



**Commissione 6° Finanze e Tesoro**

**Senato della Repubblica**

**MEMORIA FEDERPESCA**

**Indagine conoscitiva sugli strumenti di incentivazione fiscale con particolare riferimento ai crediti d'imposta**

Roma, 23 marzo 2023



## Premessa

Federpesca desidera ringraziare il Presidente ed i Parlamentari componenti della Commissione Finanze e Tesoro del Senato della Repubblica per l'invito a partecipare all'odierna audizione e per aver offerto quest'importante occasione per portare il proprio contributo in merito all'Indagine conoscitiva sugli strumenti di incentivazione fiscale, con particolare riferimento ai crediti d'imposta.

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 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**.

In relazione al monitoraggio delle misure, le compensazioni effettuate dai contribuenti per fruire dei crediti di imposta previsti per far fronte ai maggiori oneri sostenuti per l'acquisto dell'energia elettrica e del gas naturale, nel primo trimestre 2022, risultano complessivamente pari a 912,8 milioni di euro, sostanzialmente in linea con le stime ex ante (pari a 967,1 milioni di euro). Sono in corso di analisi i dati relativi ai trimestri successivi.

Ad oggi non è a nostra disposizione un dato relativo all'esclusivo utilizzo di tale strumento da parte delle imprese di pesca, tuttavia, nel corso del 2022, tale strumento è stato ampiamente sfruttato dalle stesse, che in esso hanno trovato una fonte di respiro rispetto ai pressanti e crescenti oneri che queste devono sostenere nell'esercizio della loro attività, a causa dei predetti fattori.

La semplicità nell'utilizzo di tale strumento ed il monitoraggio sull'utilizzo affidato al Ministero dell'Economia e delle Finanze ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009 n. 196, hanno reso tale intervento indispensabile per le imprese.

## **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 più recentemente 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**.

Purtroppo, però, i dati relativi al possibile aumento dei prezzi dei carburanti **non sono confortanti e i numeri e le proiezioni a disposizione sulla congiuntura non appaiono positivi per i prossimi mesi** e pertanto Federpesca si è fatta promotrice di una proposta emendativa volta ad aumentare la percentuale di questo contributo, dal 20% al 40% della spesa sostenuta per l'acquisto di carburante, la quale non ha però trovato spazio nel disegno di legge di bilancio.

Alla luce di quanto premesso, siamo con la presente a richiamare nuovamente la necessità di prevedere, nel prossimo provvedimento utile, **la proroga del credito di imposta per l'acquisto di carburante, a favore del settore ittico**, previsto dall'articolo 1, commi 45 – 51, 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 - **fino al 31 dicembre 2023.***

Di seguito riportiamo una proposta normativa in materia.

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

#### **(Proroga credito di imposta per acquisto di carburante settore ittico)**

*XX...Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo del gasolio e della benzina utilizzati come carburante dalle imprese esercenti l'attività della pesca, le disposizioni di cui all'articolo 1, commi da 45 a 50, della legge 197 del 29 dicembre 2022, sono estese anche alle spese sostenute per gli acquisti di carburante effettuati dagli stessi esercenti le attività della pesca fino al 31 dicembre 2023.*

*3.ter Agli oneri derivanti dal precedente comma, quantificati in 66 milioni per l'anno 2023, pari a 22 milioni a trimestre, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.*

### **Criticità della misura**

Nonostante la misura abbia sin da subito trovato positivo accoglimento da parte degli operatori del settore, la sua concreta implementazione è stata inizialmente resa complicata dal tardivo rilascio, da parte dell'Agenzia delle Entrate, dei codici tributo necessari alle imprese per consentire l'utilizzo in compensazione del credito di imposta.

Molteplici sono state infatti le sollecitazioni che Federpesca ha inviato durante il corso del 2022 in merito proprio all'accelerazione nell'emanazione da parte dell'Agenzia delle Entrate delle risoluzioni con cui veniva istituito ed indicato il suddetto codice tributo.

Nelle more di tale rilascio, le imprese, infatti, si sono dovute far carico autonomamente degli oneri finanziari e spesso si sono verificate situazioni di incertezza circa le modalità di utilizzo dei codici nonché sulle tempistiche per il rilascio degli stessi.

Lo strumento ha avuto un processo di implementazione lento che è andato migliorando solo a dicembre 2022, quando il rilascio dei codici è avvenuto più celermente, permettendone il corretto utilizzo entro le tempistiche.

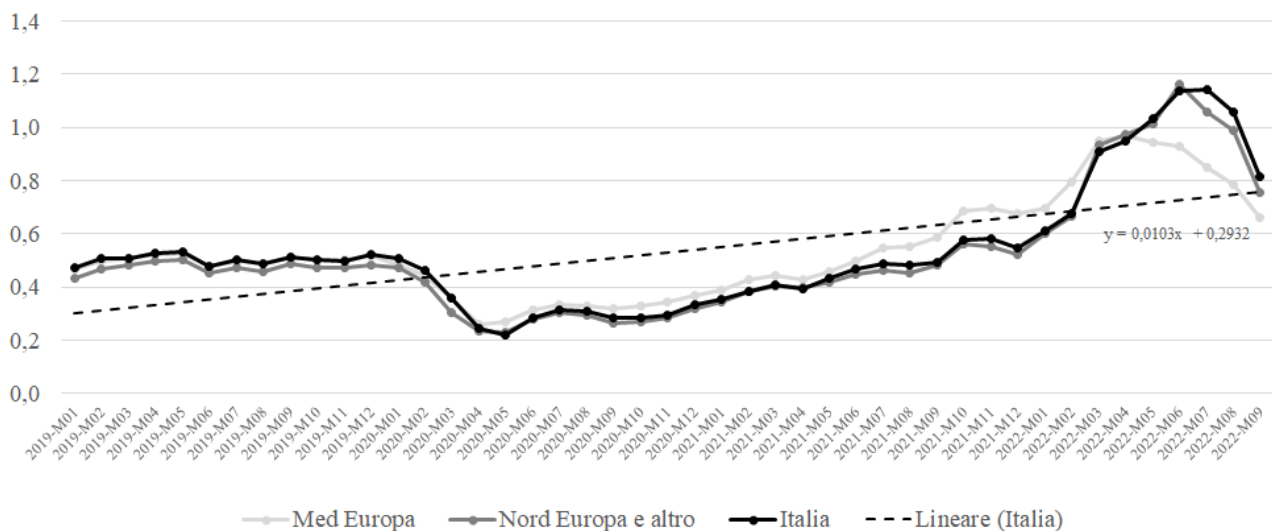
Inoltre, gli aiuti pubblici, in particolare l'intensità degli aiuti, a favore delle imprese di produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, devono coincidere con quelle stabilite dagli stessi aiuti stabiliti dal Fondo europeo degli affari marittimi e la pesca (FEAMPA). Pertanto, i soggetti che intendono avvalersi dei crediti di imposta anche sugli investimenti sono tenuti ad applicare la normativa europea sugli aiuti di Stato che ne disciplina i limiti e le condizioni.

## 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 raddoppierà, 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**

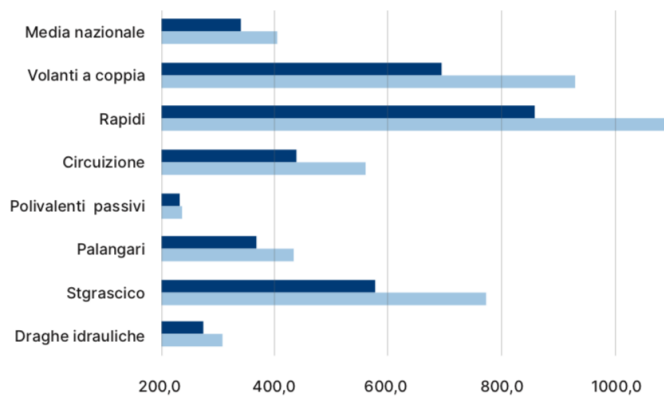
Fonte: Nisea, piano di Lavoro Nazionale Raccolta Dati Alieutici; per il 2022, stime Nisea

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%
<b>PROFITTO LORDO (000€)</b>	<b>303.035</b>	<b>209.527</b>	<b>185.410</b>	<b>-28%</b>

*\*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 2019-20 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)**

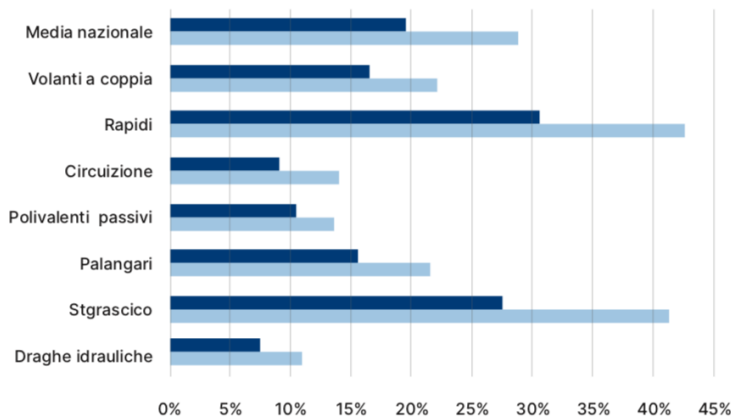


Media 2019-2020

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)

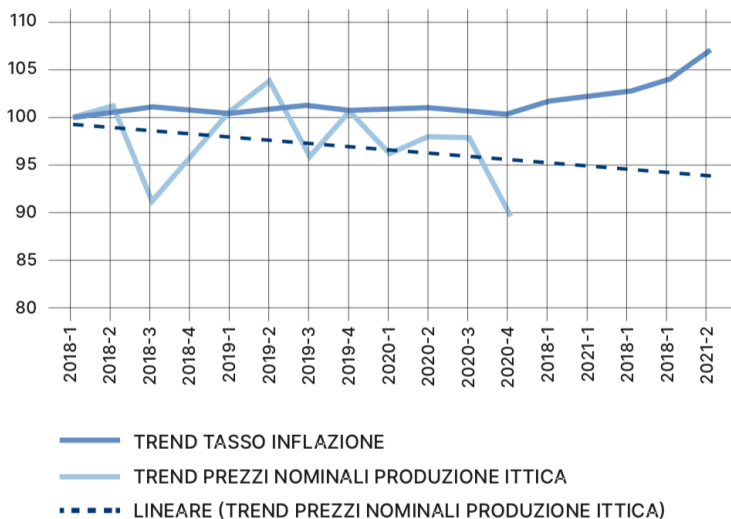


Media 2019-2020

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 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.

### Ulteriori considerazioni

Come segnalato in più occasioni, inoltre, l'attuale congiuntura economica pone con forza all'attenzione dei decisori politici la **necessità di un rinnovo complessivo della flotta peschereccia italiana, in grado di ridurre il fabbisogno di gasolio, introducendo motori meno energivori e, contribuendo a raggiungere gli obiettivi legati alla transizione verde di cui il settore ha bisogno, sostenere realmente l'economia del settore ittico.**

**Azioni volte a finanziare investimenti di ammodernamento e sostituzioni delle imbarcazioni in un'ottica di maggiore sostenibilità e innovazione potrebbero invece garantire un miglioramento della competitività delle imprese garantendo un impatto positivo in termini di sostenibilità ambientale e sociale, oltre che economica, senza tuttavia sfruttare le risorse in maniera più intensiva, ma anzi garantendo maggiore controllo e qualità del prodotto.**

Il settore sta vivendo un momento evolutivo nella direzione della percezione sempre più diffusa dell'esigenza di avviare un processo di modernizzazione e innovazione tecnologica delle aziende armatoriali, relativamente ai pescherecci attualmente detenuti.

Diversi i driver che inducono tale indirizzo:

- efficienza produttiva dei pescherecci, considerata l'elevata incidenza delle avarie che condizionano l'operatività delle vetuste unità mediamente impiegate;
- condizioni di sicurezza a bordo, finalmente percepita come esigenza a tutti i livelli, incluso il rischio legale assunto dagli imprenditori;
- garanzia della food safety and quality delle catture (catena del freddo, tracciabilità), frutto della constatazione del diverso apprezzamento che il mercato assegna ai prodotti di maggiore qualità intrinseca e presentazione;
- sistemi di automazione e robotica per le operazioni di bordo, che deriva anche dalla mutata sensibilità e disponibilità degli equipaggi rispetto al lavoro di bordo;
- sostenibilità delle attività di pesca (consumi, emissioni e selettività delle attrezzature di pesca), grazie alla crescente consapevolezza di quanto il futuro del settore dipenda dall'uso responsabile delle risorse naturali;
- sistemi di comunicazione e connessione a bordo, espressione del crescente ricorso alle tecnologie di navigazione e pesca, ma anche della più generale tendenza al networking in mare.

Tali interventi, da realizzarsi nell'ambito della produzione primaria, e quindi delle aziende armatoriali, possono consentire di creare valore trasmissibile lungo tutta la filiera. Non solo, infatti, l'innovazione concorrere all'incremento del valore commerciale del pescato, ma può fungere da volano per l'intera filiera, che dovrà necessariamente adeguarsi al medesimo processo tecnologico (tecnologia del freddo, logistica, tracciabilità).

L'avvio di un processo di modernizzazione della flotta peschereccia nazionale rappresenta quindi una **precondizione per permettere al settore di mantenere un livello di significatività e di competitività in ambito europeo e mediterraneo e per ridurre il fabbisogno di carburante, attraverso l'utilizzo di motori meno energivori.**



\*\*\*\*\*

Alla luce di quanto sopra esposto, pertanto, **Federpesca auspica che la proposta normativa formulata in relazione alla proroga del credito di imposta al 31 dicembre 2023 possa essere condivisa e possa trovare accoglimento nel prossimo provvedimento legislativo utile.**

In particolar modo, tale proroga 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.