

## **IV Trimestre 2007**

### **Quadro nazionale**

Premesso che la consistenza della flotta da pesca nazionale conferma il trend decrescente nel numero di natanti, nel tonnellaggio e nella potenza motore, il IV trimestre risulta caratterizzato da andamenti decrescenti sia dell'attività che della produzione, sintomi di una condizione di criticità già evidenziata in embrione nel corso dei mesi precedenti.

L'attività di pesca registra una riduzione di 11 punti dei giorni, il volume degli sbarchi si riduce di 16 punti, la flessione dei ricavi raggiunge i 18 punti ed il prezzo medio decresce di 2,4 punti.

A rendere ancora più negativo l'andamento dell'attività, il dato relativo alla produttività tecnica ed economica con le catture giornaliere che decrescono di oltre 5 punti ed il ricavo medio per natante in flessione di 16 punti.

Il trend decrescente investe tutti i sistemi di pesca, eccezion fatta per le draghe, e tutte le macroaree. La contrazione della produzione della flotta a strascico raggiunge i 14 punti nel volume degli sbarchi e sale a 20 punti per il fatturato, la produttività giornaliera si riduce di 5 punti ed il valore medio dei ricavi perde quasi 15 punti nel confronto con l'anno precedente.

Anche la produzione della piccola pesca registra forti variazioni negative rispetto al 2006: le catture scendono di 17 punti mentre il ricavo complessivo ed il ricavo medio sono in flessione di quasi 20 punti.

A livello geografico è la Sicilia a registrare le variazioni negative di maggiore intensità con gli sbarchi che si riducono di 22,4 punti ed i corrispondenti ricavi in flessione di oltre 27 punti. Nell'area tirrenica si registra una flessione di di 21,8 e 18,4 punti percentuali, rispettivamente per gli sbarchi ed i ricavi. Nella fascia adriatica la contrazione di entrambi gli indicatori si attesta sui 12 punti percentuali.

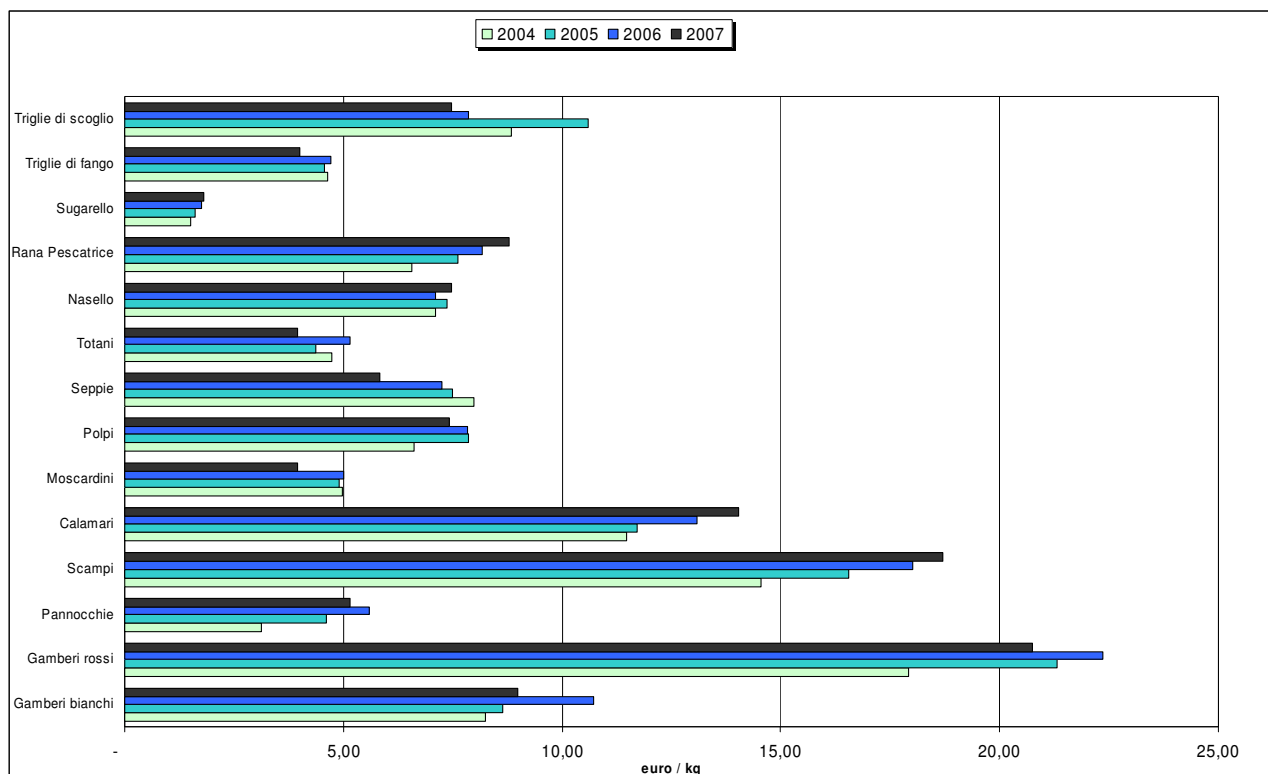
### **Contesto economico**

Al di là della contrazione degli sbarchi e della produttività che, seppur preoccupante può essere interpretata come una fisiologica fluttuazione delle risorse, è la riduzione del prezzo a destare particolare preoccupazione se si considera la stagione ed il contesto, infatti:

- si verifica in un periodo che comprende il mese di dicembre e le festività natalizie, usualmente caratterizzato da consistente consumo di prodotti ittici e aumento dei prezzi;
- è contestuale ad una forte riduzione dell'offerta.

L'analisi dei dati relativi alle più comuni specie commerciali demersali che rappresentano il 35% degli sbarchi ed il 51% del ricavo complessivo, consente di apprezzare come il prezzo medio complessivo di questi prodotti si riduce di 11,2 punti rispetto allo stesso periodo del 2006. Su 14 specie prese in esame, 9 registrano flessione del prezzo con punte massime per i gamberi bianchi (16%), Seppie (19%), triglie di fango (15%). Prezzo crescente per scampi (4%), calamari (7%) naselli (5%), rane pescatrici (8%) e sugarelli (2%).

#### Andamento del prezzo delle principali specie demersali



Il settore peschereccio, come altri, è interessato dalla negativa congiuntura economica, ed in particolare dalla crescita continua del prezzo dei prodotti petroliferi e dalla riduzione del potere di acquisto delle famiglie che in parte, è conseguenza dell'aumento del prezzo dei prodotti energetici. I due processi hanno innescato un circuito perverso che sta strangolando il profitto delle imprese di pesca. Infatti, da un lato cresce il costo del carburante che costituisce la principale voce di costo dell'attività di pesca, dall'altro si comprimono i consumi dei prodotti ittici e quindi il prezzo e di conseguenza i ricavi.

Come testimoniato dai dati di fonte Ismea-Ac Nielsen, nel periodo ottobre\_dicembre 2007, i consumi domestici di pesce fresco decrescono di tre punti con un massimo di 5 punti per i crostacei, tra i quali si registra una riduzione di 21 punti per gli scampi. Focalizzando l'attenzione sul mese di dicembre legato alle festività natalizie, si registra il calo più marcato di tutto l'anno, prossimo ai 5

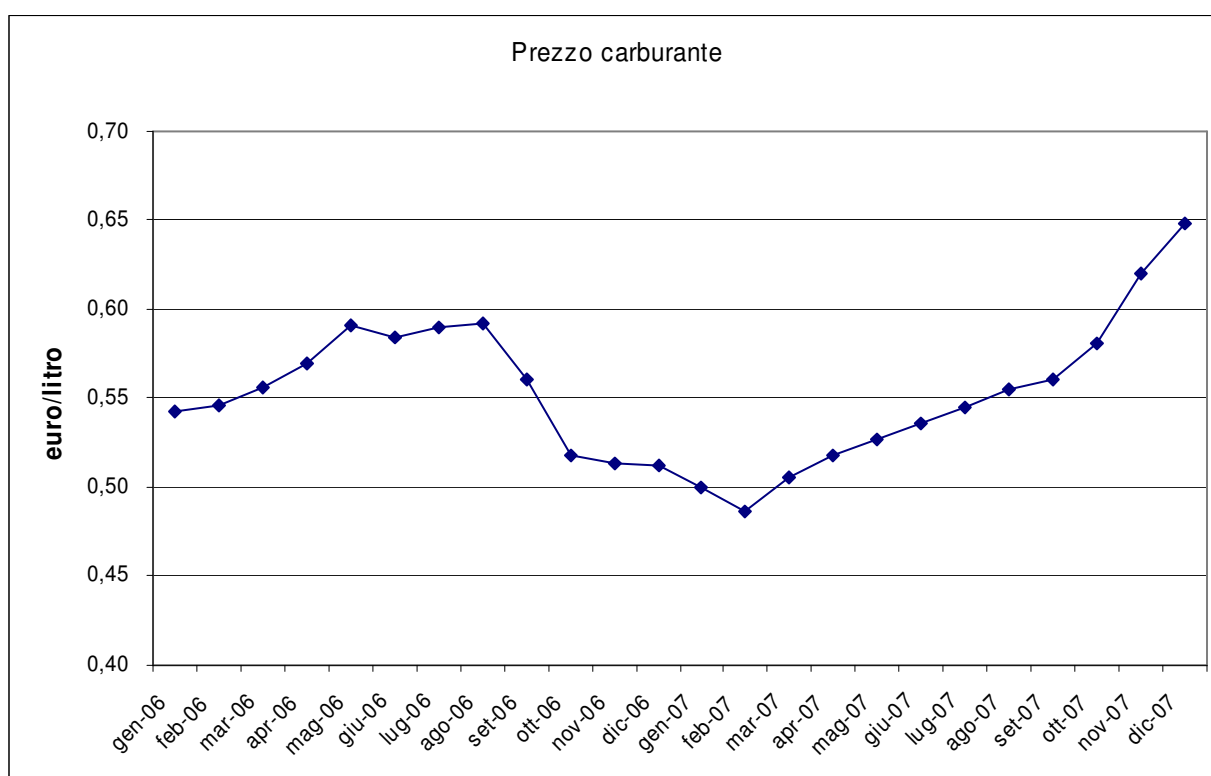
punti percentuali. Nel dettaglio della tipologia di prodotti, si riduce di 9 punti il consumo di prodotti congelati sfusi e di 8 punti il consumo di prodotti freschi e decongelati sfusi.

Nel complesso il dato annuale del 2007, registra una riduzione della domanda pari a 0,8 punti contro le variazioni crescenti che hanno caratterizzato i precedenti tre anni. Le riduzioni di maggiore intensità hanno interessato gli stessi prodotti sopra citati: il congelato sfuso (-7,7) ed il fresco e decongelato sfuso (-1,2).

Il prezzo del carburante nel corso del 2007 rimane inferiore ai valori del 2006 fino a tutto settembre, per poi aumentare in modo costante e continuo. La media mensile del 2006 risulta pari a 0,56 euro/litro contro i 0,55 euro/litro del 2007, tuttavia nei mesi finali del 2007 è stata superata la soglia di 0,6 euro/litro (0,65 a dicembre), mai raggiunta nei mesi precedenti.

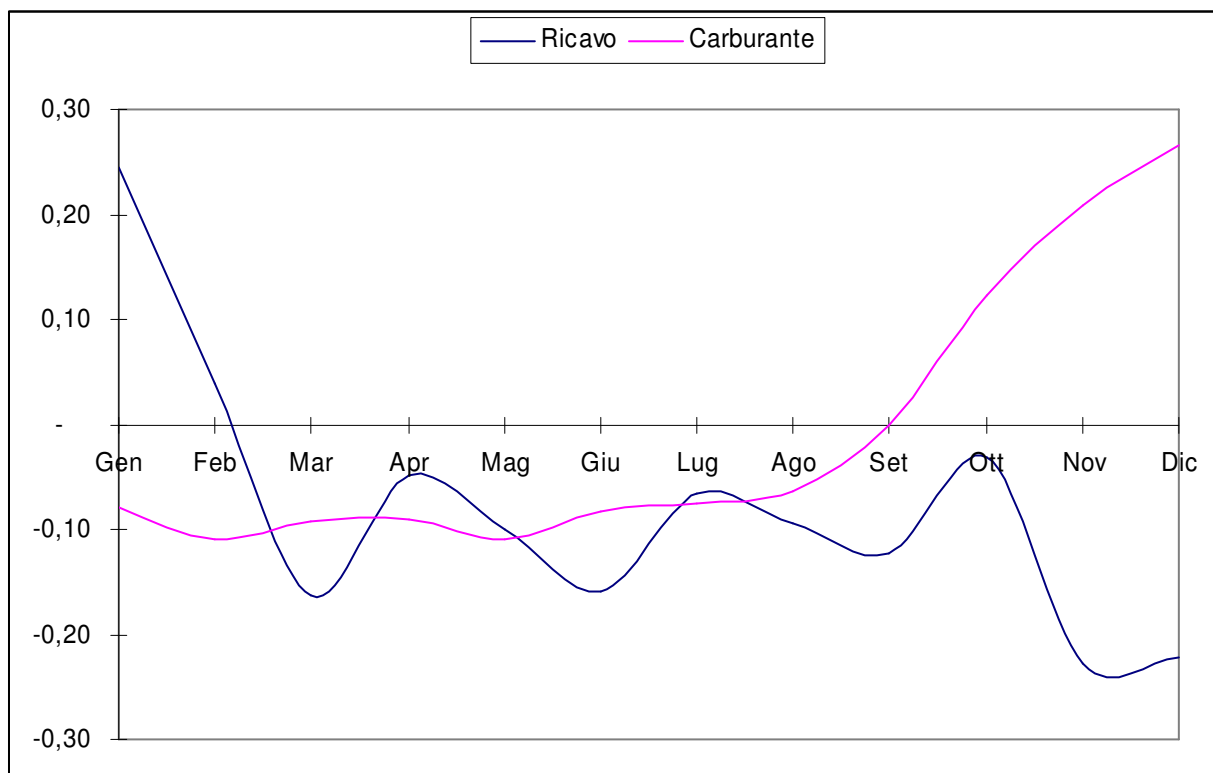
Dal momento che il costo del carburante rappresenta la voce di maggiore incidenza nei consumi intermedi delle imprese di pesca, è del tutto evidente che l'incremento di questo parametro incide pesantemente sul conto economico finale delle imprese.

#### Andamento del prezzo del carburante



Fonte: Ministero delle attività produttive D.G.E.R.M. Statistiche dell'Energia

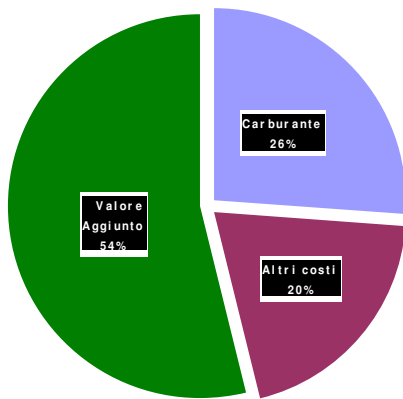
### Variazioni 2007/2006 del prezzo del carburante e del ricavo medio battello



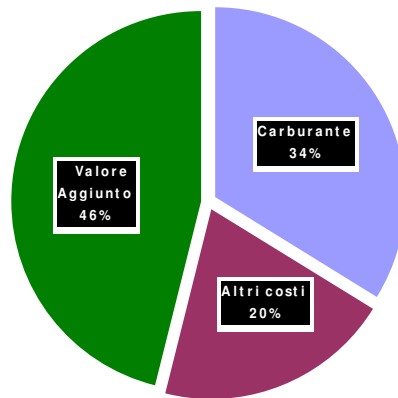
Al fine di evidenziare quale sia l'effetto dell'aumento del costo del carburante sul valore aggiunto delle imprese di pesca, si è considerato un motopesca strascico con potenza motore superiore a 1000 kw, il cui consumo di carburante oscilla sui 1300 litri giorno. Nell'ipotesi che siano costanti i ricavi giornalieri e le altre voci di costo, si evidenzia come al crescere del costo carburante la quota del valore aggiunto passi dal 54% al 28%. È opportuno sottolineare, che data la particolare forma di contrattazione vigente nel settore, alla parte, che prevede la sottrazione dei costi di produzione (e quindi delle spese di carburante) dai ricavi complessivi per giungere alla quantificazione dei salari spettanti all'equipaggio, il costo del lavoro viene direttamente intaccato dall'aumento delle spese di carburante.

**Esempio di Conto economico delle imprese di pesca al variare del costo carburante, nell'ipotesi che i ricavi e gli altri costi siano costanti**

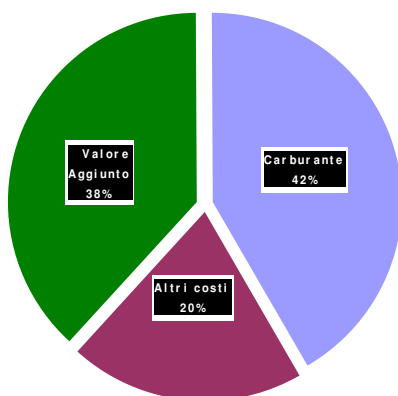
**Situazione a Gennaio 2007 - Carburante a 0,50 euro/litro**



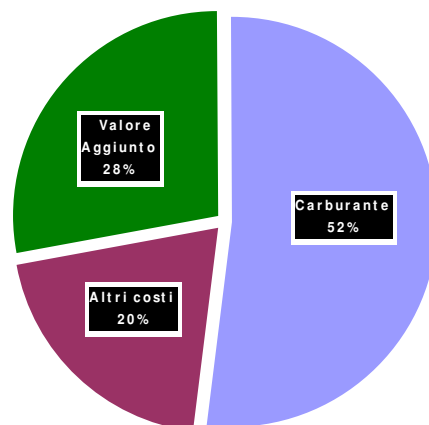
**Situazione a Dicembre 2007 - Carburante a 0,65 euro/litro**



**Situazione a Maggio 2008 - Carburante a 0,80 euro/litro**



**Ipotesi con Carburante a 1,00 euro/litro**



## **Sforzo di pesca e rendimenti per unità di sforzo**

Lo sforzo di pesca, misurato dal prodotto tra giorni di pesca e tonnellaggio di stazza lorda, registra un arretramento di 9 punti su base nazionale, confermato in tutte le macroaree ed in quasi tutti i sistemi fatta eccezione per le draghe idrauliche.

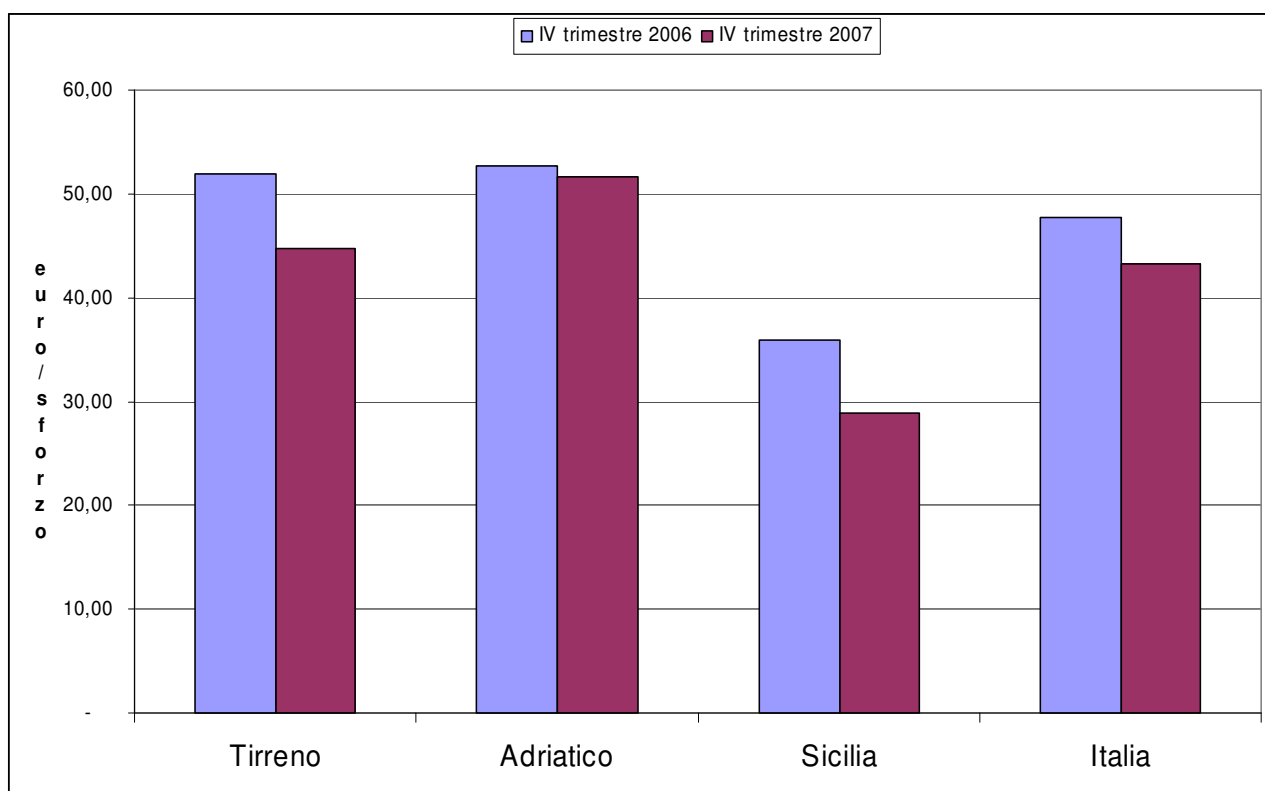
La flotta a strascico registra una riduzione media dello sforzo di 9,4 punti di poco superiore al dato nazionale, con una punta massima in Adriatico dove la riduzione raggiunge il 14%. Si riduce di 10 punti lo sforzo della flotta siciliana mentre il dato dell'area tirrenica resta stabile rispetto all'anno precedente.

La flotta della piccola pesca registra una riduzione prossima a 15 punti, confermata in tutte le aree, ed in modo particolare nel Tirreno dove la variazione raggiunge i 22 punti.

Il dato del vpue, vale a dire dei ricavi per unità di sforzo, conferma il significativo deterioramento economico del settore, infatti, registra un decremento di quasi 10 punti. L'andamento decrescente viene confermato in tutte le aree, con la Sicilia che registra un arretramento di 20 punti ed il Tirreno di 14 punti.

Decremento anche per tutti i sistemi ad eccezione delle draghe e dei palangari. La flotta a strascico vede ridursi l'indicatore di oltre 11 punti, con il dato dello strascico Siciliano che supera i 30 punti di riduzione. La flotta tirrenica registra una riduzione dei 16 punti, in controtendenza il dato adriatico aumentato di 3 punti.

## Ricavi per unità di sforzo per aree geografiche



## Ricavi per unità di sforzo per sistemi di pesca

