

## Effetti dell'incremento del prezzo gasolio nel settore pesca

### Introduzione

Nei primi mesi del 2011, l'incremento del costo del gasolio sui livelli del 2008 ha compromesso la profittabilità del settore peschereccio, ponendo gli operatori in una situazione di incertezza per lo svolgimento futuro delle attività di pesca; nel 2008, gli effetti del caro carburante determinarono, a livello di singola impresa di pesca, una riduzione del profitto lordo del 30%; mediamente un battello strascicante registrava, nel 2007, un profitto lordo di 67 mila euro contro i 43 mila euro del 2008.

Rispetto al 2008, anno nel quale, come riportato, si registrarono cali enormi di profitto e rendimenti, la situazione del 2011 appare ancora più preoccupante. A determinare un ulteriore peggioramento del contesto in cui oggi si trovano ad operare le imprese pescherecce vi sono diversi fattori; in primo luogo, è da evidenziare la stagnazione della domanda a cui si associa un arretramento dei prezzi alla produzione; stime sull'andamento del 2010, mostrano infatti, un calo del prezzo medio di circa il 5%. A fronte di una riduzione della produzione interna, le importazioni presentano un andamento in costante aumento e ciò determina una sempre maggiore dipendenza dalle importazioni.

In secondo luogo, nel secondo trimestre del 2010 è entrato pienamente in vigore il Reg.(CE) n.1967/2006 relativo alle misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel mar Mediterraneo; molte delle restrizioni e delle modifiche introdotte dal regolamento mediterraneo nel 2006 risultavano, infatti, in deroga transitoria sino al 1 giugno 2010. Le misure tecniche previste dal Regolamento hanno prodotto un impatto diretto sulla struttura produttiva nazionale; basti pensare alla obbligatorietà dell'adeguamento della dimensione delle maglie per le reti trainate e le reti a circuizione, al divieto di pesca entro le tre miglia per lo strascico in alto Adriatico, al divieto di svolgimento delle pesche speciali del bianchetto e del rossetto e ancora alle restrizioni imposte alle draghe idrauliche e ai rastrelli da natante del Tirreno per la pesca di molluschi bivalvi con il divieto di pesca entro le 0,3 miglia dalla costa. Alle difficoltà operative legate all'incremento dei costi di produzione e alla stagnazione dei prezzi alla produzione si associano, dunque, gli effetti di tali limitazioni che obbligano gli operatori a modifiche nelle modalità di svolgimento delle loro attività di pesca, delle aree di pesca e delle specie target.

Il sostenuto incremento del costo del gasolio, dunque, irrompe in una fase particolarmente delicata per l'intero settore ittico e porterà, molto probabilmente, alla necessità di delineare nuovi scenari gestionali nell'immediato futuro.

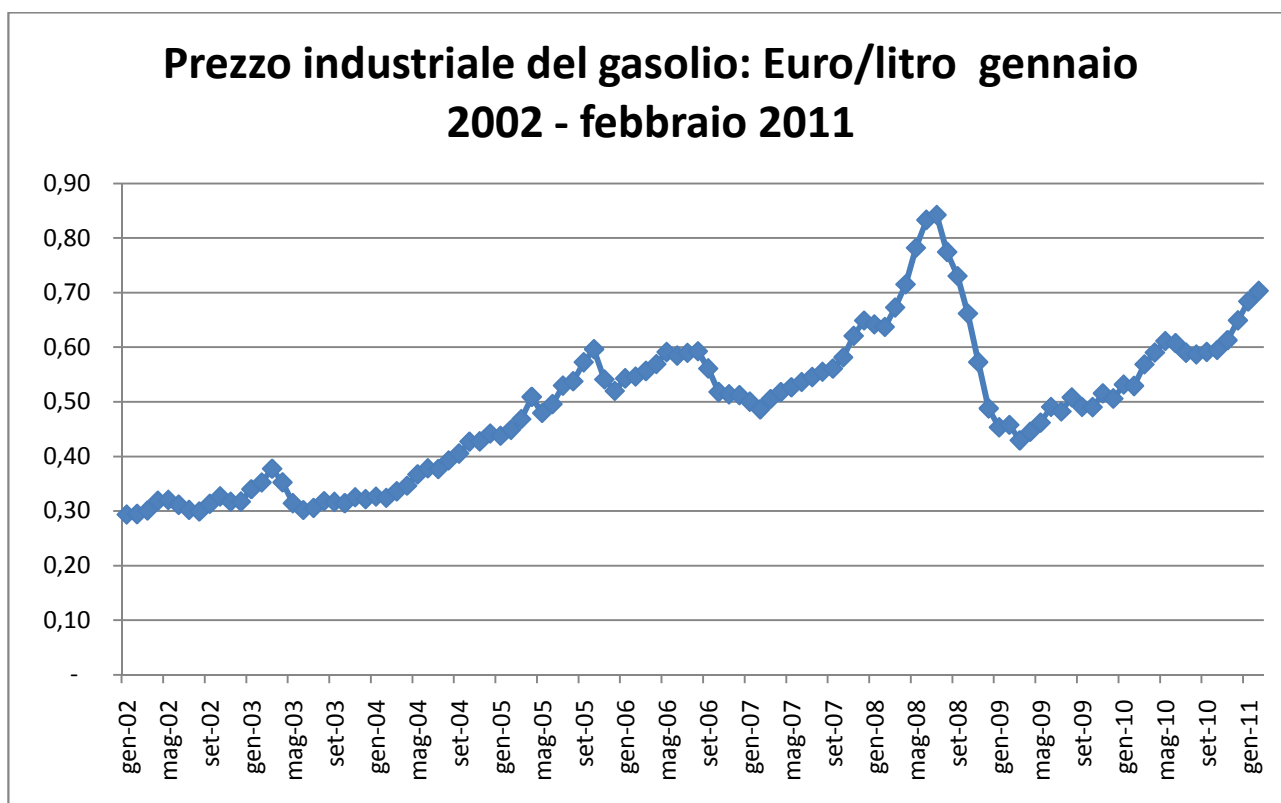
## Scenario nel 1° trimestre 2011

Il prezzo del gasolio a febbraio 2011 ha raggiunto livelli simili a quelli della primavera 2008, anno in cui il sostenuto aumento del prezzo dei prodotti petroliferi ha innescato una forte crisi del settore peschereccio. Il valore medio del prezzo industriale del gasolio per autotrazione (al netto dell'iva e delle accise) nel 2008 si è attestato a 0,70 euro/lt con una punta massima di 0,84 nel mese di luglio.

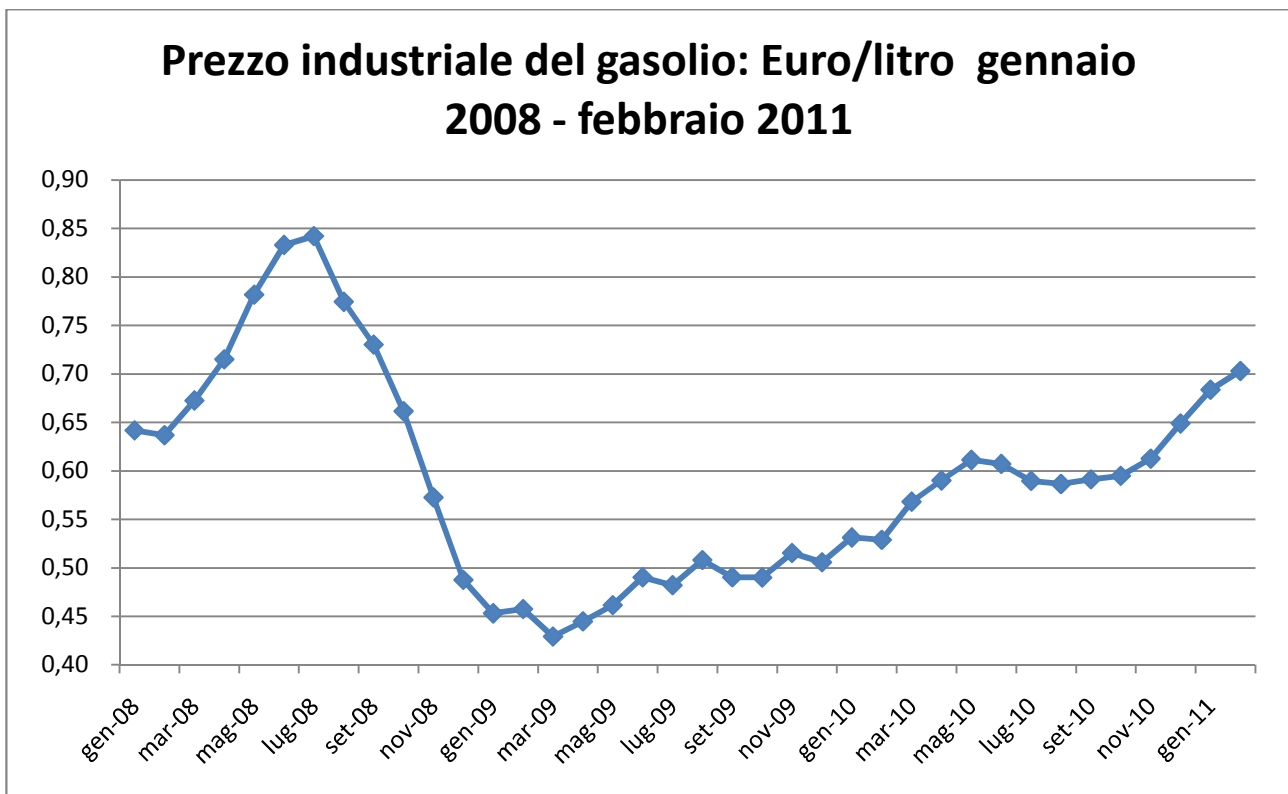
La recessione economica del 2009 e la conseguente riduzione della domanda di prodotti petroliferi ha generato un raffreddamento del prezzo che su base annua si è posizionato su 0,48 euro/lt con un minimo di 0,43 (marzo 2009) ed una massima di 0,52 (novembre 2009).

La lenta ripresa dei mercati mondiali con aumento della domanda ha comportato una crescita del prezzo nel corso del 2010 e soprattutto nel 2° semestre quando la media si è attestata a 0,60 euro/lt contro i 0,57 registrato nella prima metà dell'anno.

Da ultimo, tra gennaio e febbraio il valore ha registrato una significativa accelerazione attestandosi a 0,70 euro/litro.



Fonte: Ministero delle attività produttive [D.G.E.R.M. Statistiche dell'Energia](#)



Fonte: Ministero delle attività produttive [D.G.E.R.M. Statistiche dell'Energia](#)

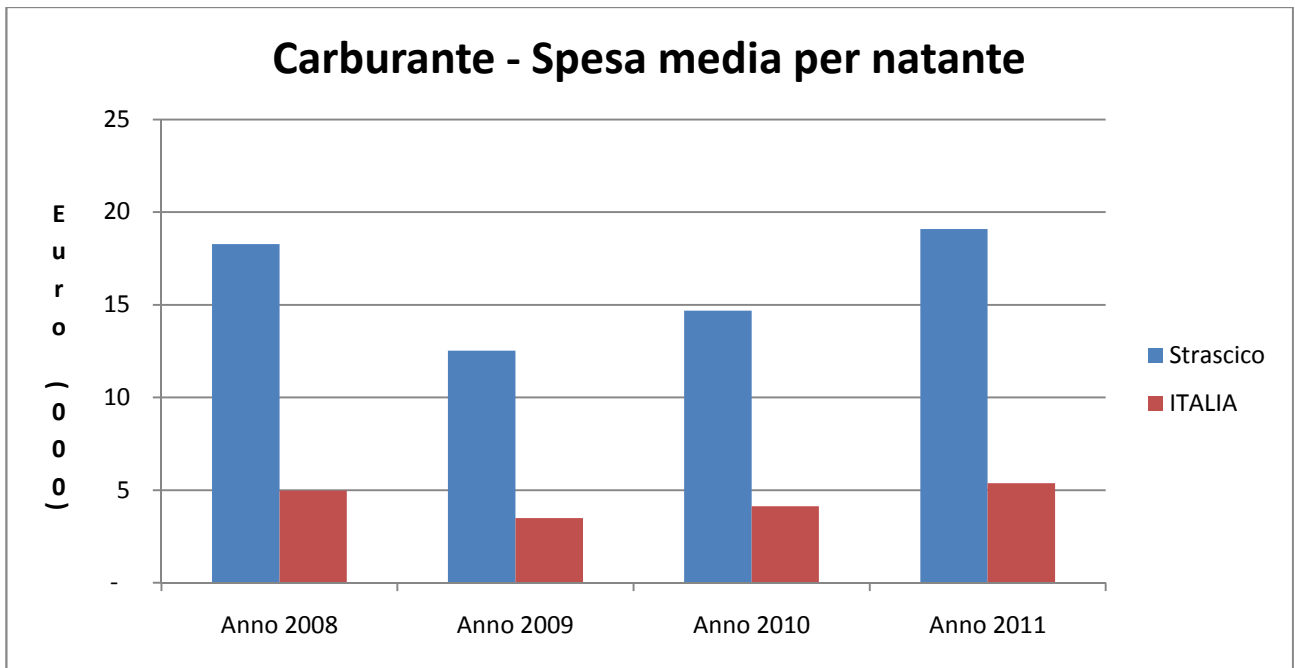
La spesa per acquisto di carburante è la principale voce di costo delle imprese di pesca e, in particolare di quelle con battelli di maggiori dimensioni, con un'incidenza media di oltre 50 punti che nel caso dei motopesca a strascico sale al 60%. Pertanto, è opportuno valutare quali siano le conseguenze economiche per il settore e allo scopo si è considerato la serie storica del 1° trimestre ipotizzando che l'andamento 2011 sia uguale a quello del 2010.

L'aumento del prezzo del carburante risulta pari al 31% che rappresenta la media tra il 29% registrato a gennaio 2011 ed il 33% di febbraio.

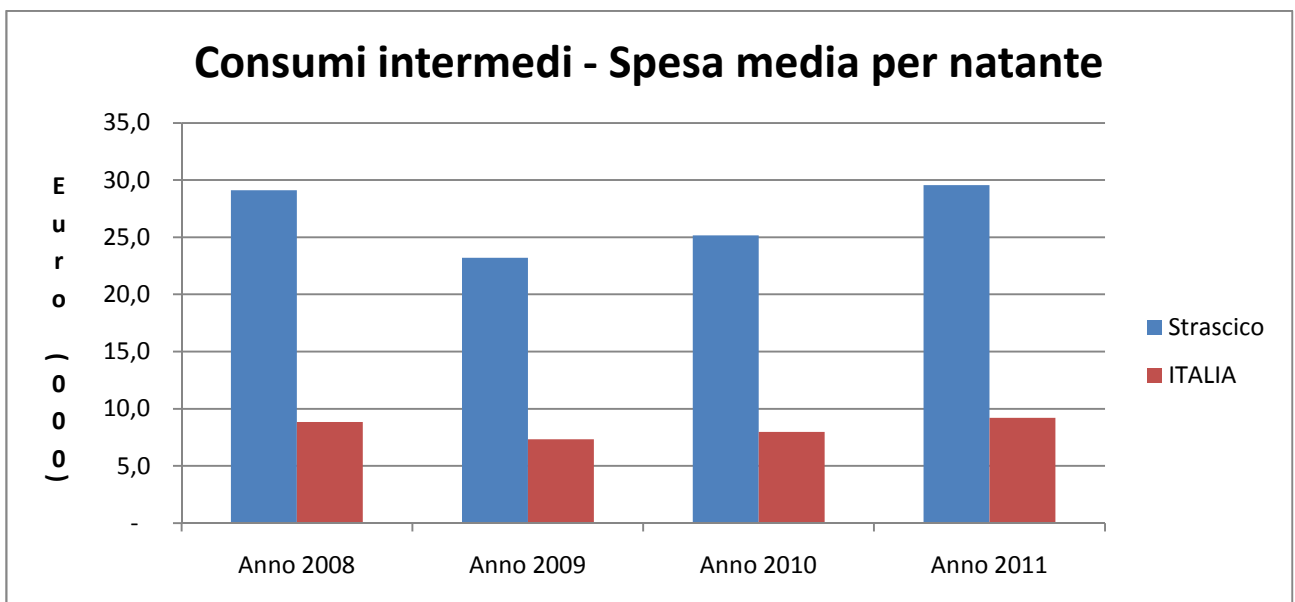
I consumi intermedi registrano una crescita di 16 punti a livello nazionale corrispondenti a oltre 16 Meuro. Il dato relativo alla flotta a strascico sale di quasi 18 punti pari a 12 Meuro. A livello geografico risulta maggiormente penalizzato il versante adriatico con una crescita superiore ai 16 punti mentre di poco inferiore a 16 punti l'incremento relativo allo strascico della Sicilia meridionale.

L'incremento dei consumi intermedi si riflette con pari intensità sul valore del profitto lordo che arretra di 15 punti raggiungendo i 19 punti per la flotta a strascico. In valore la perdita economica settoriale supera gli 8 Meuro, di cui 6 Meuro sono relativi alla flotta a strascico.

Ovviamente, considerata la particolare tipologia contrattuale adottata dal settore, anche il costo del lavoro registra una significativa caduta di 11 punti a livello nazionale pari a 12 Meuro che per lo strascico è di 14 punti equivalenti a 6 Meuro.

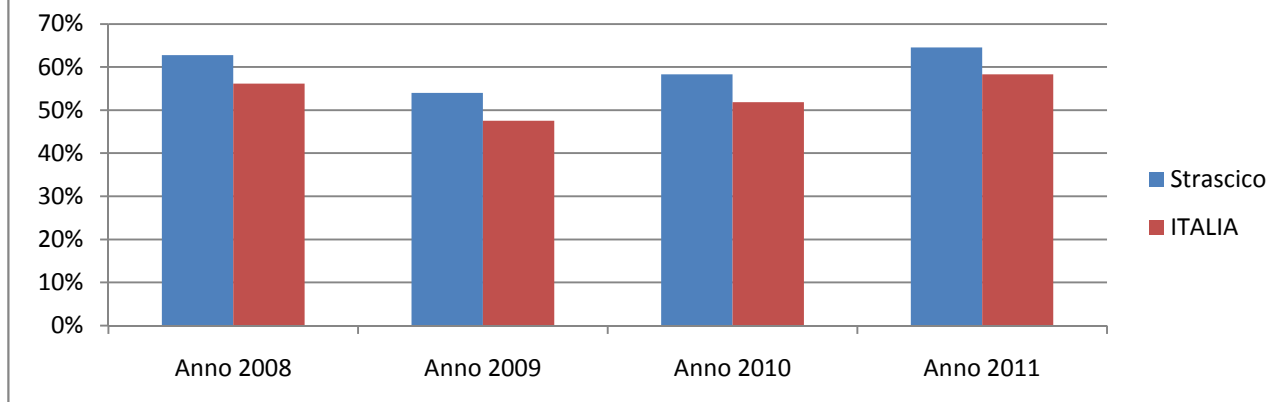


Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

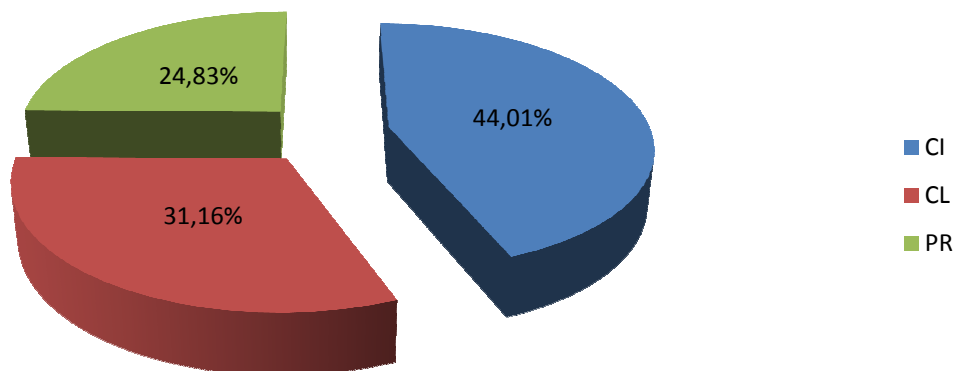
## Incidenza della spesa per carburante sui Consumi Intermedi



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

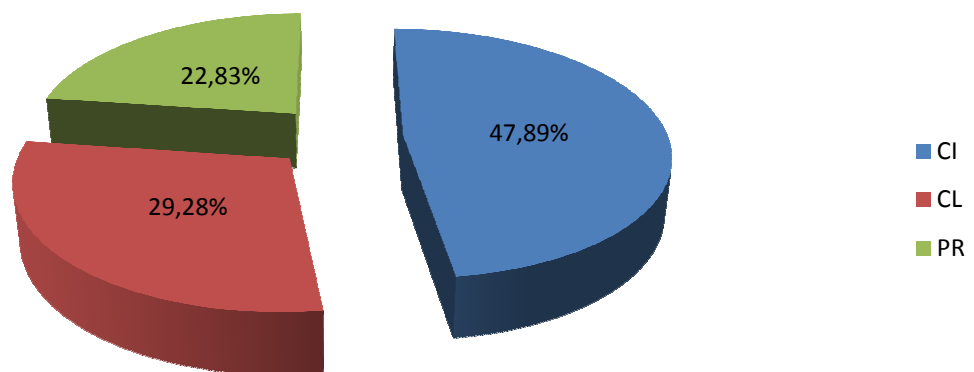
In termini unitari, l'incremento del costo carburante comporta una maggiore spesa di 1200 euro a trimestre su base nazionale, valore non elevato in ragione della ridotta dimensione media dei natanti e della prevalenza di tecniche di pesca artigianali con scarsa mobilità. Ma quando si esamina la flotta a strascico si verifica che l'aggravio di spesa supera i 5 mila euro che diventano 8 mila per le volanti coppia. Se poi si scende nel dettaglio dimensionale della flotta a strascico si registra un marcato aumento dell'aggravio di spesa al crescere delle dimensioni: dai 1500 euro dei natanti con lft <12 mt. si passa ai 3000 euro della classe 12/18 mt. ai 5500 euro della classe 18/24 mt. e, infine, ai 10400 di maggior spesa per i natanti superiori ai 24 metri.

### Conto economico Strascico 1° Trimestre 2009



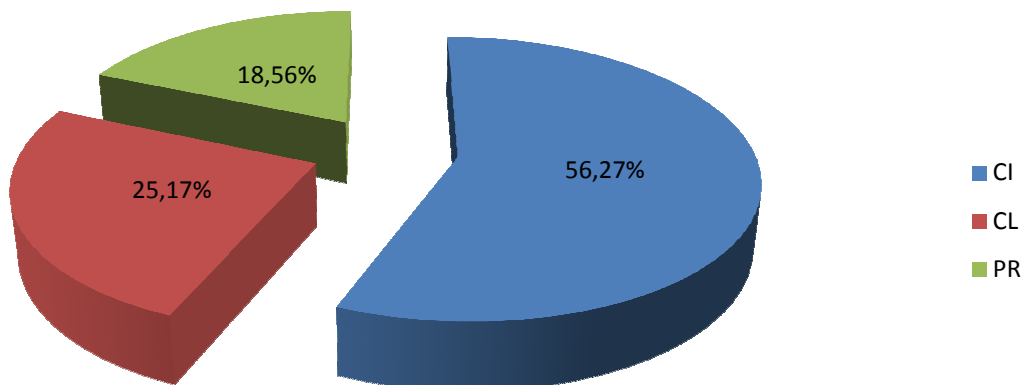
Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

### Conto economico Strascico 1° trimestre 2010



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

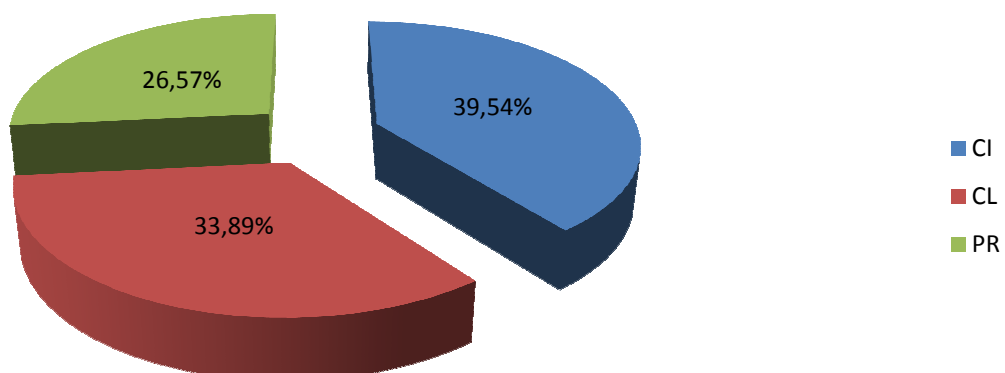
### Conto economico Strascico 1° trimestre 2011



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

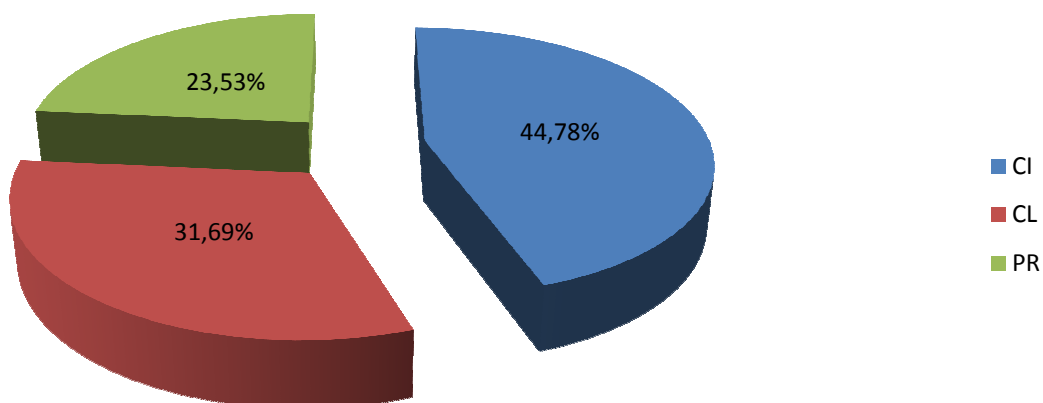
CI= Consumi intermedi; CL= Costo del lavoro; PR= Profitto

### Conto Economico ITALIA 1° trimestre 2009



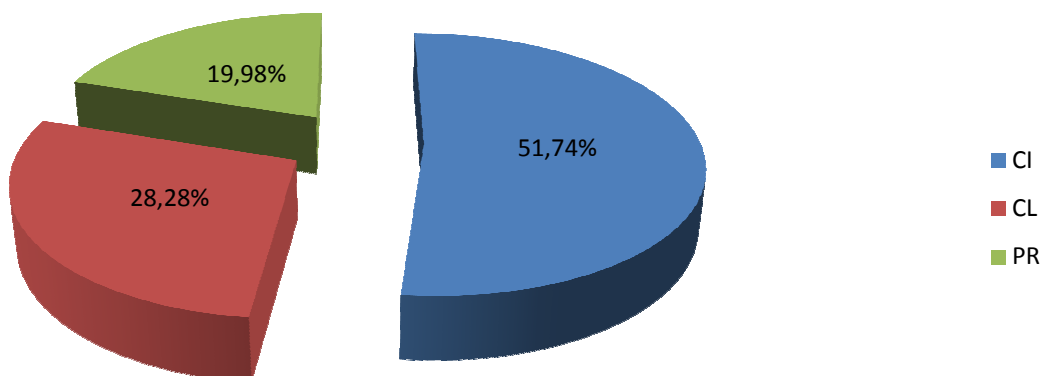
Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

### Conto Economico ITALIA 1° trimestre 2010



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

### Conto Economico ITALIA 1° trimestre 2011



Fonte: Osservatorio Mipaaf\_Irepa

CI= Consumi intermedi; CL= Costo del lavoro; PR= Profitto