



R.ETE.
IMPRES E ITALIA

Camera dei Deputati

VI Commissione

Finanze

A.C. 2220

"Conversione in legge del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, recante disposizioni urgenti in materia fiscale e per esigenze indifferibili"

Audizione

Roma, 6 novembre 2019

Investimenti, infrastrutture, trasporti e sostenibilità

Rispetto alle priorità programmatiche declinate dalla nota di aggiornamento al DEF 2019 in tema di infrastrutture, alcune primissime e apprezzabili disposizioni attuative sono contenute nell'articolato in commento.

Ci si riferisce, in particolare, alle modifiche apportate dall'art. 35 all'art. 96 del TUIR, che chiariscono ed estendono la non applicazione di limiti alla deducibilità degli interessi passivi relativi a prestiti contratti dalle società di progetto, per finanziare progetti infrastrutturali pubblici a lungo termine e all'esclusione dall'applicazione dei vincoli di contenimento della spesa pubblica della società Rete Ferroviaria Italiana nonché alla garanzia di autonomia finanziaria e operativa della stessa, previste dall'art. 40, che si spera possano contribuire ad accelerare gli interventi di potenziamento infrastrutturale, di cui il Paese ha bisogno.

Condivisibile, inoltre, il contenuto dell'art. 49, che destina anche a interventi per la viabilità, per la messa in sicurezza e sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico, per la rigenerazione urbana e la riconversione energetica, per le infrastrutture sociali e le bonifiche ambientali dei siti inquinati, le risorse assegnate dalla legge di bilancio 2019 (art.1 commi 134 e 135) alle Regioni a statuto ordinario per gli investimenti.

Investimenti per i quali andrebbero, però, prioritariamente, mobilitate cospicue risorse già disponibili, trasformando poste del bilancio pubblico in cantieri aperti ed in opere utili e realizzate in tempi ragionevoli.

Al riguardo, resta allora confermata tutta la necessità e l'urgenza della traduzione operativa delle linee programmatiche in materia di rivisitazione del Codice degli Appalti "al fine di ottenere un quadro giuridico più lineare, che riduca l'incertezza interpretativa e applicativa, delineando chiaramente le responsabilità degli amministratori" (cfr. Nadeff).

Il Decreto contiene, inoltre, alcuni primi spunti attuativi della linea programmatica dedicata allo sviluppo della mobilità sostenibile, che sebbene condivisibili nei principi ispiratori, ad una attenta lettura presentano diversi limiti e criticità, soprattutto se inseriti all'interno della strategia che il Governo sta complessivamente portando avanti sul tema, attraverso altri provvedimenti varati o in cantiere.

Se, infatti, l'art. 53 del provvedimento prevede lo stanziamento di 12,9 milioni di euro per ciascun anno del biennio 2019 e 2020, per il rinnovo del parco dei veicoli merci delle imprese di autotrasporto, rispettando positivamente il principio della neutralità tecnologica degli interventi, ovvero consentendo il ricorso a tutte le alimentazioni più sostenibili, dall'elettrico al metano, dall'ibrido al gasolio di ultimissima generazione Euro VI, il successivo art. 59 nell'individuare le coperture finanziarie della disposizione, ne limita la natura addizionale nel 2019, prevedendo una riduzione di oltre 5 milioni di euro delle risorse destinate all'Albo

dell'Autotrasporto per misure a sostegno del settore e l'annulla nel 2020, utilizzando per reperire l'intero ammontare stanziato, l'autorizzazione di spesa, già recata dall'art.1 comma 150 della legge di stabilità 2015, per interventi in favore dell'autotrasporto.

Per promuovere realmente la sostenibilità nel settore e la sicurezza stradale resta confermata, pertanto, la necessità di un piano strutturale di sostituzione dei veicoli più inquinanti, con poche chiare e semplici regole, che supportino le imprese negli investimenti tecnologici. Un Piano, dunque, più lungo nel tempo, più solido nella dotazione finanziaria e con risorse realmente addizionali per il settore, da attuarsi attraverso quota parte del Fondo per investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, istituito dalla legge di bilancio 2017, per una politica strutturale di rinnovo del parco veicolare merci, che punti alla sostituzione graduale e completa attraverso la rottamazione dei mezzi più inquinanti e la loro sostituzione con mezzi di ultimissima generazione.

E ancora, se l'art. 8 del Decreto, per contrastare comportamenti fraudolenti e stimolare l'efficienza dei consumi nell'autotrasporto, introduce una soglia ragionevole alla possibilità di fruizione del beneficio della riduzione delle accise pagate sul gasolio consumato dai veicoli pesanti, preoccupazioni ben più serie suscita in R.E TE. Imprese Italia l'intendimento del Governo di intervenire con la legge di bilancio in maniera molto più incisiva su questa misura strategica per la competitività del comparto.

Ci si riferisce, in particolare, all'esclusione dai benefici dei rimborsi parziali delle accise sul gasolio consumato dai veicoli pesanti di categoria Euro 3 ed Euro 4, prevista dall'art. 76 del disegno di legge di bilancio, rispetto alla quale R.E TE. Imprese Italia esprime la propria contrarietà, in quanto l'intervento sarebbe adottato in maniera estemporanea, al di fuori di una comune strategia per la sostenibilità che coinvolga proporzionalmente alle rispettive "responsabilità emissive", ciascun settore di attività economica, intervenendo, pertanto, su un settore responsabile soltanto di meno del 5% delle emissioni clima alteranti totali del Paese - per giunta in riduzione nel tempo- e non destinerebbe le risorse risparmiate a politiche attive per la riconversione ambientale del settore, limitandosi soltanto a recuperare risorse, ai danni della competitività complessiva del comparto.

Si evidenzia, da ultimo, il tentativo certamente apprezzabile - contenuto nell'articolo 36 (incentivi conto energia) - di armonizzare le procedure per il riconoscimento degli incentivi alla produzione di energia elettrica da impianti fotovoltaici, intervenendo sulla questione del divieto di cumulo di queste misure agevolative - riconosciute dai D.M. 6 agosto 2010 (III Conto energia), D.M. 5 maggio 2011 (IV Conto Energia) e DM 5 luglio 2012 (V Conto Energia) - con la detassazione fiscale per investimenti ambientali prevista dalla Legge finanziaria 2001. L'articolo mira, infatti, a superare le contrastanti interpretazioni normative succedutesi negli anni, definendo, a livello di

legislazione primaria, una procedura univoca diretta a consentire al contribuente di mantenere il diritto a beneficiare delle tariffe incentivanti (Conto energia), subordinatamente alla restituzione di una somma relativa ai benefici fiscali goduti ai sensi della Legge finanziaria 2001.

Misure di contrasto all'evasione fiscale e contributiva

Sistemi di pagamento

Quanto al contrasto ed al recupero di evasione, va ancora sottolineato che la costruzione dell'alleanza tra amministrazione e contribuenti, sulla scorta del giusto principio del "pagare tutti per pagare meno", richiede altresì compiuto riconoscimento della trasversalità economica e sociale delle patologie dell'evasione e dell'elusione.

Anche in quest'ottica, il corretto obiettivo della diffusione degli strumenti della moneta elettronica va anzitutto perseguito come occasione di complessiva modernizzazione del sistema Paese attraverso l'implementazione di un sistema di pagamenti sicuri, tracciabili ed utili anche ai fini della riduzione dei costi di gestione del contante.

Se ne deriva la correttezza di un approccio - come è stato detto, incentivante del ricorso alla moneta elettronica, ma non disincentivante del legittimo utilizzo del contante - che faccia leva su meccanismi generalizzati di *cashback*, nonché su ricorso allo strumento del credito di imposta sul monte commissioni a carico delle imprese accettanti gli strumenti di pagamento elettronici, e comunque su decise riduzioni di costi e commissioni a carico di consumatori ed imprese per uso ed accettazione della moneta elettronica, in particolare per i micropagamenti.

L'art. 22 del decreto stabilisce che agli esercenti attività d'impresa, arti o professioni con ammontare di ricavi e compensi relativi all'anno d'imposta precedente non superiore a quattrocentomila euro, a fronte di cessioni di beni e prestazioni di servizi rese a consumatori finali, spetta un credito d'imposta pari al 30 per cento delle commissioni addebitate per transazioni effettuate mediante carte di credito, di debito e prepagate.

Utile il principio del ricorso allo strumento del credito di imposta per la riduzione delle commissioni su carte di credito e di debito che gravano sulle imprese che accettano tali mezzi di pagamento. Ma la dotazione della misura (26,95 milioni di euro per il 2020 e 53,9 milioni a regime) è evidentemente insufficiente per una risposta "sistemica" a fronte di un monte commissioni stimabile nell'ordine di circa 2 miliardi annui. Inoltre, in considerazione del fatto che nella legge di bilancio risultano stanziati 3 miliardi per ciascuno degli anni 2021 e 2022 per i rimborsi in denaro finalizzati a favorire l'utilizzo di strumenti elettronici di pagamento da parte di

privati, andrebbe individuato un punto di equilibrio tra le misure per gli esercenti e quelle per i consumatori.

Bisogna, quindi, rafforzare lo strumento agevolativo incrementando adeguatamente dotazione finanziaria, soglia di ricavi o compensi richiesta per l'accesso alla misura e percentuale di intervento. Allo stesso tempo andrebbe rimossa l'attuale limitazione che prevede l'agevolazione per le vendite ai soli consumatori finali.

L'art. 23 del decreto introduce, inoltre, per la mancata accettazione di pagamenti tramite carta da parte di esercenti e professionisti, a partire dal 1° luglio 2020, una sanzione pari a 30 euro, aumentata del 4 per cento del valore della transazione. Sanzione che appare non proporzionale, in presenza di pagamenti di ridotto importo, al potenziale danno arrecato. Andrebbe, pertanto, adeguatamente ridotto l'ammontare minimo della sanzione stessa. Sarebbe altresì auspicabile un superamento della logica sanzionatoria e il riconoscimento del principio dell'accettazione degli strumenti di pagamento elettronici come positivo impulso concorrenziale tra le imprese medesime.

Apparati sanzionatori per la mancata accettazione di carte di pagamento e stretta sul contante – prevista dall'art. 18 del decreto – non risultano accompagnarsi ancora a decise riduzioni delle commissioni applicate per l'accettazione dei citati strumenti di pagamento. Non può ovviamente soddisfare la soluzione interlocutoria del rinvio al luglio 2020 dell'entrata in vigore degli apparati sanzionatori nell'attesa della definizione degli interventi in materia di minori costi e di minori commissioni.

In ogni caso, l'evoluzione tecnologica e lo sviluppo competitivo del mercato dei pagamenti consentono di disporre di strumenti tracciabili di concezione più moderna rispetto alle tradizionali carte di pagamento, con architetture più semplici, minori livelli di intermediazione e costi di utilizzo più contenuti. Pertanto andrebbe dato impulso a forme di concorrenza tra i vari sistemi tracciabili di pagamento.

Si evidenzia che l'utilizzo di carte con pin richiede di norma tempi di effettuazione delle operazioni di pagamento non compatibili con i ritmi di alcune attività economiche, si pensi ad esempio ai pubblici esercizi negli orari di punta. Nelle more di una maggiore diffusione di strumenti elettronici di pagamento più efficienti si propone un azzeramento delle commissioni per pagamenti fino a 15 euro, in subordine, una sospensione dell'obbligo di accettazione per transazioni inferiori a tale importo, dimezzando la soglia definita dal decreto interministeriale del 24 gennaio 2014.

Infine, in tema di utilizzo del contante, anziché procedere a livello nazionale alla periodica individuazione di limiti all'utilizzo, si riterrebbe più efficace la definizione di un tetto unico a livello europeo, in coerenza con una logica di mercato unico.

Lotteria degli scontrini

Nel medesimo solco di misure tese a incentivare emersione di base imponibile relativamente alle transazioni con il consumatore finale, si colloca la c.d. “lotteria degli scontrini”. Il meccanismo premiale appare certamente suggestivo, ma ad oggi non ci sono le condizioni per poter ipotizzare l’avvio della “lotteria degli scontrini” a partire dal prossimo 1° gennaio. Per consentire, infatti, tale avvio è necessario attivare procedure di adeguamento degli attuali registratori telematici, con interventi sull’organizzazione delle imprese, specie quelle che sinora hanno certificato i corrispettivi mediante ricevuta fiscale, e sui sistemi informativi. Si tratta di attività che interesseranno un’ampia platea di operatori e che richiederanno, necessariamente, dei tempi tecnici di medio termine (solo lo scorso 31 ottobre sono state ufficializzate dall’Agenzia delle Entrate le modalità e le procedure operative). E’ auspicabile, pertanto, la previsione di una proroga della decorrenza dell’avvio della lotteria, almeno al 1° luglio 2020, nonché una riduzione delle sanzioni previste dall’art. 20 del decreto in esame. La proroga al 1° luglio 2020 consentirebbe, tra l’altro, anche una partenza uniforme da parte di tutte le imprese, evitando distorsioni concorrenziali che, inevitabilmente, andrebbero a colpire quegli operatori che, sulla base delle tempistiche di adeguamento previste dalla legge, non hanno ancora avviato la trasmissione telematica dei corrispettivi.

Limitazioni alla compensazione fiscale

Per quanto attiene alle ulteriori misure di controllo, in generale, la selettività degli interventi (resa possibile dalle banche dati delle pubbliche amministrazioni) dovrebbe essere il criterio guida di una efficace azione di contrasto e recupero di evasione ed elusione.

Tale annotazione dovrebbe indurre anche a rivedere completamente l’impianto delle progettate misure in materia di compensazioni dei crediti fiscali, previste dall’art. 3 del decreto in esame, che - a discapito dei contribuenti corretti - determinerebbero un generalizzato posticipo (almeno semestrale) della effettiva possibilità di utilizzo dei crediti. In particolare, non risulterebbe possibile utilizzare i crediti relativi ad imposte sui redditi per effettuare il versamento del saldo IVA dovuto in base alla dichiarazione IVA relativa al medesimo anno d’imposta. Ad ogni modo andrebbe eliminata la sanzione di 1.000 euro per ciascuna delega non eseguita (comma 6 del citato articolo 3).

A ciò si devono, inoltre, aggiungere le misure previste dall’art. 4 del decreto in esame, ossia, l’estensione del *reverse charge* agli appaltatori nei settori ad elevata intensità di forza lavoro e l’obbligo di versamento, da parte dei committenti, delle ritenute dei dipendenti delle imprese appaltatrici o subappaltatrici.

Quest’ultima misura, pur nel condivisibile intento di contrastare condotte evasive, si rivela – soprattutto nella sua applicazione pratica – di estrema criticità per l’intero

sistema imprenditoriale, gravando le imprese di complesse procedure organizzative mirate, unicamente, a prevenire situazioni potenzialmente fraudolente facilmente individuabili in base all'incrocio di dati già in possesso dell'Agenzia delle Entrate e dell'INPS per poter effettuare controlli mirati. Anche se l'ambito di applicazione è circoscritto alle sole imprese in vita da meno di cinque anni, riteniamo sia necessario un ripensamento di tale misura affinché essa non gravi sull'equilibrio finanziario e sulla operatività di interi settori dell'economia nazionale di ulteriori ed insostenibili adempimenti burocratici non proporzionali agli obiettivi prefissati. Gravame amministrativo e finanziario che, peraltro, si concentra su imprese che si trovano nella fase delicata di avvio dell'attività. Senza adeguati ulteriori interventi correttivi, infatti, la norma determina negative conseguenze nei confronti delle imprese in fase di startup in quanto prive di quell'anzianità (5 anni) che le possa porre al riparo dai divieti di compensazione che la norma introduce.

Ad ogni modo, i predetti interventi comportano un generalizzato aggravamento delle condizioni operative e finanziarie delle MPMI, le cui posizioni finanziarie già risentono del deterioramento di lungo corso del ciclo economico e di persistenti e crescenti difficoltà nell'accesso al credito bancario.

E' necessario intervenire, inoltre, sul piano delle semplificazioni, abrogando adempimenti nell'ambito di una nuova strategia di controllo che punti ad utilizzare al meglio la tecnologia e le banche dati disponibili. In particolare, l'introduzione dell'obbligo di fatturazione elettronica e della trasmissione telematica dei corrispettivi dovrebbe comportare l'abrogazione di adempimenti divenuti ridondanti (ad esempio, l'obbligo di comunicazione delle liquidazioni IVA ed il regime dello *split payment* e del *reverse charge*), nonché la riduzione dall'8% al 4% della ritenuta applicata sui bonifici che danno diritto a detrazioni d'imposta e l'innalzamento da 5.000 a 50.000 euro del limite che rende obbligatoria l'apposizione del visto per la compensazione dei crediti IVA.

Con riguardo alle disposizioni recate dall'art. 6 in tema di contrasto alle frodi in materia di carburanti, occorre premettere che R.E TE. Imprese Italia esprime il pieno consenso a tutte le misure che riconducono al ripristino della legalità e al rispetto delle regole in termini di equità, trasparenza e corretta applicazione del prelievo.

Nel senso delineato sono accolte favorevolmente le misure di contrasto alle frodi di settore individuate dalla norma. In tale contesto si colloca la relevantissima modifica apportata dal menzionato articolo 6 alla L. 205/2017, volta a eliminare, in forma sistemica, la possibilità di emettere dichiarazioni di intento per le operazioni di compravendita di carburanti.

Va osservato, infatti, che la dichiarazione d'intento, quale strumento che consente agli esportatori abituali, che si trovano nella condizione strutturale di IVA a credito,

di acquistare merci in esenzione di imposta, è stata spesso utilizzata impropriamente da falsi esportatori con la sola finalità di frodare l'erario.

Nell'ambito dell'assoluto divieto introdotto al fine di prevenire la condotta di emissione di false dichiarazioni di intento, causa primaria dei gravissimi fenomeni fraudolenti che, nell'ultimo quinquennio, hanno colpito il settore, è tuttavia fatta salva la possibilità di poter emettere siffatte dichiarazioni per le forniture di carburanti effettuate da depositi commerciali (dunque soggetti non obbligati all'accisa) in favore di imprese "che acquistino prodotti ai fini dello svolgimento della loro attività di trasporto" (ex art. 24ter del TU Accise).

Riteniamo che, dal punto di vista teorico, il proposito della deroga in questione mirata a non penalizzare soggetti quali i trasportatori internazionali strutturalmente a credito di IVA sia corretta; tuttavia, la stessa disposizione genera un sensibile *vulnus* nel sistema ed espone, per natura, ad ulteriori rischi di frode, anche in considerazione della dubbia formulazione normativa adottata. Altro elemento di criticità legato alla deroga è rappresentato dall'aggravio amministrativo rilevante, dalle difficoltà e dai rischi gestionali derivanti dall'esecuzione di forniture non imponibili IVA per esibizione di lettere di intenti, che in caso di accertamenti per frodi vedono coinvolti e/o chiamati in causa solidamente i fornitori, anche se in buona fede.

In subordine, in vigenza di deroga, occorrerebbe assicurare un controllo molto stringente attraverso una efficace valorizzazione dei flussi telematici e delle informazioni presenti in Anagrafe tributaria allo scopo di garantire al settore il pieno rispetto delle regole e del mercato.

Per quanto attiene alle disposizioni riguardanti l'inasprimento di sanzioni penali e/o amministrative, il principio ispiratore dovrebbe essere in generale improntato a non creare disparità di trattamento tra fattispecie con identico profilo di rischiosità sociale e a garantire nel contempo la proporzionalità della pena. L'esperienza, peraltro documentata dal recente rapporto della Corte dei Conti, dimostra che un'eccessiva penalizzazione non incrementa il livello generale di adempimento degli obblighi, ma rischia di svilire il ruolo della sanzione nonché di congestionare la macchina repressiva pregiudicando l'effettività della pena. In breve, l'illusione penalistica costa di più e rende di meno in termini di recupero e contrasto all'evasione fiscale.

Un così importante inasprimento delle sanzioni penali, con l'inserimento anche di nuovi istituti, meriterebbe un'attenta e approfondita discussione parlamentare che il provvedimento in esame, data la ristrettezza dei tempi non giustificati sotto il profilo dei presupposti di necessità ed urgenza, in attesa della conversione in legge del medesimo provvedimento, non può senz'altro essere garantita.

Analoga riflessione va fatta relativamente alla scelta di introdurre, nelle disposizioni in materia di giochi, sanzioni palesemente sproporzionate come il divieto di esercizio dell'attività imprenditoriale commerciale, all'interno della quale venga offerto gioco pubblico, in caso di violazioni agli obblighi di pagamento delle imposte e dei contributi previdenziali (art. 30) o la chiusura dei punti vendita di raccolta delle scommesse in caso di debiti d'imposta, relativi all'omesso versamento dell'imposta unica (art. 31), di qualunque entità.

Sempre in tema di giochi, riteniamo che sia opportuna una più approfondita riflessione in merito all'art. 26 con cui viene disposto un incremento del prelievo erariale unico sui giochi (PREU). In particolare, l'ulteriore inasprimento del tributo di oltre un punto percentuale, comporta un prelievo complessivo con un'incidenza sui ricavi fino al 75%. Si tratterebbe di una riduzione ulteriore della marginalità economica non in grado di remunerare adeguatamente investimenti passati, intrapresi sulla base di condizioni fiscali diverse.

Al riguardo, occorre considerare che gli operatori del settore hanno già versato nelle casse dell'erario oltre 900 milioni a inizio affidamento e che, a legislazione vigente, la tassazione sugli apparecchi già genera un gettito complessivo di 6.7 miliardi di euro. Il tema della modifica "in pejus" del prelievo unico e degli effetti che tale scelta determina nel settore dei giochi è stato peraltro ampiamente illustrato nel rapporto dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio del 2018 ove è stato rilevato che gli aumenti delle aliquote, a fronte di una domanda di giochi che mostra generalmente una elevata elasticità al prezzo e, soprattutto, la riduzione dei punti di vendita potrebbero comportare una significativa flessione della raccolta complessiva, indebolendo la stabilità economica della filiera e causando una riduzione delle entrate erariali oltre ad ingenerare uno stato di crisi generalizzato per l'intera filiera del comparto.

Con riferimento all'art. 32 recante l'imponibilità ai fini IVA delle prestazioni didattiche delle scuole guida finalizzate al conseguimento delle patenti di guida delle categorie B e C1, si accoglie con estremo favore la scelta di applicazione con effetto non retroattivo delle nuove disposizioni.

Al netto della irretroattività, restano tuttavia aperti i problemi futuri correlati agli effetti penalizzanti gravanti sui consumatori finali, ovvero le famiglie con i figli in età da acquisizione di patenti ed i lavoratori che necessitano del titolo di guida.

Si considera coerente, pertanto, con una strategia di riduzione d'impatto delle nuove disposizioni, specificare il mantenimento dell'esenzione integrale dall'IVA di tutte le operazioni didattiche rese dalle autoscuole, diverse da quelle specificamente individuate, in quanto aventi comunque natura di "*formazione, aggiornamento, riqualificazione e riconversione professionale*".

La bancabilità delle MPMI

Sul versante dei rapporti tra banche ed imprese, già la Nota di aggiornamento al DEF correttamente registrava le difficoltà nei finanziamenti diretti alle imprese di minore dimensione in quanto operazioni considerate dal sistema bancario “a scarsa marginalità”. Allo stato, però, né nel decreto fiscale, né nel disegno di legge di bilancio si riscontrano finora interventi significativi a questo riguardo.

R.E TE. Imprese Italia ne trae spunto per sollecitare sia la maggiore efficienza di strumenti già operativi - quali le Sezioni speciali del Fondo di garanzia per le PMI - sia l'ampliamento del perimetro di attività dei consorzi fidi per potenziarne il ruolo di facilitatori nell'accesso al credito, anche in considerazione della funzione che questi soggetti potrebbero svolgere nell'ambito delle crisi d'impresa. L'ipotizzata Banca pubblica per gli investimenti dovrebbe poi prevedere un suo intervento nella fascia di mercato che il sistema bancario sta progressivamente meno presidiando, coinvolgendo anche gli stessi consorzi fidi per veicolare gli interventi sui territori.

Andrebbe, inoltre, semplificata l'emissione di strumenti di debito da parte delle PMI (cambiali finanziarie e minibond).

Relativamente al Fondo di garanzia per le PMI solleva perplessità l'ammontare del rifinanziamento previsto dall'art. 41, comma 1 del decreto che potrebbe, in prospettiva, non assicurare una piena copertura degli interventi del Fondo stesso, soprattutto in considerazione delle estensioni, in termini di importi massimi garantibili e beneficiari (inclusi gli investitori su piattaforme on-line di social lending e di crowdfunding) introdotte dal decreto crescita (DL 34/2019).

Quanto alle previsioni contenute all'art. 41, comma 2 per il settore agricolo, si evidenzia la necessità di disporre, anche per altre tipologie di imprese della filiera agro-alimentare inclusi i pubblici esercizi, di strumenti agevolativi per l'accesso gratuito alla garanzia pubblica per favorire l'efficienza economica, la redditività ed incentivare l'adozione e la diffusione di sistemi di gestione avanzata attraverso l'adozione delle tecnologie innovative.