



**Commissioni Congiunte  
5<sup>a</sup> Bilancio Senato della Repubblica  
&  
V Bilancio, tesoro e programmazione Camera dei Deputati**

**MEMORIA FEDERPESCA**

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026

**AS. 926**

Roma, 10 novembre 2023

## Premessa

Federpesca desidera ringraziare i Presidenti ed i Parlamentari componenti delle Commissioni Bilancio per l'invito a fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge recante "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2024 e bilancio pluriennale per il triennio 2024-2026" (AS. 926).

FEDERPESCA, Federazione Nazionale delle Imprese di Pesca, nasce nel 1961 e da allora è aderente a CONFINDUSTRIA.

Associa, rappresenta e tutela gli armatori della pesca italiana e le imprese della filiera ittica presso la Pubblica Amministrazione, il Parlamento e l'Unione Europea.

E' parte contraente del Ccnl, Contratto collettivo nazionale di lavoro, della Pesca marittima di riferimento nel settore, in quanto maggiormente applicato. Insieme a Cgil, Cisl e Uil, è parte dell'Osservatorio Nazionale della Pesca, dell'E.BI.PESCA, Ente Bilaterale della Pesca, e del Fis Pesca, Fondo di Assistenza integrativo del Servizio Sanitario Nazionale per la gestione degli istituti normativi previsti dal Ccnl della Pesca.

Le imprese associate esercitano l'attività di pesca e acquacoltura, la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti ittici, i servizi alle imprese, la produzione di reti e attrezzature per la pesca, le costruzioni navali e la produzione di impianti ed apparecchiature nell'ambito della filiera ittica allargata.

Obiettivo principale di Federpesca è quello di supportare le imprese, sia attraverso azioni di ordinaria assistenza e consulenza, che tramite iniziative specifiche volte a proiettarle su uno scenario di maggiore efficienza e competitività.

## Contesto

Come noto, il settore ittico nazionale ha subito negli ultimi anni forti ripercussioni dovute a molteplici fattori che si sono susseguiti nel tempo e che hanno portato ad una continuata e prolungata crisi.

Gli effetti socio economici della diffusione del Coronavirus prima, e della crisi internazionale che ha provocato un aumento vertiginoso dei prezzi del gasolio, poi, hanno determinato senza dubbio una minore capacità delle imprese di continuare a produrre e vendere i propri prodotti, conservando così la propria posizione sui mercati nazionali ed internazionali, **e hanno colpito fortemente l'economia ittica e, con particolare criticità, l'armamento peschereccio nazionale.**

**Gli imprenditori della pesca, infatti, stanno vivendo una forte compressione della loro competitività relativa**, per effetto diretto delle politiche comunitarie volte alla sostenibilità dello sfruttamento degli stock naturali, in presenza di altrettante attività economiche poste in essere da flotte di Paesi terzi, le quali pure concorrono commercialmente sugli stessi mercati.

Questa condizione si protrae ormai da tempo, determinando l'inefficienza economica delle imprese con conseguente crisi di liquidità, fronteggiata dalle aziende attraverso il ricorso all'indebitamento mediante affidamenti bancari, particolarmente onerosi ed insostenibili nel medio termine.

Una situazione aggravatasi per effetto del maltempo prolungato degli ultimi anni, dell'emergenza sanitaria che ha colpito direttamente l'ho.re.ca., penalizzando a ritroso anche il comparto produttivo, nonché soprattutto - per effetto della crisi energetica attualmente in corso.

**In particolar modo, durante il 2022 e il 2023 il caro gasolio ha fortemente colpito le imprese di pesca nazionali, ponendo un'ulteriore sfida alla conduzione dell'attività ittica. I nostri pescatori hanno dovuto reagire riducendo i giorni trascorsi in mare o interrompendo l'attività, con gravi conseguenze sociali ed economiche per le proprie famiglie, imprese e per tutta la filiera ittica italiana.**

Questa grave crisi sta piegando l'attività di intere marinerie, con pesanti ripercussioni sulla capacità produttiva, sulla sostenibilità aziendale delle imprese e sulla capacità delle stesse di garantire l'approvvigionamento di prodotto per i mercati italiani.

Allo stato, la situazione di emergenza ha evidenziato (se vogliamo, riconfermato) la "debolezza contrattuale" del comparto produttivo della pesca italiana rispetto ai mercati di sbocco. Il settore per le sue intrinseche debolezze ascrivibili alla variabilità, instabilità e discontinuità dell'attività di pesca appare facilmente aggredibile da situazioni e condizioni esterne sfavorevoli.

**Ricordiamo inoltre che, insieme al costo del lavoro, il consumo di carburante rappresenta la voce di costo più importante per le imprese di pesca; tale voce è resa estremamente instabile dalla variabilità del prezzo del carburante, il quale influenza, in positivo o in negativo, la profittabilità dell'attività di pesca nel breve e nel medio periodo.**

Per tale ragione, il comportamento dei pescatori è fortemente influenzato dal prezzo del gasolio, in quanto gli stessi reagiscono alle variazioni del prezzo del carburante modificando i giorni di pesca, le aree di pesca e le specie target. Il problema di fondo è dato dal fatto che le imprese non riescono a trasferire gli aumenti e i costi di produzione sui consumatori aumentando il prezzo del prodotto ittico, generandosi pertanto una grave crisi del mercato. Oltretutto, la riduzione dei margini di profittabilità delle imprese ha un effetto diretto anche sui lavoratori del settore, alla luce del sistema di retribuzione "alla parte" previsto dai CCNL di riferimento nel settore.

Il costo del gasolio, infatti, ha subito un incremento che tuttora impatta pesantemente sui bilanci delle imprese, dove la voce «carburante», che prima incideva per il 40 per cento, ora supera il 70 per cento.

### [Il credito d'imposta per le imprese di pesca](#)

L'incremento improvviso e sproporzionato dei prezzi delle materie prime energetiche ha indotto il Governo italiano ad adottare delle misure che mitigassero gli effetti di tali aumenti sulle attività economiche.

In particolare, il Legislatore è ricorso al contributo straordinario nella forma di credito d'imposta, quale strumento diretto a compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti dalle imprese per l'acquisto di energia elettrica, gas naturale e carburante.

Il primo intervento a sostegno del settore ed una prima misura in risposta al grido di allarme delle marinerie è stata adottata dal precedente Governo con il **Decreto -Legge 21 marzo 2022, n. 21, il quale, all'articolo 18,** ha introdotto un contributo sotto forma di credito di imposta a favore delle imprese agricole e della pesca pari al 20% della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante effettuato nel primo trimestre dell'anno solare 2022, poi prorogato anche per il secondo, il terzo e il quarto trimestre dell'anno solare 2022.

Infatti, l'articolo 3-bis del decreto legge n. 50 del 2022 ha prorogato al **secondo trimestre** solare 2022 il credito richiamato ma **limitatamente alle imprese esercenti la pesca**. L'articolo 7 del decreto legge n. 115

del 2022 ha prorogato la misura ulteriormente al **terzo trimestre solare 2022**, estendendola nuovamente sia all'attività agricola che alla pesca; da ultimo, l'articolo 2 del decreto legge n. 144/2022 ha riconosciuto alle imprese esercenti **attività agricola e della pesca ed anche alle imprese esercenti l'attività agromeccanica** un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, pari al 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante effettuato nel **quarto trimestre solare dell'anno 2022**.

### Il 2023

Tale misura, quindi, è **diventata uno strumento fondamentale per le imprese ittiche per compensare una parte dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di gasolio e la conseguente situazione emergenziale verificatasi e, da ultimo, con la legge di bilancio 2023 – grazie alla sensibilità dell'attuale Governo - è stato previsto un contributo anche per il primo trimestre 2023**.

Infatti, l'articolo 1, commi 45-50 della legge 29 dicembre 2022, n. 197 - *Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025* - ha riconosciuto il credito di imposta, pari al 20 per cento della **spesa sostenuta per l'acquisto del carburante per la trazione dei mezzi utilizzati** effettuato **nel primo trimestre solare dell'anno 2023** a favore delle imprese esercenti **attività agricola, della pesca e agromeccanica**.

**La misura, purtroppo, nonostante i molteplici appelli da parte del settore, non è stata rinnovata e gli imprenditori ittici sono ritornati a dover affrontare il continuo aggravio dei prezzi dei carburanti, in particolar modo con l'aumento del costo del gasolio da luglio, con conseguenti difficoltà economiche e produttive.**

I dati relativi all'aumento dei prezzi dei carburanti **non sono confortanti ed anche i numeri e le proiezioni a disposizione sulla congiuntura non appaiono positivi nemmeno per i prossimi mesi**, ripresentandosi la possibilità che si verifichi una situazione emergenziale, nella quale le imprese di pesca non saranno in grado di sostenere i crescenti oneri, prolungandosi dunque la crisi nel mercato ittico.

Pertanto, al fine di fornire un sostegno economico e supportare le stesse imprese di pesca in situazioni emergenziali, Federpesca richiama nuovamente **la necessità di istituire un contributo sotto forma di credito di imposta**, in misura pari al 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante, per quanto concerne le spese sostenute **in tutto il primo trimestre solare dell'anno 2024**, alla luce delle previsioni economiche non confortanti e delle possibili situazioni emergenziali che si verificheranno.

Il disegno di legge di Bilancio 2024 appare dunque il veicolo normativo più idoneo per riproporre il rinnovo della misura.

A questo fine, di seguito riportiamo una proposta normativa in materia.

**Proposta normativa proroga credito di imposta per acquisto di carburante settore ittico**

ARTICOLO 74-BIS

(Contributo, sotto forma di credito d'imposta, per l'acquisto di carburanti per l'esercizio dell'attività della pesca)

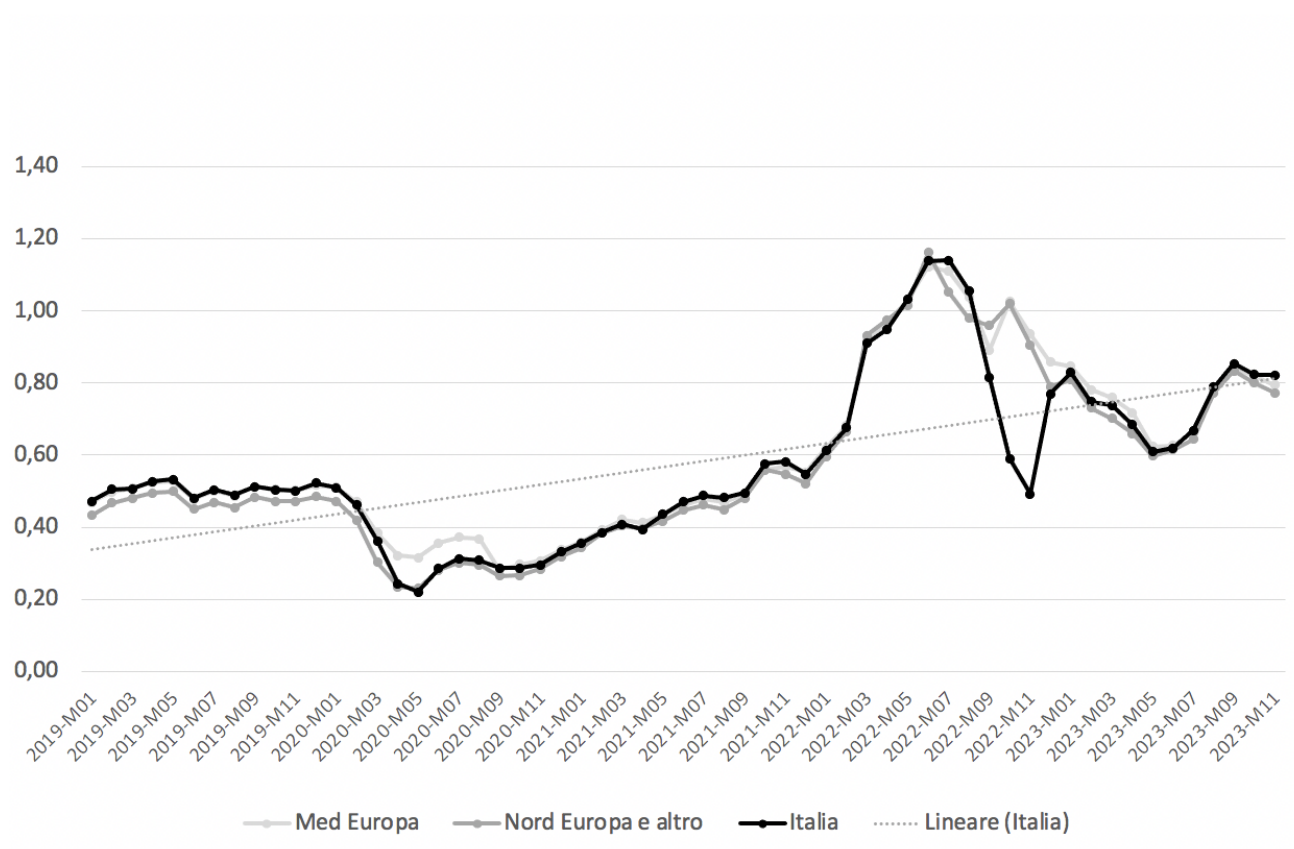
1. Al fine di contenere gli ulteriori effetti derivanti dalla prosecuzione dell'eccezionale aumento del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante, alle imprese esercenti l'attività della pesca è riconosciuto, a parziale compensazione dei maggiori oneri che saranno sostenuti per l'acquisto di gasolio e benzina per la trazione dei mezzi utilizzati per l'esercizio dell'attività di pesca, un contributo sotto forma di credito di imposta, in misura pari al 20 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto del carburante, per il primo trimestre 2024, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto, al netto dell'imposta sul valore aggiunto.
2. Il credito di imposta di cui al precedente comma è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'art. 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241. Il credito di imposta non concorre alla formazione del reddito di impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.
3. Il credito di imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.
4. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 23 milioni di euro per l'anno 2024, si provvede a valere sulle disponibilità del Fondo per le emergenze in agricoltura di cui all'articolo 74.

## Dati su andamento del prezzo del gasolio

Per chiarezza espositiva riportiamo di seguito alcuni dati sull'andamento del prezzo del gasolio dal quale si evince quanto sopra esposto.

### **Andamento del prezzo del gasolio per uso marittimo in Italia (Euro/litro; confronto con Medie europee – Paesi del Mediterraneo e del Nord) (Dal gennaio 2019 a novembre 2023)**

Fonte: SRM su dati EUMOFA



Dal grafico notiamo come tra il 2021 e il 2022 il prezzo del gasolio abbia raggiunto picchi due volte superiori alla situazione pre-crisi energetica e guerra in Ucraina. Ad oggi la situazione, seppur lievemente migliorata rispetto ad allora, continua ad essere preoccupante con un incremento nell'ultimo trimestre del 2023 che non fa ben sperare per l'inizio del 2024.

Alla luce di quanto evidenziato, pertanto, **Federpesca auspica che la proposta normativa formulata in relazione all'istituzione della misura del credito di imposta per il primo trimestre 2024 possa essere condivisa e possa trovare accoglimento.**

In particolar modo, tale rinnovo andrebbe a fornire una risposta alla possibile crisi di mercato ed alle già enunciate sempre più pressanti problematiche che il comparto sta vivendo, **evitando, nei primi mesi dell'anno che sono di per sé i più complicati per i fatturati delle imprese, un fermo dei pescherecci e il conseguente pericolo di lasciare che il prodotto italiano venga sostituito da quello importato, favorendo la valorizzazione delle imprese italiane e garantendo che il settore possa operare in condizioni tali da soddisfare la domanda interna dei prodotti.**

### **ULTERIORI OSSERVAZIONI**

#### **ART. 32 - Modifica della misura dell'indennità di malattia della gente di mare**

Un secondo punto che merita alcune osservazioni, rispetto all'articolato della Disegno di Legge di Bilancio 2024, è quello relativo all'art. 32, il quale prevede che *"per gli eventi di malattia insorti dal 1° gennaio 2024"* l'indennità giornaliera sia corrisposta nella misura del sessanta per cento della retribuzione. Tale disposizione sembra, quindi, implicare una riduzione del trattamento.

Considerando il periodo di crisi che attraversa il settore della pesca, desta perplessità un intervento volto a ridurre le tutele sociali dei marittimi, così indebolendo ulteriormente e in maniera ingiustificata la categoria. Si precisa, in merito, che i marittimi della pesca sono ancora privi di garanzie, ai fini dell'accesso al trattamento pensionistico, previste per i lavori usuranti.

#### **ART. 34 - Misure in materia di ammortizzatori sociali mediante utilizzi del Fondo sociale per occupazione e formazione**

Si ritiene opportuno, inoltre, evidenziare alcune osservazioni in relazione a quanto previsto dall'art. 34, rubricato *"Misure in materia di ammortizzatori sociali mediante utilizzi del Fondo sociale per occupazione e formazione"*.

Il suddetto articolo, al comma 2, prevede che, a valere sul Fondo sociale occupazione e formazione, si provveda, nel limite di 30 milioni di euro per l'anno 2024, *"al finanziamento dell'indennità onnicomprensiva, di importo non superiore a trenta euro giornalieri, per l'anno 2024, per ciascun lavoratore dipendente da impresa adibita alla pesca marittima, compresi i soci lavoratori delle cooperative della piccola pesca di cui alla legge 13 marzo 1958, n. 250, in caso di sospensione dal lavoro derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio"*.

In merito, si torna a ribadire che **è necessario, per il futuro, che l'indennità in favore dei marittimi per i periodi di sospensione obbligatoria dell'attività di pesca (derivante da provvedimenti dell'Autorità pubblica) assuma una natura stabile e sia, quindi, inclusa tra le causali dell'ammortizzatore sociale riconosciuto per il settore.**

Si segnala, invero, che l'estensione della c.d. Cisoa agricola ai lavoratori del settore della pesca, prevista dalla legge di bilancio 2022 (art. 1 commi 217 – 218 l. n. 234 del 2021) e ancora priva di attuazione stante l'assenza dei relativi decreti, ha esteso la garanzia dell'integrazione salariale, contrariamente alle aspettative del settore, soltanto “per i periodi diversi da quelli di sospensione derivante da misure di arresto temporaneo obbligatorio e non obbligatorio”.

Tuttavia, il sistema di riconoscimento ed erogazione delle indennità economiche previste in legge di bilancio continua ad essere caratterizzato da una serie di profili critici. Occorre, invero, considerare una serie di aspetti di particolare rilevanza:

- l'indennizzo economico per il periodo di sospensione delle attività di pesca deve includere anche una copertura contributiva (per il periodo di durata della sospensione); in caso contrario, impresa e lavoratori si trovano in posizione di potenziale conflitto, considerando che le prime non dovrebbero essere tenute a versare il contributo previdenziale qualora l'esecuzione della prestazione lavorativa - e, con essa, l'obbligo retributivo - venga meno per ragioni non imputabili al datore di lavoro;
- è opportuno garantire che l'armatore possa scegliere se anticipare la corresponsione dell'indennità (una volta autorizzato), avvalendosi, successivamente, di un credito nei confronti dell'ente previdenziale (le indennità vengono corrisposte ad almeno un anno di distanza rispetto al periodo di sospensione);
- l'indennità dovrebbe essere riconosciuta in favore di tutti gli armatori-proprietari armatori imbarcati, in quanto equiparati, ai fini del regime previdenziale di cui alla legge n. 413 del 1984, sono equiparati ai dipendenti.

#### **PROPOSTA ESENZIONE TICKET LICENZIAMENTO NEL CASO DI RISOLUZIONE DEL RAPPORTO CONSEGUENTE ALLO SBARCO DEL MARITTIMO PER MALATTIA O LESIONI**

Ai sensi dell'art. 343 del codice della navigazione *“il contratto di arruolamento si risolve di diritto “[...] 5) quando l'arruolato, per malattia o per lesioni, deve essere sbarcato o non può riassumere il suo posto a bordo alla partenza della nave da un porto di approdo”*.

Si tratta di un'ipotesi di risoluzione del rapporto di lavoro ex lege, che si realizza per effetto della ricorrenza delle condizioni previste dalla disposizione.

Il datore di lavoro non effettua alcun atto volontario di “interruzione” del rapporto, si limita ad effettuare lo sbarco - in quanto, appunto, previsto ex lege - innanzi all'autorità marittima, con annotazione da parte di quest'ultima sul ruolo di equipaggio. Per effetto del carattere automatico della risoluzione del rapporto - che, ai sensi della norma, avviene “di diritto” - l'armatore è poi tenuto a comunicare la cessazione dello stesso ad Unimare.

La risoluzione del rapporto a seguito dello sbarco per malattia del marittimo consente allo stesso di percepire il trattamento economico previsto per le ipotesi di disoccupazione involontaria (d. lgs. n. 22 del 2015).



Di conseguenza, tale ipotesi viene ricondotta dall'INPS ad uno dei "casi di interruzione del rapporto" di cui all'articolo 2, comma 31, della legge n. 92 del 2012. La disposizione ha introdotto la disciplina del c.d. "ticket licenziamento", prevedendo che "nei casi di interruzione di un rapporto di lavoro a tempo indeterminato per le causali che, indipendentemente dal requisito contributivo, darebbero diritto all'ASpl, intervenuti a decorrere dal 1° gennaio 2013, è dovuta, a carico del datore di lavoro, una somma pari al 41 per cento del massimale mensile di ASpl per ogni dodici mesi di anzianità aziendale negli ultimi tre anni".

L'Ente previdenziale, con la circolare n. 40 del 19 marzo 2020, ha fornito "un quadro riepilogativo delle tipologie di cessazione del rapporto di lavoro per cui si configura l'obbligo di versamento del c.d. ticket licenziamento". A ben vedere, l'ipotesi della risoluzione del rapporto a seguito dello sbarco per malattia presenta caratteristiche peculiari rispetto a quelle indicate all'interno della circolare.

Ed invero, la **risoluzione del rapporto in caso di sbarco per malattia non presuppone un atto negoziale delle parti, trattandosi di risoluzione ex lege**. Tecnicamente, invece, le ipotesi di "interruzione" di cui all'art. 2, comma 31, della legge n. 92 del 2012, sembrano essere, invece, l'esito di un atto negoziale del datore di lavoro (il licenziamento), o del lavoratore (le dimissioni). Inoltre, generalmente, l'interruzione costituisce l'esito di un comportamento del datore di lavoro: direttamente, in quanto recede "volontariamente" dal rapporto mediante il licenziamento; o indirettamente, in quanto il lavoratore rassegna le dimissioni per giusta causa, la quale per definizione (art. 2119 c.c.) è riconducibile ad una condotta del datore di lavoro che non consente la prosecuzione "neppure provvisoria" del rapporto lavorativo (si consideri, in merito, che la suprema Corte, con sentenza n. 12565 del 2017, ha escluso che possano considerarsi "involontarie" le dimissioni rese dal lavoratore in relazione al proprio stato di malattia). Costituisce, invero, un'ipotesi del tutto eccezionale, quella delle dimissioni rese nel corso del periodo di divieto del licenziamento, ad esempio in caso di maternità (d.lgs. n. 151 del 2001), che si considerano per giusta causa pur non dipendendo da una condotta diretta, o indiretta, del datore di lavoro.

Tuttavia, si segnala che, a differenza della maternità, la malattia è un evento che può verificarsi in modo molto frequente nel corso del rapporto lavorativo del marittimo, anche considerando l'esposizione del lavoratore agli eventi atmosferici. Inoltre, la malattia può riguardare i diversi membri dell'equipaggio, anche contestualmente, rappresentando, tra l'altro, un costante elemento di difficoltà che l'armatore deve fronteggiare: quest'ultimo è, infatti, costretto a reperire subito nuovo personale, essendo necessario per la navigazione che l'equipaggio sia composto in modo e numero conforme a quanto previsto dalle tabelle di armamento.

In tale contesto, **l'aggravio economico del pagamento del c.d. ticket Naspi rappresenta un elemento di forte frustrazione per le imprese armatrici**, in particolare per quelle del settore della pesca marittima, già gravate dalle restrizioni poste all'esercizio delle attività produttive e dall'aumento dei costi per l'esercizio delle attività produttiva (si pensi al costo del gasolio).

Per tale ragione è necessario un **intervento normativo che**, tenendo conto delle peculiarità del settore della pesca - e, più in generale, del settore marittimo, ove non operi il regime di continuità del rapporto di lavoro - sia volto ad **escludere dall'ambito di applicazione dell'art. 2, comma 31, legge n. 92 del 2012, l'ipotesi di risoluzione automatica del rapporto in caso di sbarco per malattia del marittimo ai sensi dell'art. 343 n. 5 del codice della navigazione.**

L'art. 2, comma 34, lettera b) della legge n. 92 del 2012 esclude già la debenza del contributo nei casi di "interruzione di rapporto di lavoro a tempo indeterminato, nel settore delle costruzioni edili, per completamento delle attività e chiusura del cantiere". Sembra opportuno precisare, tuttavia, che in tal caso è previsto: "alle minori entrate derivanti dal presente comma, valutate in 12 milioni di euro per l'anno 2013 e in 38 milioni di euro per ciascuno degli anni 2014 e 2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 24, comma 27, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214".

Per questi motivi, si propone, all'art. 2 della legge n. 92 del 2012, di inserire un comma 34 bis ai sensi del quale *"A decorrere dal 1° gennaio 2024, il contributo di cui al comma 31 non è dovuto, altresì, nel caso di risoluzione del rapporto conseguente allo sbarco del marittimo per malattia o lesioni ai sensi dell'art. 343, n. 5, del codice della navigazione"*.