

## **Andamento Gennaio\_Maggio 2008**

### **Quadro economico nazionale**

I primi mesi del 2008 sono stati caratterizzati dalla forte impennata del costo del gasolio che a maggio ha raggiunto il valore di 0,78 euro/litro ed il valore medio del periodo gennaio/maggio si attesta a 0,69 euro/litro con un incremento di 35 punti rispetto allo stesso periodo del 2007. La spesa complessiva sostenuta dal settore nel periodo per l'acquisto di gasolio ammonta a 125 Meuro contro i 103 Meuro del 2007, una crescita pari a 21 punti che si è riflessa interamente sui profitti delle imprese. La difficoltà o impossibilità di adeguare i prezzi dei prodotti ittici all'incremento dei costi, dovuta anche alla congiuntura economica che ha determinato la restrizione generale dei consumi, ha ulteriormente aggravato la condizione economica delle imprese di pesca. Pertanto, la quota dei ricavi assorbita da spesa per gasolio è salita dal 19% relativa all'annualità 2007 al 28% registrato nei primi mesi del 2008.

Nel stesso periodo, l'attività di pesca in termini di giorni registra una flessione di 14 punti da ricondurre al calo dell'attività media, contestualmente si verifica anche una flessione della produttività giornaliera (kg/giorni) per cui il volume degli sbarchi scende di 19 punti ed il valore dei ricavi arretra di 16,5 punti con una perdita di 89 Meuro per il settore.

Di conseguenza, di segno negativo la variazione registrata dal ricavo medio natante che perde 14 punti rispetto al 2007 e 17 punti se il confronto viene effettuato con la media degli anni dal 2004 al 2007 rivalutata ai prezzi 2008.

Si ricava che l'effetto combinato, crescita spesa gasolio e riduzione produzione, ha provocato un'erosione di  $\frac{1}{4}$  del ricavo medio per natante a livello nazionale.

### **Strascico**

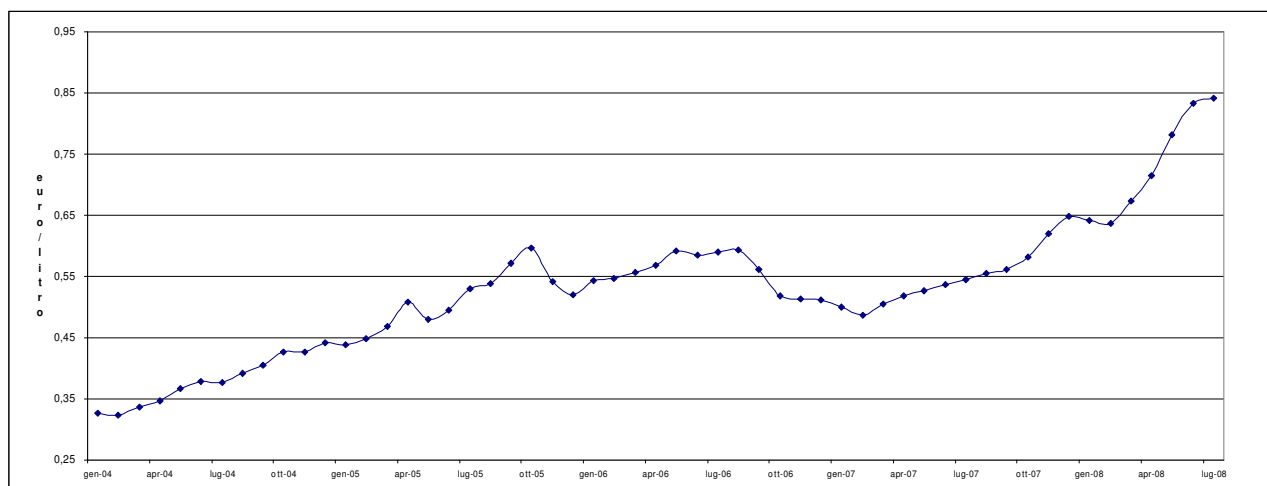
La flotta dei battelli a strascico registra variazioni significativamente negative, dal livello di attività disceso di 8 punti, al volume degli sbarchi in calo di 8,4 punti, ai ricavi che arretrano di 14 punti rispetto al 2007. Da sottolineare inoltre, che lo strascico è l'unico segmento a registrare una variazione negativa, in calo di 6,5 punti del prezzo. Inevitabili i riflessi sul ricavo medio natante che si riduce di oltre 11 punti rispetto al 2007 e, qualora si consideri il ricavo al netto delle spese di carburante, la flessione raggiunge i 28 punti in ragione dell'aumento del prezzo del gasolio.

Se si analizzano i costi di produzione, prendendo come riferimento la media natante dell'anno 2007, si evidenzia una crescita di 27 punti della spesa media natante nel 2008, parallelamente l'incidenza del valore dei costi sui ricavi aumenta dal 25,3% dell'annualità 2007 al 36,4% del 2008.

Scendendo nel dettaglio delle maggiori aree geografiche emerge la situazione particolarmente critica dello strascico siciliano. Infatti, pur registrando un miglioramento della produttività giornaliera (+4,6%), la forte flessione del prezzo (-18,5%) dovuta al dimezzamento delle catture di gamberi rossi, ha provocato una caduta di 25 punti dei ricavi che si è riflessa integralmente sul ricavo medio natante (-24%). In questa situazione già di per sé negativa, l'aumento del costo unitario del carburante (ogni battello ha speso il 17% in più) ha ulteriormente eroso il ricavo medio per battello che, al netto delle spese per gasolio, è diminuito di 38 punti rispetto al 2007.

Anche la flotta dello strascico tirrenico (comprensivo della Sardegna) si muove in territorio negativo, registrando una forte decelerazione nel livello di attività (-20%) che si riflette sul volume degli sbarchi (-22%) e sui ricavi (-19%). Le conseguenze economiche sono una flessione di 15 punti del ricavo medio natante che raggiunge i -27 punti se si considera l'aggravio generato dalla maggiore spesa per gasolio.

#### Andamento del prezzo del carburante



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

Sempre negativo, benché con intensità meno accentuata, l'andamento della flotta adriatica che grazie ad un lieve incremento di attività riesce a contenere in 2 soli punti percentuali la flessione del ricavo medio battello. Qualora si consideri il valore del ricavo medio al netto delle spese di gasolio, il dato relativo al 2008 perde 15 punti rispetto al 2007.

#### Strascico per classi di LFT

L'analisi dell'andamento registrato dalla flotta a strascico ripartita per classi di lunghezza consente di apprezzare le differenze negli effetti generati dell'aumento del prezzo del carburante.

Il segmento di lunghezza compresa tra 12 e 18 metri è il più numeroso, composto da ca. 1500 battelli si caratterizza per un'attività media non superiore a 13 giorni mensili. Nel corso dei primi mesi 2008 a fronte di una sostanziale stabilità dei livelli di attività e produzione, ha registrato un

incremento di 41 punti nella spesa media per carburante con una riduzione di 17,4 punti nel valore del ricavo medio al netto delle spese di carburante. La contrazione è particolarmente intensa per la flotta del basso tirreno (-53%) e della Sardegna (-37%), mentre è ridotto a 10 punti percentuali per la flotta della Sicilia meridionale e a 4 punti per quella adriatica.

I motopesca con lunghezza compresa tra 18 e 24 metri sono poco meno di 800, caratterizzati da un livello di attività mensile di quasi 14 giornate. In ragione di una contestuale riduzione del livello di attività (-10%) e della produttività giornaliera, i natanti di questo segmento registrano una contrazione di 20 punti sia degli sbarchi che dei ricavi. Come conseguenza anche il livello del ricavo medio battello rispetto al 2007 segnala una flessione di 19 punti che raggiunge i 31 punti quando si valuta la spesa di carburante (+20%). In Sicilia sud, Sardegna e Tirreno sud, con quasi 40 punti, si evidenziano i livelli di riduzione più consistenti.

Il nucleo di natanti con lft >24 metri è composto da soli 300 unità pari a poco più dell'11% dell'intera flotta strascicante ed è concentrato per il 50% nella Sicilia sud ed in particolare a Mazara del Vallo. Si registra un andamento differenziato tra l'attività che decresce di 12 punti e le catture in leggero aumento (+3,5%), purtroppo la riduzione di 16 punti del prezzo ha determinato una contrazione dei ricavi complessivi di 13 punti che si riflette sul ricavo medio in flessione di 17 punti. Considerando l'aggravio di spesa dovuto al costo del carburante, si ottiene una flessione di quasi 23 punti rispetto al 2007.

Interessante sottolineare che il contrastante andamento produttivo è stato causato dall'aumento del costo gasolio che ha indotto la marineria di Mazara a fermare l'attività a metà maggio, prologo delle proteste che si sono sviluppate a livello nazionale tra fine maggio e tutto il mese di giugno. Il fermo della flotta siciliana ha comportato una riduzione della produzione di specie ad alto pregio come gamberi di profondità e scampi. Al contrario, le marinerie adriatiche hanno registrato un consistente incremento di seppie il cui prezzo però non va oltre i 4 euro/kg.

Di seguito sono riportati alcuni indicatori che sintetizzano l'impatto e le conseguenze dell'incremento dei costi sul conto economico delle imprese a strascico ripartite per classi di lft.

La quota dei ricavi rappresentata dal valore aggiunto e destinata alla remunerazione del lavoro e del profitto, si riduce di quasi 10 punti per il totale del segmento. I battelli appartenenti alle classi di lft più basse, fino a 18 metri, evidenziano una contrazione maggiore rispetto alle classi da 18 metri in su e in particolare la classe oltre i 24 metri contiene la flessione a poco più di 6 punti.

Più omogenea la flessione della quota di ricavi destinata a remunerare il profitto che a livello nazionale si attesta a 9 punti, come quella registrata nelle varie classi di lft, eccezion fatta per la classe dei battelli <12 metri che perdono quasi 20 punti.

**Incidenza del Valore Aggiunto e del Ricavo sul Profitto della flotta a strascico per classi di LFT**  
**Media anno 2007 – Media Gennaio-Maggio 2008**

Classe LFT	Valore Aggiunto/Ricavi		Profitto/Ricavi	
	2007	2008	2007	2008
LFT < 12	56,70%	31,98%	30,65%	12,57%
LFT =>12 <18	53,61%	42,76%	26,39%	17,94%
LFT => 18 <24	55,34%	45,42%	29,43%	19,11%
LFT => 24 < 40	49,95%	43,64%	25,73%	17,99%
Tutto lo Strascico	53,48%	43,78%	27,48%	18,30%

Fonte: Mipaaf-Irepa

L'analisi dell'andamento comparato del costo di produzione unitario (consumi intermedi/kg) e del prezzo di prima vendita fornisce ulteriori interessanti informazioni. Il dato nazionale relativo alla produzione dello strascico indica che il costo di produzione di un kg di prodotto aumenta di quasi 18 punti mentre il prezzo di prima vendita si riduce di 2,5 punti. Ciò conferma la difficoltà da parte delle imprese del settore produttivo di scaricare sul prezzo di prima vendita gli incrementi dei costi di produzione.

La differenza tra prezzo e costo aumenta al crescere della dimensione della flotta passando da 2,1 euro della classe <12 metri a 3,4 euro della flotta > 24 metri.

**Costo di produzione e prezzo di prima vendita della flotta a strascico per classi di LFT**  
**Media anno 2007 – Media Gennaio-Maggio 2008**

Classe LFT	COSTO EURO/KG			PREZZO EURO/KG		
	2007	2008	Variazione	2007	2008	Variazione
LFT < 12	2,63	4,48	70,25%	6,07	6,58	8,37%
LFT =>12 <18	3,09	3,80	23,09%	6,66	6,65	-0,23%
LFT => 18 <24	3,15	3,77	19,80%	7,05	6,91	-1,96%
LFT => 24 < 40	4,30	4,37	1,68%	8,58	7,75	-9,71%
Tutto lo Strascico	3,34	3,93	17,80%	7,18	7,00	-2,52%

Fonte: Mipaaf-Irepa

Infine, il valore del costo lavoro mensile per imbarcato evidenzia come nei primi cinque mesi del 2008 rispetto all'annualità 2007, si registri un riduzione del 12% a livello nazionale. Andamento che viene confermato dai natanti delle classi di lft maggiori, mentre risulta più elevato in quelle minori.

**Costo del lavoro medio mensile della flotta a strascico per classi di LFT  
Media anno 2007 – Media Gennaio-Maggio 2008**

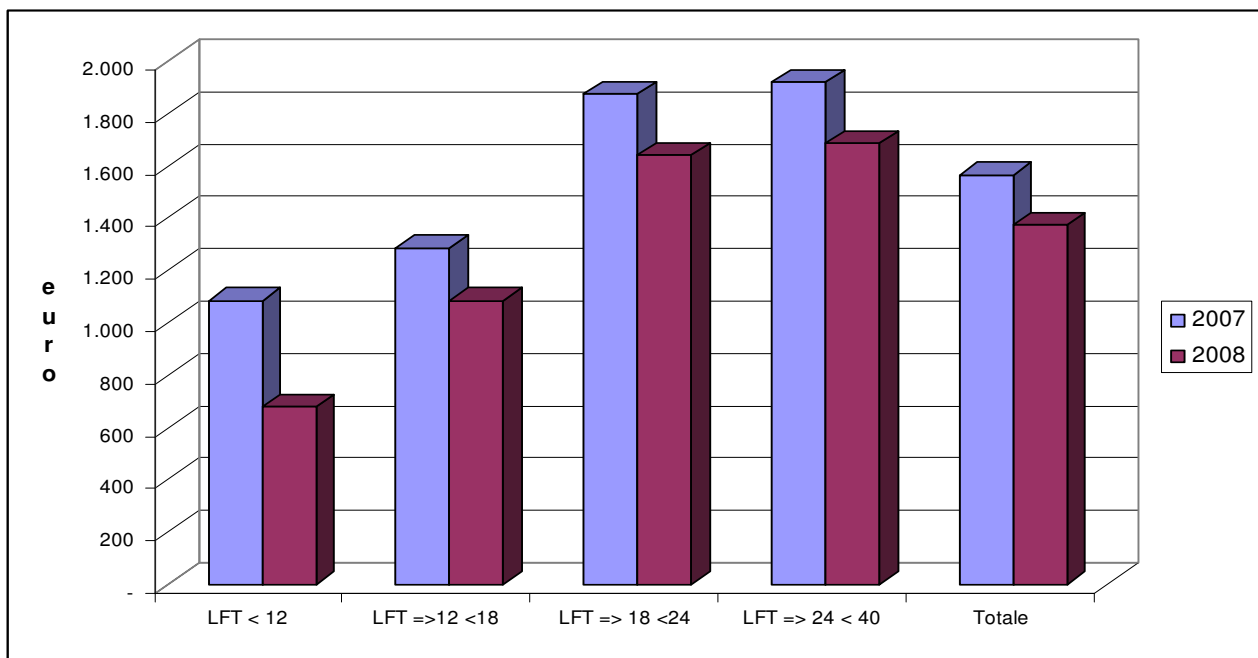
Classe LFT	Euro/uomo		
	2007	2008	Variazione
LFT < 12	1.084,70	676,30	-37,65%
LFT =>12 <18	1.284,97	1.084,36	-15,61%
LFT => 18 <24	1.873,62	1.638,16	-12,57%
LFT => 24 < 40	1.916,94	1.684,52	-12,12%
Tutto lo strascico	1.564,01	1.373,98	-12,15%

Fonte: Mipaaf-Irepa

Il valore del compenso è lordo, quindi devono essere detratte le quote relative a tasse, INPS e altri oneri, inoltre è una media per cui esiste una forbice tra i marittimi semplici e quelli di maggiore esperienza e con ruoli più importanti. Da ciò si evidenzia la condizione di difficoltà in cui si ritrova la forza lavoro del settore che a stento riesce a ricavare un compenso di 1000 euro mensile a fronte dell'impegno e dei rischi che l'attività comporta.

È evidente come le classi fino a 18 metri siano meno efficienti rispetto a quelle maggiori. D'altra parte, gli indicatori di maggiore efficienza sono relativi alla classe di lft tra 18 e 24 metri, che con valori di investimento inferiore riesce a spuntare risultati molto simili a quelli della classe con lft >24 metri.

**Compenso medio mensile della flotta a strascico per classi di LFT  
Media anno 2007 – Media Gennaio-Maggio 2008**



Fonte: Mipaaf-Irepa

## Altri sistemi

L'andamento degli indicatori macroeconomici relativi agli altri sistemi di pesca, anche se con diverse intensità, non si discosta da quanto emerso per lo strascico. Tutti registrano una riduzione sia della quota di valore aggiunto sia del profitto e parallelamente un aumento del costo di produzione. Il dato nazionale segnala una riduzione della quota di ricavi destinata al Valore aggiunto (-9 punti) ed al profitto (-10 punti) con conseguenze sul valore del costo lavoro medio in flessione di 11 punti. Il costo di produzione unitario, causa l'espandersi delle spese di carburante, cresce di quasi 25 punti a fronte di un aumento di 1 punto del prezzo.

Tra i singoli sistemi emerge l'andamento in controtendenza delle draghe idrauliche che, grazie all'incremento del prezzo, registrano la crescita del ricavo medio (+14%) e di conseguenza del monte salari.

**Costo del lavoro medio mensile per sistemi di pesca per classi di LFT**  
**Media anno 2007 – Media Gennaio-Maggio 2008**

Sistema di pesca	Valore aggiunto/ricavo		Profitto/ricavo		Costo euro/kg		Var %	Prezzo euro/kg		Var %	euro uomo		Var %
	2007	2008	2007	2008	2007	2008		2007	2008		2007	2008	
Strascico	53,48%	43,78%	27,48%	18,30%	3,34	3,93	17,8%	7,18	7,00	-2,5%	1564,0	1374,0	-12,2%
Volante	59,12%	53,92%	28,27%	23,56%	0,50	0,61	21,2%	1,23	1,33	7,5%	1621,1	1594,5	-1,6%
Circuizione	63,59%	51,43%	31,07%	19,05%	0,80	1,11	39,2%	2,20	2,29	4,3%	1199,8	672,6	-43,9%
Draghe idrauliche	70,81%	68,92%	39,61%	31,78%	0,60	0,73	21,4%	2,06	2,35	14,1%	1167,9	1353,3	15,9%
Piccola pesca	72,16%	66,04%	40,68%	28,10%	2,17	2,56	18,0%	7,80	7,54	-3,3%	638,2	585,6	-8,2%
Palangari	67,65%	58,27%	40,95%	26,06%	2,87	3,66	27,5%	8,87	8,77	-1,2%	1365,1	1292,7	-5,3%
<b>Tutti i sistemi</b>	<b>61,26%</b>	<b>52,34%</b>	<b>32,83%</b>	<b>22,25%</b>	<b>1,93</b>	<b>2,41</b>	<b>24,4%</b>	<b>4,99</b>	<b>5,05</b>	<b>1,1%</b>	<b>1047,0</b>	<b>931,8</b>	<b>-11,0%</b>

Fonte: Mipaaf-Irepa

La piccola pesca, per le caratteristiche dimensionali e operative ha un valore di costi contenuto, tuttavia, la quota di ricavi destinata a profitto si riduce di 12 punti ed anche il costo lavoro medio per uomo è in flessione di 8 punti.

**Lucio Labanchi**  
**Ricercatore Irepa**