve, alcuni passaggi delle norme ci hanno lasciato piuttosto perplessi.

Veniamo ora al dettaglio delle misure che ci riguardano più da vicino.

L'**art. 3** introduce un **credito d'imposta del 12%** della spesa sostenuta per comprare energia elettrica nel secondo trimestre del 2022, se il prezzo, calcolato sulla base della media del primo trimestre 2022, è aumentato del 30% del prezzo medio del primo trimestre 2019. Mentre nel DL Energia il Governo è intervenuto solo in favore delle imprese energivore, la norma riconosce questo tax credit a tutte le imprese con contatori di energia elettrica pari o superiore a 16,5 kW.

Analogo meccanismo è contenuto nell'**art. 4** per l'acquisto di **gas**, rispetto al quale il **credito d'imposta è del 20%**.

Pur apprezzando l'intervento del Governo di sostenere non soltanto le imprese considerate energivore, per quanto riguarda le filiere che noi rappresentiamo quelle percentuali sono troppo basse. Si pensi, solo a titolo esemplificativo, che per gli **alberghi** si stima un incremento del costo del gas del **200%** da sostenere nel **2022 rispetto al 2021** (anno in cui già vi erano già stati aumenti significativi). E per quanto riguarda **l'energia elettrica** l'incremento del costo dal 2021 al 2022 è stimato **+140%**.

Per i **parchi tematici e acquatici** si stima un aumento per il 2022 di circa il **600%**.

O se preferite qualche dato in termini assoluti, vi porto l'esempio degli aumenti sostenuti da una **struttura termale** a parità di consumi:

- GAS

gennaio 2021: 2.200€

gennaio 2022: 16.500€

- ENERGIA ELETTRICA

gennaio 2021: 3.256€

gennaio 2022: 10.882€

Capite che l'impatto è talmente devastante che il 12% e il 20% di credito di imposta non sono nemmeno lontanamente sufficienti. Ribadiamo quindi la nostra richiesta, dopo averla già formulata in occasione della conversione del DL energia in corso, che i comparti del turismo possano accedere alle stesse misure di sostegno delle imprese energivore e che conseguentemente il **credito di imposta sia alzato al 25%**.

Per quanto riguarda le misure relative al lavoro, l'**art. 11** dispone che le aziende del turismo (individuate nell'**allegato 1 con i codici ateco**) con **meno di 15 dipendenti**, che utilizzano interamente l'assegno di integrazione salariale erogato dal FIS possono chiedere ulteriori 8 settimane di cassa integrazione, in deroga alle disposizioni ordinarie.

Sul punto, anzitutto ricordiamo le nostre perplessità espresse più volte nell'individuare dei comparti tramite codice ateco. Si tratta di un criterio inadeguato, che rischia sistematicamente di escludere imprese che invece avrebbero tutto il diritto di accedere al beneficio, si pensi a titolo di esempio all'ATECO 82.30 relativo alle attività organizzazione di convegni e fiere che dovrebbe essere assolutamente inserito nell'elenco contenuto nell'allegato.

In secondo luogo, la previsione si rivolge ai soli datori che occupano massimo 15 dipendenti, escludendo le aziende più strutturate. E se è vero che la riforma degli ammortizzatori sociali contenuta nell'ultima legge di Bilancio ha esteso alle aziende con più di 15 dipendenti la CIGS, è altrettanto vero che i numerosi adempimenti connessi a questo tipo di ammortizzatore ne rendono l'accesso piuttosto difficoltoso. Ad esempio per la causale "crisi aziendale" si prevede una relazione tecnica, un piano di risanamento e altre incombenze procedurali che mal si

conciliano con il protrarsi delle difficoltà del settore. Inoltre si consideri che alcune aziende che avevano diritto alla CIGS già prima della riforma, hanno fruito di buona parte del periodo massimo previsto (12 mesi). In conclusione: il prossimo giugno le aziende sopra i 15 dipendenti avranno esaurito le 26 settimane di assegno di integrazione salariale FIS ed è quantomeno verosimile che, non avendo più a disposizione strumenti snelli e semplificati, vista la perdurante e sensibile riduzione dei ricavi, non potranno continuare a garantire un'occupazione stabile. Chiediamo quindi misure anche per le imprese più strutturate: si potrebbe intervenire su questa norma estendendo le ulteriori settimane di FIS anche alle imprese over 15 dipendenti oppure non conteggiare i periodi di integrazione salariale fruiti da gennaio a marzo 2022 nel calcolo della durata massima dei trattamenti. In linea generale poi, sarebbe auspicabile una semplificazione sostanziale delle procedure legate alla CIGS.

Veniamo poi all'altra norma rivolta in maniera specifica al turismo: l'**art. 22** che riconosce un **credito d'imposta del 50% della seconda rata IMU del 2021**.

Il beneficio è riconosciuto solo in presenza di una riduzione del fatturato di almeno il 50% nel secondo trimestre 2021 rispetto allo stesso periodo del 2019. Riteniamo che tale **soglia vada abbassata al 30%** poiché mantenendola al 50% moltissime imprese, pur toccate da perdite importanti, sarebbero escluse, si pensi in particolare a tutte le attività stagionali.

Chiediamo inoltre che sia data la possibilità alle imprese stesse di individuare il periodo di riferimento (primo o secondo trimestre 2021).

Segnaliamo poi che la formulazione del secondo comma con cui si individuano i destinatari della misura ci ha lasciato piuttosto insoddisfatti e perplessi. Dopo aver fatto un elenco di settori titolati a essere beneficiari si specifica che l'accesso al credito di imposta è limitato ai soli immobili **rientranti nella categoria catastale D/2** "presso i quali è gestita la relativa attività ricettiva". Non comprendiamo il motivo per cui è stata inserita l'appartenenza a una categoria catastale, dal momento che quella categoria (alberghi e pensioni) non è attribuita alla gran parte degli altri soggetti individuati nell'elenco. Questo requisito, di fatto esclude il grosso degli immobili delle attività presenti nell'elenco fatto poche righe prime. **Chiediamo quindi che questo riferimento alla categoria catastale venga eliminato**, in modo che possano davvero accedere al sostegno le imprese individuate dalla norma stessa.

Inoltre, rileviamo che in quell'elenco mancano **le strutture destinate alla nautica da diporto**, che a pieno titolo rientrano nel settore turistico e avrebbero un importante sollievo dall'accesso alla misura.

Sull'art. 22 concludo con il solito rilievo che facciamo sulle norme che riguardano l'IMU, fra i requisiti per accedere alle misure c'è sempre stato quello per cui i **proprietari siano anche gestori** delle attività esercitate: ebbene continuiamo a ribadire che si tratta di un errore. Questa condizione esclude di fatto una moltitudine di soggetti che, pur essendo sia proprietari che gestori, hanno da sempre distinto proprietà e gestione in due differenti società/partita iva per una migliore e corretta

gestione aziendale, dato che l'attività alberghiera e l'attività immobiliare seguono logiche e dinamiche totalmente differenti. Queste realtà, tante in Italia, sono state parimenti penalizzate, dato che operano nello stesso contesto economico.

Infine, desidero segnalare la situazione di particolare difficoltà in cui versa l'intero settore del trasporto passeggeri con autobus – TPL e trasporto commerciale di linea e di noleggio con conducente – a causa dell'aumento esponenziale del prezzo industriale del gasolio cresciuto da inizio anno con progressione geometrica: +67% nel primo trimestre 2022 vs primo trimestre 2019.

Apprezzabile ma insufficiente il taglio lineare dell'aliquota di accisa ordinaria, sono indispensabili misure di ristoro specifiche per un settore come quello del trasporto passeggeri con autobus che dipende quasi al 100% dal gasolio, senza alcuna possibilità di ricorso, nel breve o medio termine, a fonti energetiche alternative di minor costo.

Il decreto sembra tenere ben presente l'impatto della crescente dinamica dei prezzi prevedendo all'art. 17 uno stanziamento specifico di 500 mln di euro proprio per mitigare l'impatto dell'aumento del costo dei carburanti sul settore dell'autotrasporto. Al riguardo riteniamo tuttavia necessario che, nel corso dell'iter parlamentare di conversione in legge, venga esplicitamente chiarito, nell'ambito della stessa norma, che gli interventi finanziati da tale fondo sono destinati al sostegno – oltre che del comparto del trasporto di merci – anche del trasporto passeggeri con autobus. Questo al fine di evitare possibili fraintendimenti in merito all'ambito soggettivo di applicazione della norma.

Vi ringrazio dell'attenzione e auguro a tutti buon lavoro.