



**Commissioni riunite VI Finanze
&
X Attività Produttive, Commercio e Turismo**

Camera dei Deputati

MEMORIA FEDERPESCA

Disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 131 del 2023 recante
“Misure urgenti in materia di energia, interventi per sostenere il potere di acquisto e a tutela del risparmio”

AC. 1437 - Governo

Roma, 11 ottobre 2023

Premessa

Federpesca desidera ringraziare i Presidenti ed i Parlamentari componenti delle Commissioni Finanze e Attività Produttive per l'invito a fornire il proprio contributo in merito al disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 131 del 2023 recante "*Misure urgenti in materia di energia, interventi per sostenere il potere di acquisto e a tutela del risparmio*" (AC. 1437 Governo).

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 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 gli imprenditori non riescono a trasferire gli aumenti e i costi di produzione sui consumatori aumentando il prezzo del prodotto ittico.

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, da ultimo, con la legge di bilancio 2023 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.**

Pertanto, **Federpesca richiama nuovamente la necessità di prevedere il rinnovo della misura del credito di imposta per l'acquisto di carburante, a favore del settore ittico, anche per il secondo semestre 2023 ed il provvedimento in esame denominato DL Energia, appare uno strumento utile a questo fine.**

Di seguito riportiamo una proposta normativa in materia.

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

Art. 1

Misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico e del gas naturale

All'articolo 1, dopo il comma 4, inserire i seguenti:

4 bis. Al fine di contenere gli effetti del perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina, alle imprese esercenti l'attività della pesca è riconosciuto, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di gasolio e benzina, 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 secondo semestre 2023, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto, al netto dell'imposta sul valore aggiunto.

4 ter. Agli oneri derivanti dal comma 4 bis, valutati in 46 milioni di euro per l'anno 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

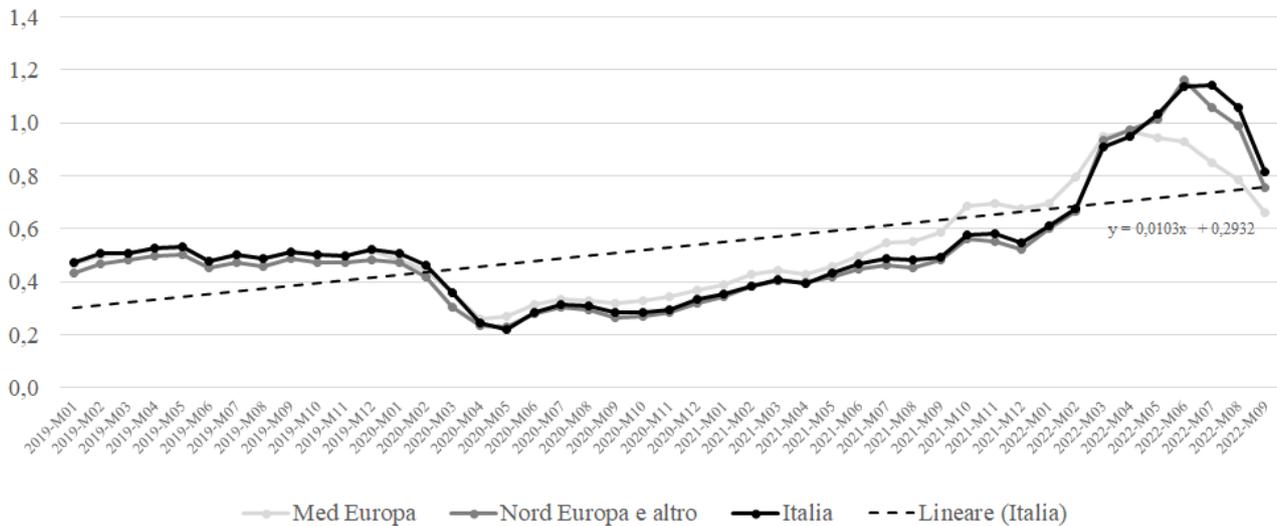
Conseguentemente, modificare la rubrica come segue: Misure urgenti per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico, del gas naturale e del carburante

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 al Settembre 2022)

Fonte: SRM su dati EUMOFA



Nel 2019, il costo del gasolio rappresentava il 20% dei ricavi, nel 2020 il 19% dovuto al calo del prezzo del gasolio e si stima che nel 2022 rappresenterebbe il 29% , un aumento del 47% rispetto al media del periodo 2019-20. Nel 2020 un'imbarcazione ha speso 131 euro al giorno per il carburante, assumendo un prezzo costante di 0.80 €/l dalla media del primo trimestre 2022. Lo studio condotto da Nisea "Impatto economico dell'incremento del costo del gasolio sulla flotta peschereccia italiana, 2022" ha stimato che il costo è raddoppiato, risultando in una perdita di profitto lordo del 28% rispetto alla media del periodo 2019-20.

Costo del carburante e incidenza sui ricavi, valori assoluti e valori medi, flotta nazionale

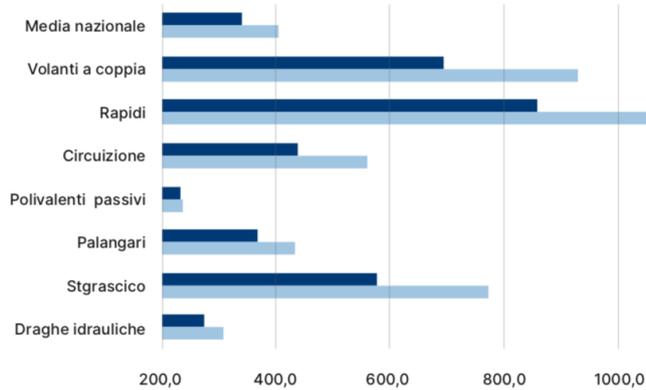
Fonte: Nisea, piano di Lavoro Nazionale Raccolta Dati Alietici; per il 2022, stime Nisea

TECNICHE DI PESCA	2019	2020	STIMA 2022	VAR. % '22 /(MEDIA '19-'20)
Costo del carburante (000€)	181.908	123.866	223.759	46%
Costo del carburante per battello al giorno (€)	146	131	204	47%
Prezzo del carburante (€/litro)	0,58	0,50	0,80*	48%
Inc % carburante/ricavi	20%	19%	29%	47%
PROFITTO LORDO (000€)	303.035	209.527	185.410	-28%

*media costo del gasolio 1 gennaio-14 marzo 2022

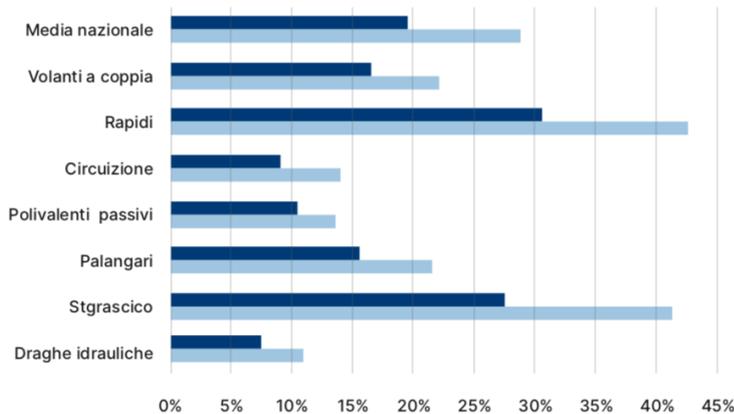
Nel dettaglio, rispetto alla media nazionale nel periodo 2019-20, i prezzi del 2022 raggiungono i 200 euro di media giornaliera. **Le imbarcazioni di dimensione lunga che utilizzano attrezzi come lo strascico, subiscono un impatto maggiore risultando in stima una spesa media giornaliera che sorpasserà i 600 euro contro la media poco inferiore ai 400 per il periodo 2019-20 (NISEA, 2022).** Inoltre, si può osservare che per i rapidi gli aumenti si stimano di sorpassare i 800 euro rispetto ai valori medi poco sopra i 600 euro del periodo 2109-20 e per i volanti a coppia si stimano valori sopra i 600 euro (NISEA, 2022).

Spesa media per gasolio per segmenti di flotta, anno 2022 e media 2019-2020 (Fonte: Nisea, 2022)



Per quanto riguarda l'incidenza del costo del gasolio sul valore della produzione, supererà i 40% per i rapidi e strascico e i 20% per i palangari e volanti a coppia (NISEA, 2022) .

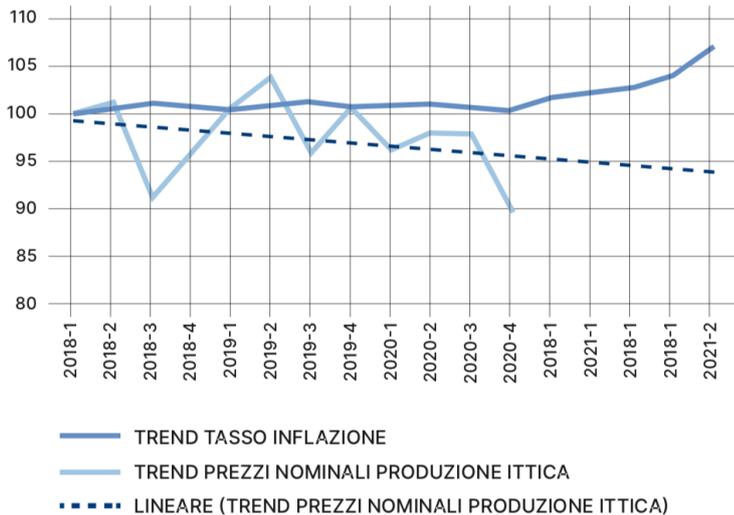
Incidenza % del costo del gasolio sul valore della produzione per segmenti di flotta, anno 2022 e media 2019-2020 Fonte (Nisea, 2022)



Il tasso di inflazione in continuo aumento con la diminuzione dei prezzi nominali della produzione ittica, insieme alla bassa produttività del settore risultano in un basso rendimento economico (NISEA, 2022). In aggiunta, i costi alti del gasolio insieme ad altri costi operativi inducono la riduzione delle giornate di pesca e

di conseguenza avendo un effetto sulla produzione e sul rapporto elevato di costi/fatturato nonché sul salario dei pescatori, avendo ancor più leva sulle flotte già in situazioni deboli (NISEA, 2022).

Andamento trimestrale del tasso di inflazione e dei prezzi medi della produzione ittica (Fonte: ISTAT per il tasso di inflazione e STECF FDI per i prezzi medi)



E' ovvio che andando avanti con questi indicatori, **in assenza di adeguati interventi di compensazione, la situazione economica e finanziaria delle imprese ne risulterebbe seriamente compromessa**, con disinvestimenti, fallimenti e riduzioni di personale specie nel comparto della Pesca che resta, per quanto detto, **un settore strategico per il nostro Paese e sul quale risulta più che opportuno trovare misure di breve e lungo termine volte a fronteggiare la minaccia del caro energia.**

Alla luce di quanto sopra esposto, pertanto, **Federpesca auspica che la proposta normativa formulata in relazione al rinnovo della misura del credito di imposta per il secondo semestre 2023 possa essere condivisa e possa trovare accoglimento.**

In particolar modo, tale rinnovo andrebbe a **fornire una risposta alle già enunciate sempre più pressanti problematiche che il comparto sta vivendo, evitando 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.**