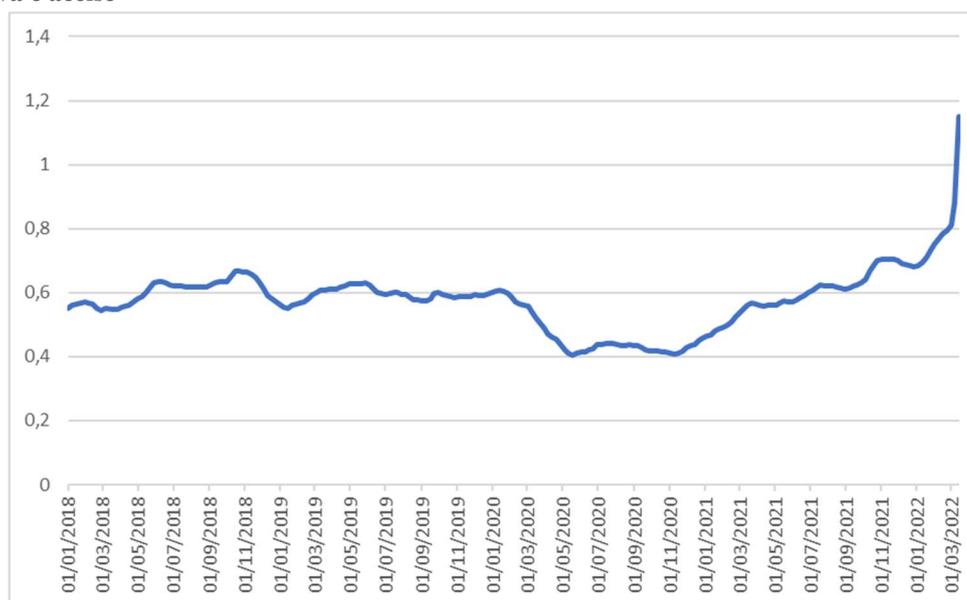


Impatto economico dell'incremento del costo del gasolio sulla flotta peschereccia italiana

La flotta peschereccia nazionale si trova a fronteggiare una grave crisi economica indotta dall'aumento del costo del gasolio, dagli elevati costi energetici per congelare e conservare il pesce e dall'aumento generalizzato degli altri costi operativi.

Il prezzo del gasolio ha subito una impennata vertiginosa a partire dall'inizio dell'anno con un aumento di oltre il 60% in soli tre mesi (graf.1), da 0,68 €/l a 1,18 €/l.

Graf. 1 – Andamento del costo del gasolio per autotrazione, Italia, periodo gennaio 2018-marzo2022, al netto di Iva e accise



Fonte: Ministero della Transizione Ecologica - Analisi e statistiche energetiche e minerarie - <https://dgsaie.mise.gov.it/open-data>

Il costo del gasolio rappresenta la voce di costo più importante tra quelli operativi per la determinazione del valore aggiunto. Nel 2019, il costo del gasolio ha rappresentato circa il 20% dei ricavi; tale incidenza è diminuita nel 2020, come conseguenza del forte calo del prezzo del gasolio. Mediamente, nel 2020, una imbarcazione ha speso 131 euro al giorno per l'acquisto di carburante; si stima per il 2022, assumendo che il costo del gasolio rimanga sulla media del primo trimestre 2022 (pari a 0,80 €/l), un costo del carburante medio per battello quasi raddoppiato rispetto agli anni precedenti.

Considerata l'importanza del costo del carburante per le imprese pescherecce, si stima una perdita di profitto lordo per il settore nel 2022 pari a circa il 28% rispetto al profitto realizzato negli anni 2019 e 2020 (tab.1)¹. Tale calo risulta ancora più grave se si considera che il raffronto è basato su una annualità (il 2020) che aveva già subito delle contrazioni notevoli in termini di fatturato e giorni di attività a causa della grave crisi indotta dalla pandemia. Il settore, dunque, nel 2022, risulterà ancora più penalizzato a seguito dell'aumento del costo del gasolio.

¹ Le stime si basano sull'assunzione che i giorni di attività e i livelli produttivi rimangano costanti rispetto al 2019 e 2020

Tab. 1 - Costo del carburante e incidenza sui ricavi, valori assoluti e valori medi, flotta nazionale

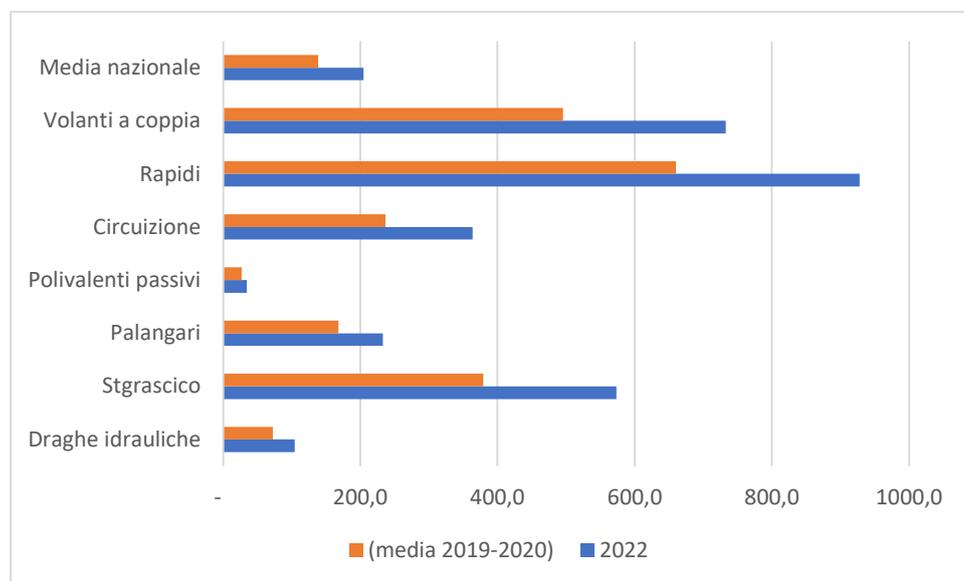
	2019	2020	stima 2022	var. % '22/ (media '19-'20)
Costo del carburante (000 €)	181.908	123.866	223.759	46%
Costo del carburante per battello al giorno (€)	146	131	204	47%
Prezzo del carburante (€/litro)	0,58	0,50	0,80*	48%
Inc. % carburante/ricavi	20%	19%	29%	47%
Profitto lordo (000 €)	303.035	209.527	185.410	-28%

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

*media costo del gasolio 1 gennaio-14 marzo 2022

La crisi che sta investendo il settore peschereccio ha colpito tutti i segmenti di flotta, sebbene a risentirne maggiormente saranno i pescherecci di maggiore dimensione e che utilizzano attrezzi attivi. In particolare, si stima che per lo strascico la spesa media giornaliera sfiorerà i 600 euro, contro una media di poco inferiore ai 400 euro negli anni 2019-20. Incrementi consistenti si registreranno per le volanti a coppia e i rapidi (graf.2).

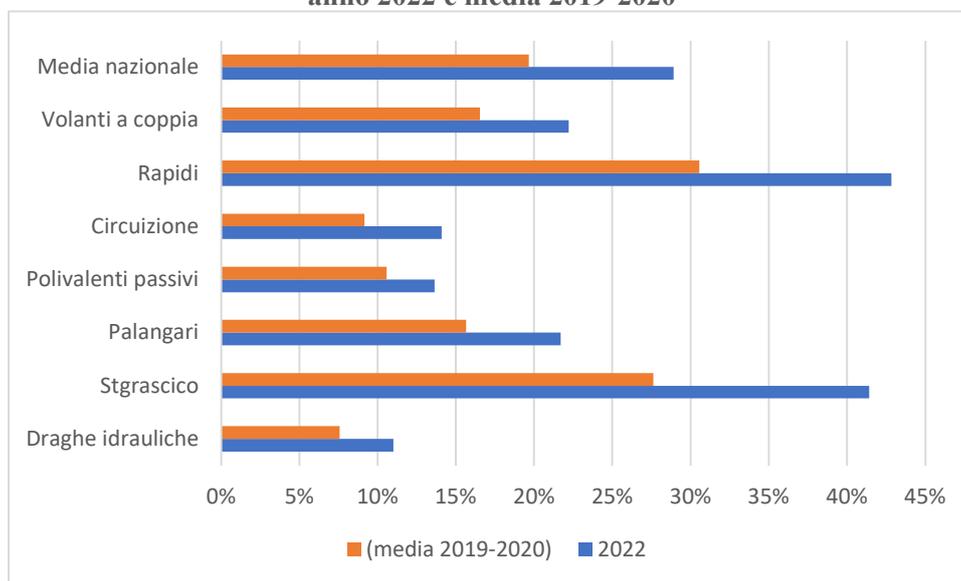
Graf. 2. - Spesa media per gasolio per segmenti di flotta, anno 2022 e media 2019-2020.



Nota: per il 2022 stima Nisea

In termini di fatturato, l'incidenza del costo del gasolio sul valore della produzione sfiorerà il 30%, con punte di quasi il 45% per rapidi e strascicanti (graf.3). Tali costi risulteranno talmente elevati da non rendere possibile lo svolgimento delle attività di pesca.

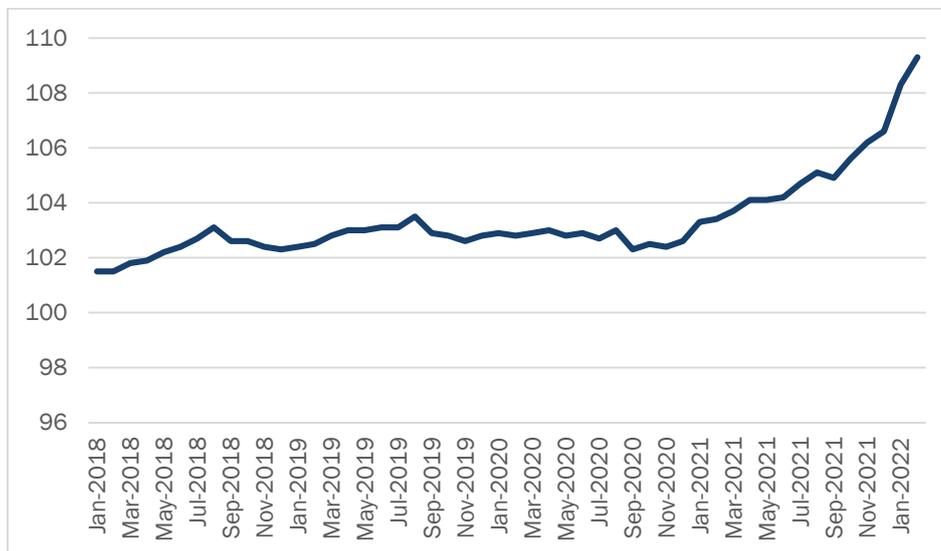
Graf.3. - Incidenza % del costo del gasolio sul valore della produzione per segmenti di flotta, anno 2022 e media 2019-2020



Per il 2022 stima Nisea

La perdita sulla produttività della flotta da pesca sarà molto presumibilmente collegata non solo all'aumento del costo del gasolio, ma anche degli altri costi operativi. In base all'ISTAT, "secondo le stime preliminari, nel mese di febbraio 2022 l'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, registra un aumento dello 0,9% su base mensile e del 5,7% su base annua (da +4,8% del mese precedente) 'inflazione acquisita per il 2022 è pari a +4,3% per l'indice generale" (www.istat.it). L'incremento dell'indice dei prezzi al consumo è stato particolarmente rilevante nell'ultimo anno (graf.4).

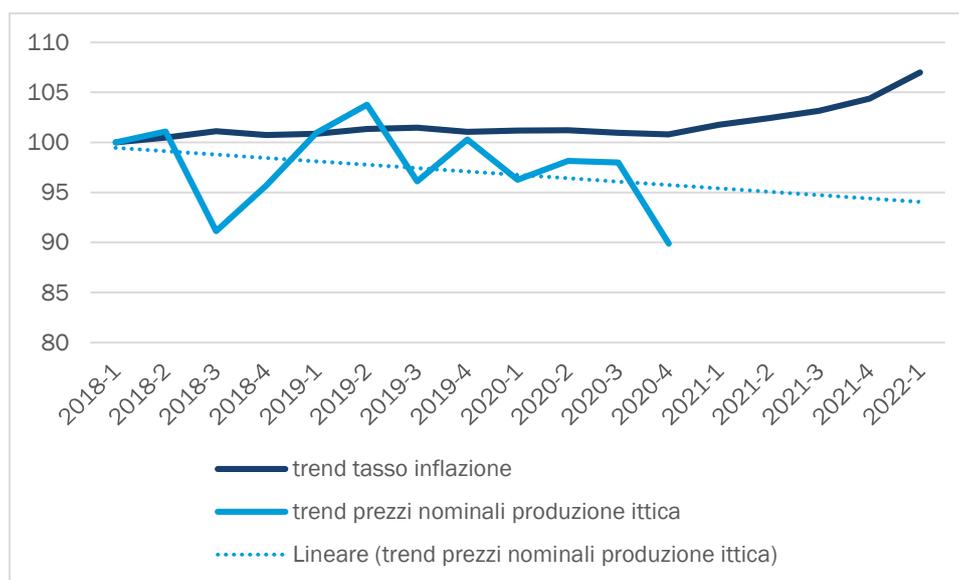
Graf. 4 Indice dei prezzi al consumo, 2015=100 (gennaio 2018-febbraio 2022)



Fonte: ISTAT

La diminuzione dei prezzi reali dello sbarcato (i prezzi nominali aumentano meno dell'inflazione, graf. 5), insieme alla bassa produttività (sbarchi per giorno di pesca che non aumentano nel tempo, nonostante gli investimenti nel settore) e aumento dei costi energetici e operativi comportano uno scarso rendimento economico.

Graf. 5 – Andamento trimestrale del tasso di inflazione e dei prezzi medi della produzione ittica



Fonte: Istat per tasso di inflazione e STECF FDI per prezzi medi

L'aumento del costo del gasolio e degli altri costi operativi sta inducendo gli operatori a ridurre le giornate di pesca per contenere i costi operativi con evidenti effetti sulla produzione complessiva che è destinata a diminuire; a ciò vanno aggiunte le conseguenze sul reddito dei pescatori. In base al meccanismo previsto dal contratto alla parte, l'aumento dei costi determinerà una riduzione del monte salario e, di conseguenza, dei salari (tab.1).

Nel medio periodo, se il costo del carburante e degli altri fattori produttivi continuerà a rimanere su livelli elevati, si potrà ipotizzare la fuoriuscita dal settore delle imprese meno efficienti, caratterizzate da un rapporto costi/fatturato molto elevato. L'eccessivo indebitamento, che già prima della crisi energetica investiva alcuni segmenti di flotta, porterà a modifiche nella struttura proprietaria, attualmente a prevalente capitale familiare, a favore di soggetti terzi quali intermediari e grossisti.

Individuare una soluzione a tale congiuntura, sicuramente non è facile. La situazione, inoltre, appare ancora più complessa, in quanto nell'immediato non può essere mitigata da leve sui canali di commercializzazione. In virtù, infatti, della rigidità nel sistema di commercializzazione del prodotto, gli operatori non possono riversare gli aumenti dei costi di produzione sul prezzo di vendita. L'aspetto energetico, ormai arrivato a un significativo livello di criticità, potrebbe essere gestito attraverso l'adozione di misure strutturali a lungo termine, come: investimenti in motori di nuova generazione più efficienti, investimenti tecnologici in infrastrutture di trattamento dell'offerta ittica. In quest'ultima ipotesi, si potrebbe gestire la catena del valore, attraverso il coinvolgimento diretto dei produttori, con effetti vantaggiosi in ritorni economici.