



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 09.03.2006
COM(2006) 103 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE
AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO**

**RELATIVA AL MIGLIORAMENTO DELLA SITUAZIONE ECONOMICA
DELL'INDUSTRIA DELLA PESCA**

INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Cause delle difficoltà socioeconomiche.....	3
2.1.	Flessione del reddito	4
2.1.1.	Stagnazione dei prezzi di mercato.....	4
2.1.2.	Rendimenti meno elevati.....	4
2.2.	Aumento dei costi	5
3.	Affrontare le difficoltà economiche	6
3.1.	Salvataggio e ristrutturazione a breve termine.....	6
3.1.1.	Aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione	6
3.1.2.	Compatibilità di taluni aiuti al funzionamento.....	9
3.2.	Misure e iniziative a lungo termine.....	9
3.2.1.	Migliorare la gestione della pesca.....	9
3.2.1.1.	Puntare al rendimento massimo sostenibile (MSY).....	9
3.2.1.2.	Gestione economica della pesca.....	10
3.2.1.3.	Migliorare la <i>governance</i> della politica della pesca.....	10
3.2.1.4.	Adeguare lo sforzo di pesca alle risorse disponibili.....	10
3.2.2.	Maggiore adesione alle regole di gestione della pesca	11
3.2.2.1.	Migliorare l'attuazione e i controlli	11
3.2.2.2.	Intensificare la lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU).....	11
3.2.3.	Organizzazione e funzionamento dei mercati ittici.....	12
3.2.4.	Promuovere la ricerca su tecniche di pesca a minor consumo di carburante e a minor impatto ambientale	12
3.3.	Sostegno comunitario.....	13
4.	Conclusioni	13
	ANNEX.....	14

1. INTRODUZIONE

L'importanza dell'industria della pesca va ben al di là del suo contributo diretto al PIL dell'Unione europea. Oltre a fornire una percentuale rilevante delle proteine necessarie per il consumo umano, essa incide infatti in modo significativo sul tessuto socioeconomico di molte comunità costiere dell'UE.

Negli ultimi anni il settore ha dovuto realizzare difficili adeguamenti per far fronte alla perdita di redditività dovuta al depauperamento degli stock ittici e alle condizioni sfavorevoli del mercato. La riforma della politica comune della pesca (PCP) ha dato notevole impulso all'ammodernamento della gestione del settore alieutico comunitario, indirizzandolo sulla strada della sostenibilità. Se l'industria della pesca ne uscirà più sana sotto il profilo economico, non va dimenticato che si tratta di un processo doloroso, che ha comportato, e comporterà nel prossimo futuro, una serie di misure volte a limitare il prelievo ittico e i periodi di attività della flotta peschereccia, con una conseguente flessione della redditività.

La recente impennata dei costi operativi conseguente all'aumento dei prezzi del carburante non fa che aggravare una situazione di per sé già precaria, ponendo in gravissima difficoltà diversi comparti del settore. L'azione combinata di diversi fattori - depauperamento delle risorse, inevitabili misure di gestione a carattere restrittivo, aumenti significativi dei costi e reddito stabile o in diminuzione - fa sì che molti pescherecci ad elevato consumo di carburante operino attualmente in perdita.

La presente comunicazione della Commissione identifica le cause delle difficoltà economiche e propone una serie di piste d'azione per affrontare le sfide che attendono il settore alieutico nel breve e lungo periodo.

2. CAUSE DELLE DIFFICOLTÀ SOCIOECONOMICHE

Negli ultimi anni la situazione economica di molte imprese di pesca ha registrato un peggioramento, essenzialmente riconducibile alla contrazione delle entrate. Tale congiuntura sfavorevole è stata recentemente aggravata dall'improvvisa impennata dei costi conseguente al rincaro del carburante, che rischia di compromettere la solidità finanziaria di molte imprese. Dell'aumento dei costi risentono in modo particolare i membri degli equipaggi, i cui salari sono calcolati in funzione dei proventi derivanti dall'attività di cattura (previa deduzione di tutti i costi operativi, compreso il carburante). In alcuni casi la perdita di reddito dei membri degli equipaggi può raggiungere il 25%¹. Vi è inoltre il rischio che il calo della redditività possa tradursi in una minore sicurezza a bordo.

Benché comuni, seppure in misura diversa, a tutti i segmenti della flotta peschereccia, queste difficoltà riguardano in modo particolare le navi operanti con attrezzi da traino per la cattura di specie demersali, vale a dire i pescherecci con reti a strascico.

¹ Cfr. tabella 1.

2.1. Flessione del reddito

2.1.1. Stagnazione dei prezzi di mercato

All'erosione del reddito derivante dalla pesca hanno contribuito fattori di mercato. Negli ultimi anni l'andamento dei prezzi di molte importanti specie commerciali non ha rispecchiato l'evoluzione dei costi di produzione. Per diverse specie di pesce bianco, ad esempio, i prezzi medi di prima vendita hanno subito una stagnazione o addirittura una flessione tra il 2000 e il primo semestre del 2005².

Tale fenomeno è spesso attribuito alla quota sempre più rilevante di prodotti ittici di importazione sul mercato europeo e allo sviluppo dell'acquacoltura. Tuttavia l'incidenza di questi fattori è probabilmente meno elevata di quella prodotta da altri fenomeni, quali la concentrazione delle vendite nelle grandi catene di distribuzione e la concorrenza tra i prodotti ittici ed altri prodotti alimentari, che spingono i grossisti a ridurre i prezzi di vendita e con essi i margini di guadagno. Ciò si ripercuote sull'intera catena di mercato, ma colpisce in modo particolare i produttori primari, ossia i pescatori. Per specie quali il merluzzo bianco o il merluzzo carbonaro l'industria alieutica dell'UE non è più in grado di fornire le taglie e i quantitativi richiesti e l'approvvigionamento del mercato dipende ormai quasi esclusivamente dall'importazione.

2.1.2. Rendimenti meno elevati

L'eccessiva pressione di pesca, generalmente accompagnata da una mortalità per pesca di gran lunga superiore ai livelli massimi di sostenibilità, ha portato al depauperamento degli stock ittici e a una drastica riduzione della produzione economica dei pescatori³.

Per l'Atlantico nordorientale e le acque adiacenti il Consiglio internazionale per l'esplorazione del mare (CIEM) ha valutato il tasso di sfruttamento degli stock ittici in rapporto alla sostenibilità⁴. Su 43 stock presi in esame, 35 (pari all'81%) sono risultati eccessivamente sfruttati; soltanto per otto stock il prelievo corrisponde ai rendimenti massimi a lungo termine (rendimento massimo sostenibile, MSY)⁵. I livelli di cattura degli stock sottoposti ad eccessivo sfruttamento sono risultati da due a cinque volte superiori al livello atto a produrre i rendimenti massimi; il prelievo risulta particolarmente elevato per le specie demersali. Tuttavia la pesca eccessiva non riguarda soltanto l'Atlantico nordorientale, ma rappresenta un fenomeno generalizzato.

I pescatori hanno così dovuto far fronte a una riduzione significativa delle loro possibilità di cattura. I contingenti assegnati ai pescherecci dediti alla cattura delle principali specie

² Cfr. grafico 1.

³ Altri fattori, quali il cambiamento climatico e l'inquinamento, possono contribuire al depauperamento degli stock, benché in misura molto minore rispetto all'eccessivo sfruttamento delle risorse. La proposta della Commissione relativa a una strategia tematica per la protezione dell'ambiente marino mira a contribuire a un ambiente marino sano che consenta, tra l'altro, di garantire una buona conservazione degli stock.

⁴ Relazione dei comitati consultivi del CIEM per la gestione della pesca (ACFM), per l'ambiente marino (ACME) e per gli ecosistemi (ACE), 2005; parere del CIEM, Volumi 1-11, 1418 pagg. Copenhagen, 2005.

⁵ Cfr. tabella 2.

demersali (merluzzo bianco, eglefino, merlano, merluzzo carbonaro e nasello) e bentoniche (passera di mare, sogliola, rana pescatrice e scampo) nelle acque dell'Europa occidentale sono andati diminuendo dalla metà degli anni '90. Per il merluzzo bianco, ad esempio, i totali ammissibili di cattura (TAC) hanno subito una flessione del 54% tra il 1998 e il 2005⁶. Si ravvisa una tendenza alla diminuzione anche per altre specie demersali. La riduzione delle possibilità di pesca per gli stock di merluzzo bianco ha comportato restrizioni per la pesca di specie associate nell'ambito di attività di pesca multispecifiche, particolarmente diffuse nel Mare del Nord.

Nel frattempo, la capacità di pesca (stazza delle navi e potenza motrice) è andata diminuendo molto lentamente nel corso dell'ultimo decennio (2% all'anno in termini di potenza motrice)⁷. Tale modesta diminuzione è stata interamente compensata da un continuo incremento dell'efficienza dei pescherecci⁸. Nonostante le riduzioni della capacità di pesca, i pareri scientifici non evidenziano alcun miglioramento significativo dello stato dei principali stock commerciali⁹.

La pesca indiscriminata produce una notevole pressione sugli stock e ne accelera l'esaurimento, costringendo gli operatori a intensificare il loro sforzo di pesca globale e riducendo gli incentivi a conformarsi alle norme di gestione della pesca. È necessario interrompere questo circolo vizioso, che si traduce in un calo dei rendimenti e del reddito dei pescatori. Lo sforzo di pesca deve essere ricondotto a livelli atti a produrre rendimenti più elevati e sostenibili. Vi sono diversi modi per conseguire questo risultato, ma è chiaro che la sovraccapacità è uno dei principali fattori responsabili dello sfruttamento eccessivo delle risorse. È quindi fondamentale eliminare l'eccesso di capacità della flotta peschereccia.

2.2. Aumento dei costi

Il recente aumento dei prezzi del carburante ha inciso in modo significativo sui costi operativi dei pescherecci. Tra il gennaio 2003 e il dicembre 2005 i prezzi del combustibile "bunker" usato nella navigazione marittima hanno subito un netto incremento¹⁰. I prezzi del combustibile utilizzato nella pesca d'altura (380 cSt), relativamente stabili nel 2004, sono quasi raddoppiati nel 2005. I prezzi del combustibile utilizzato nella pesca costiera (carburante diesel per uso marittimo) hanno registrato un aumento costante fino al settembre 2005, seguito da una leggera flessione. Ciò ha prodotto gravi ripercussioni sulla redditività delle imprese di pesca, nonostante l'incidenza sui costi dipenda dal tipo di attrezzo utilizzato (da traino o di altro tipo) e dalle specie bersaglio.

Tra il 2003 e il 2005 i costi del carburante sono passati dal 18% al 36% circa del valore degli sbarchi per i pescherecci da traino e dal 9% al 18% circa per i pescherecci operanti con

⁶ Cfr. grafici 2a, b, c.

⁷ Cfr. grafico 3.

⁸ In base a una relazione elaborata su richiesta della Commissione nel giugno 2001 ("The impact of technological progress on fishing effort"), il grado di efficienza dei pescherecci registra in media un incremento annuo del 2-4%, in funzione del tipo di pesca.

⁹ Relazione del CIEM 2005.

¹⁰ Cfr. grafico 4.

attrezzi fissi. Ne consegue che la maggior parte delle imbarcazioni con reti a strascico (che rappresentano il segmento principale della flotta) ha un risultato netto di esercizio negativo¹¹.

3. AFFRONTARE LE DIFFICOLTÀ ECONOMICHE

È necessario adottare opportuni provvedimenti, nel breve e lungo periodo, per superare la crisi economica che interessa attualmente l'industria della pesca.

A breve termine andranno mobilitati gli strumenti e le risorse disponibili per contribuire al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese di pesca di cui è possibile ripristinare la redditività attraverso opportuni cambiamenti strutturali. È quindi necessario valutare in che modo gli strumenti esistenti e la disciplina vigente in materia di aiuti di Stato, basata sugli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà¹² e sugli orientamenti per l'esame degli aiuti di Stato nel settore della pesca e dell'acquacoltura¹³, possono essere applicati ai fini del salvataggio e della ristrutturazione delle imprese alieutiche in difficoltà.

È inoltre fondamentale che gli interventi diretti al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese si inseriscano in una prospettiva a lungo termine, per consentire l'adeguamento del settore alla nuova situazione di mercato caratterizzata da prezzi elevati del carburante. Nell'ambito di questo processo la Commissione inviterà gli Stati membri ad avvalersi degli strumenti strutturali comunitari per il settore della pesca¹⁴ al fine di accompagnare i necessari adeguamenti e assistere le comunità di pesca in questa transizione.

3.1. Salvataggio e ristrutturazione a breve termine

Nella misura consentita dalla normativa comunitaria, gli Stati membri possono decidere di sostenere imprese di pesca che sembrano prossime al fallimento. È infatti prevista la possibilità di concedere aiuti di Stato alle imprese in difficoltà alle condizioni previste dai vigenti orientamenti comunitari in materia di salvataggio e ristrutturazione. La presente sezione spiega in che modo la Commissione intende applicare gli orientamenti all'industria della pesca.

3.1.1. Aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione

Poiché i prezzi del carburante rischiano di rimanere elevati, è necessario che le imprese di pesca che desiderano recuperare la loro redditività si adeguino alla nuova situazione e si ristrutturino; questo vale in particolar modo per i pescherecci operanti con attrezzi da traino e dediti alla pesca degli stock demersali.

¹¹ Sulla base dei dati di bilancio relativi al 2003 contenuti nel documento "Economic Performance of Selected European Fishing Fleets - Annual Report 2004" (cfr. nota 10 e tabella 3).

¹² GU C 244 dell'1.10.2004, pag. 2.

¹³ GU C 229 del 14.9.2004, pag. 5, in particolare il punto 4.1.2.

¹⁴ Strumento finanziario di orientamento della pesca (SFOP), GU L 337 del 30.12.1999, pag. 10, regolamento modificato da ultimo dal regolamento 485/2005 (GU L 81 del 30.3.2005, pag. 1); a decorrere dal 1° gennaio 2007, il Fondo europeo per la pesca (FEP) (COM/2004/0497 def.).

L'aiuto al salvataggio va considerato come una forma di assistenza a breve termine destinata a mantenere in attività un'impresa in difficoltà per il tempo necessario a elaborare un piano di ristrutturazione o di liquidazione. Tale aiuto, di durata non superiore a sei mesi, assume la forma di un prestito rimborsabile o di una garanzia. Se all'aiuto al salvataggio fa seguito un piano di ristrutturazione debitamente approvato, l'importo erogato può essere rimborsato grazie al sostegno ricevuto dall'impresa sotto forma di aiuto alla ristrutturazione.

Gli interventi di ristrutturazione volti a ripristinare la redditività delle imprese di pesca comporteranno in molti casi la realizzazione di investimenti per l'adeguamento dei pescherecci. Le disposizioni generali che disciplinano gli aiuti a favore di tali investimenti sono stabilite al punto 4.4 degli orientamenti per l'esame degli aiuti di Stato nel settore della pesca e dell'acquicoltura. Tali disposizioni autorizzano gli aiuti per l'ammodernamento e l'attrezzatura dei pescherecci sempre che siano rispettate le norme stabilite dal regolamento relativo allo strumento finanziario di orientamento della pesca (SFOP). Alla concessione di aiuti di Stato per tali finalità si applicano quindi le stesse condizioni degli aiuti comunitari a titolo del regolamento dello SFOP.

Tuttavia potranno essere concessi aiuti nazionali per determinati interventi di ammodernamento e attrezzatura dei pescherecci, non contemplati al punto 4.4. degli orientamenti, sempre che siano finalizzati alla ristrutturazione delle imprese di pesca e rientrino nell'ambito di piani di salvataggio e ristrutturazione autorizzati dalla Commissione¹⁵. Gli Stati membri che intendono concedere aiuti di questo tipo devono ottenere dalla Commissione l'approvazione del loro quadro generale applicabile ai "regimi di aiuto nazionali a favore del salvataggio e della ristrutturazione" se gli aiuti sono diretti a piccole e medie imprese (e quindi non soggetti all'obbligo di notifica individuale)¹⁶. La Commissione esaminerà tali regimi di aiuto alla luce degli orientamenti comunitari sugli aiuti alle imprese in difficoltà, a condizione che la ristrutturazione sia basata su ipotesi economiche realistiche nel contesto attuale, tenendo conto anche dello stato e della possibile evoluzione degli stock bersaglio. Gli aiuti al salvataggio devono essere limitati al minimo necessario. La ristrutturazione deve essere finalizzata ad assicurare la redditività dell'impresa ai sensi del paragrafo 37 degli orientamenti, riducendo i costi operativi senza comportare un aumento dello sforzo di pesca e della capacità globale attuale.

La Commissione esaminerà alla luce dei suddetti orientamenti gli aiuti di Stato finalizzati alla realizzazione dei seguenti investimenti a favore dei pescherecci nell'ambito di programmi di salvataggio e ristrutturazione, sempre che tali investimenti siano necessari per il ripristino della redditività:

- prima sostituzione degli attrezzi da pesca con attrezzi atti a consentire tecniche di pesca che comportino un minor dispendio di carburante,
- acquisto di attrezzature destinate a migliorare il rendimento del carburante, quali econometri, oppure
- una sostituzione del motore, a condizione che,

¹⁵ Cfr. punto 4.1.2 degli orientamenti comunitari per l'esame degli aiuti di Stato nel settore della pesca.

¹⁶ Cfr. punti 18 e 79 degli orientamenti comunitari sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà.

- per le navi di lunghezza fuori tutto inferiore a 12 m non operanti con reti da traino, la potenza del nuovo motore sia uguale o inferiore a quella del motore sostituito,
- per tutte le altre navi di lunghezza fuori tutto non superiore a 24 m, la potenza del nuovo motore sia inferiore almeno del 20% a quella del motore sostituito, oppure
- per i pescherecci da traino di lunghezza fuori tutto superiore a 24 m, la potenza del nuovo motore sia inferiore almeno del 20% a quella del motore sostituito e il peschereccio opti per una tecnica di pesca che comporti un minor dispendio di carburante.

La potenza dei nuovi motori di oltre 130 kW, per i quali è concesso un aiuto di Stato, sarà verificata mediante il “certificato NO_x”¹⁷. Qualsiasi riduzione della potenza motrice conseguente alla sostituzione di un motore per la quale siano stati concessi aiuti pubblici sarà detratta dai livelli nazionali di riferimento e dai massimali fissati in materia di capacità della flotta¹⁸.

Nel caso di imprese operanti con più pescherecci la Commissione potrebbe accettare, in linea con gli orientamenti comunitari per gli aiuti di Stato nel settore della pesca, che la riduzione della potenza motrice prevista al secondo e terzo punto del precedente elenco possa essere applicata in modo globale a livello dell’impresa. Anche lo smantellamento di un peschereccio effettuato senza aiuti pubblici sarà dedotto dal tasso di riduzione prescritto.

Analogamente, potrebbero essere ammissibili regimi nazionali che autorizzino piani di ristrutturazione presentati da raggruppamenti di piccole e medie imprese (PMI)¹⁹. In questo caso gli interventi attuati da un’impresa potrebbero incidere positivamente sulla redditività di altri membri del gruppo (o pescherecci), come nell’esempio già citato dello smantellamento di una nave.

Inoltre, in una logica analoga a quella degli aiuti per l’ammodernamento e l’attrezzatura, potrebbe essere considerata sovvenzionabile anche la cessazione temporanea delle attività per il tempo necessario a realizzare i suddetti investimenti a bordo dei pescherecci, in base al punto 4.1.2 degli orientamenti comunitari per gli aiuti di Stato nel settore della pesca, sempre che l’aiuto sia concesso nell’abito di regimi finalizzati al salvataggio e alla ristrutturazione.

La valutazione globale dei programmi di ristrutturazione e della redditività a lungo termine dovrà tener conto di qualsiasi altro aiuto pubblico, anche erogato dalla Comunità, concesso a un’impresa in difficoltà.

La Commissione è disposta a esaminare i “regimi di aiuto nazionali per il salvataggio e la ristrutturazione” a favore delle PMI elaborati dagli Stati membri al fine di ovviare quanto prima possibile alle attuali difficoltà economiche. Tali regimi ed eventuali piani specifici

¹⁷ Certificato EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention) rilasciato in conformità dell’allegato VI della convenzione MARPOL (Convenzione internazionale per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi, 1973, quale modificata dal relativo protocollo del 1978) (MARPOL 73/78).

¹⁸ Capitolo III del regolamento 2371/2002 (GU L 358 del 31.12.2002, pag. 59.)

¹⁹ Tali raggruppamenti potrebbero essere basati, ad esempio, sul tipo di pesca praticata, sull’ubicazione delle navi o sui legami commerciali.

destinati a imprese più grandi dovranno essere notificati alla Commissione entro due anni dalla pubblicazione della presente comunicazione. La Commissione esaminerà i regimi proposti alla luce delle pertinenti disposizioni dei Fondi strutturali per il settore della pesca, tenendo conto in particolare dell'intensità dell'aiuto nel caso di investimenti a bordo dei pescherecci. Le decisioni amministrative relative ai piani di ristrutturazione dovranno essere adottate dagli Stati membri entro due anni dall'approvazione dei piani medesimi da parte della Commissione. Tenuto conto della situazione particolarmente precaria dei pescherecci operanti con attrezzi da traino, la Commissione ritiene che gli aiuti alla ristrutturazione dovrebbero essere destinati in via prioritaria a questo segmento della flotta.

3.1.2. Compatibilità di taluni aiuti al funzionamento

La crisi che colpisce attualmente l'industria della pesca è stata ulteriormente aggravata dalla recente impennata dei prezzi del carburante. Tale situazione ha indotto il settore a sollecitare un intervento pubblico diretto a compensare l'improvviso aumento dei costi. Un sostegno di questo tipo si configura come un aiuto al funzionamento incompatibile con il trattato e la Commissione non potrebbe autorizzare misure notificate per tale finalità.

In alternativa agli aiuti diretti intesi a compensare i maggiori costi di combustibile, alcuni gruppi di interesse hanno proposto un regime di garanzia, a livello nazionale o comunitario, nel quale eventuali aumenti improvvisi delle spese operative (ad esempio correlati al rincaro del carburante) sarebbero compensati dai fondi conferiti dal settore nei periodi di congiuntura favorevole. La Commissione potrebbe autorizzare un regime di questo tipo solo in presenza di opportune garanzie di rimborso, in condizioni di mercato, di tutti gli aiuti pubblici erogati, cosa che risulta estremamente improbabile nelle situazione economica attuale.

3.2. Misure e iniziative a lungo termine

È evidente che, in una prospettiva più ampia, la prosperità del settore non può prescindere dalla ricostituzione degli stock e dal ricorso a pratiche di pesca sostenibili. La Commissione continuerà a impegnarsi in questa direzione su numerosi fronti; essa invita gli Stati membri, il Parlamento europeo e il Consiglio a sostenere la sua azione in questo campo.

3.2.1. Migliorare la gestione della pesca

3.2.1.1. Puntare al rendimento massimo sostenibile (MSY)

Fino ad ora la PCP riformata ha posto l'accento sulla ricostituzione degli stock maggiormente minacciati, che figurano peraltro tra gli stock di maggiore interesse commerciale, perseguendo l'obiettivo di ricondurli entro limiti biologici di sicurezza nel più breve tempo consentito dai fattori socioeconomici. Il fatto di concentrare l'attenzione sugli stock ittici maggiormente minacciati è necessario e inevitabile, in quanto stock più sani e una pesca sostenibile consentiranno di incrementare significativamente la redditività del settore.

In occasione del vertice mondiale di Johannesburg sullo sviluppo sostenibile la comunità internazionale si è fissata l'obiettivo di gestire gli stock ittici a livelli di MSY entro il 2015. La Comunità, che nell'ambito della riforma della PCP del 2002 ha adottato un approccio ecosistemico di gestione della pesca, ritiene che tale obiettivo, oltre ad essere altamente auspicabile ai fini della conservazione degli stock, contribuirà al rilancio dell'industria

alieutica. Un sistema di gestione della pesca atto a garantire il rendimento massimo sostenibile offrirebbe maggiori vantaggi economici, quali una maggiore sicurezza di approvvigionamento, una più grande disponibilità di pesci adulti di taglia superiore e a prezzi più convenienti e fondali più pescosi che produrranno un reddito più elevato per unità di sforzo. Si tratta ora di attuare misure atte a consentire la ricostituzione degli stock, presupposto indispensabile affinché l'attività di prelievo produca il rendimento massimo sostenibile.

Nella prima metà del 2006 la Commissione intende avviare un dibattito su una strategia comunitaria finalizzata alla progressiva riduzione della mortalità per pesca nelle principali filiere; a questo scopo essa presenterà una comunicazione sull'attuazione dell'obiettivo di rendimento massimo sostenibile entro il 2015. In parallelo proseguirà l'elaborazione e l'attuazione dei piani di ricostituzione e di gestione, che rappresentano uno strumento indispensabile per stabilizzare le zone e le attività di pesca a rischio prima di porre in essere strategie per il raggiungimento del rendimento massimo sostenibile.

3.2.1.2. Gestione economica della pesca

Benché la gestione economica dei diritti di pesca rientri nella competenza esclusiva degli Stati membri, le modalità di ripartizione, condivisione o trasferimento delle possibilità di pesca tra i pescherecci a livello nazionale possono incidere sulla situazione economica della flotta. Nel corso dell'anno la Commissione presenterà una comunicazione intesa a promuovere un dibattito su questa tematica a livello comunitario.

3.2.1.3. Migliorare la *governance* della politica della pesca

Nell'ambito della riforma della PCP del 2002 sono stati istituiti consigli consultivi regionali (CCR) destinati a rafforzare la partecipazione dei gruppi di interesse. Tre CCR sono già operativi, uno lo sarà a breve e altri tre sono in fase di costituzione. Tali organismi, che raggruppano i rappresentanti di tutte le parti interessate per fornire consulenza alla Commissione su questioni inerenti alla politica della pesca, possono contribuire in modo significativo a rafforzare la fiducia e la cooperazione tra portatori di interesse, esperti scientifici e pubblici poteri. Questo favorirà un maggiore rispetto delle norme e, di conseguenza, rafforzerà l'efficacia degli interventi di ricostituzione e protezione degli stock ittici.

Spetta ora ai gruppi di interesse utilizzare al meglio le opportunità offerte dai consigli consultivi regionali. La Commissione europea farà tutto il possibile per contribuire alla buona riuscita di questo processo e, nel 2007, riesaminerà il funzionamento dei CCR per rafforzarne l'efficacia ai fini di una migliore gestione della pesca. Le strutture attuali di consultazione dei portatori di interesse, quali il comitato consultivo per la pesca e l'acquacoltura (CCPA) e il comitato di dialogo sociale, continueranno a contribuire positivamente all'elaborazione e all'attuazione delle politiche comunitarie.

3.2.1.4. Adeguare lo sforzo di pesca alle risorse disponibili

L'eccesso di capacità della flotta costituisce nel contempo un problema economico e di conservazione. Dal punto di vista della conservazione, l'auspicato equilibrio tra livelli di sfruttamento e risorse disponibili potrebbe teoricamente essere raggiunto operando una flotta

più grande per un minore periodo di tempo o una flotta più limitata per un arco di tempo maggiore. La sovraccapacità porta inevitabilmente all'eccessivo sfruttamento degli stock a detrimento della produttività. Se si tiene conto dello stato di grave depauperamento di molti stock ittici e della necessità di ridurre ulteriormente lo sforzo di pesca, le attuali dimensioni di molte flotte europee superano di gran lunga il livello di capacità atto a garantire la remuneratività di ogni imbarcazione, soprattutto nel comparto della pesca demersale.

Occorre porre urgentemente rimedio a questo squilibrio tra prelievo e risorse per ripristinare la redditività dell'industria alieutica comunitaria. Interventi mirati di smantellamento della flotta consentiranno di incrementare le possibilità di pesca dei pescherecci rimasti in attività.

Diversi Stati membri hanno recentemente predisposto programmi di smantellamento o ne stanno esaminando la possibilità (fra questi, Belgio, Danimarca, Francia, Irlanda, Paesi Bassi e Regno Unito). Gli interventi di smantellamento possono beneficiare di aiuti nazionali e comunitari. Gli Stati membri e la Comunità dovrebbero inoltre esaminare le possibilità di rafforzare le misure intese a ridimensionare la capacità della flotta con l'ausilio del futuro Fondo europeo per la pesca (FEP). È inoltre possibile il ricorso ad altre misure intese a contribuire all'adeguamento della capacità di pesca, quali il premio per la riconversione delle navi ad attività diverse dalla pesca.

3.2.2. Maggiore adesione alle regole di gestione della pesca

Il mancato rispetto delle norme da parte di alcuni operatori può arrecare un grave pregiudizio economico a quanti esercitano la loro attività attenendosi alle vigenti disposizioni e compromettere lo stato di salute degli stock. Le catture e gli sbarchi non dichiarati rappresentano in molti casi una percentuale significativa delle catture totali. Questo pregiudica l'attendibilità dei pareri scientifici, con conseguenti ripercussioni sulle risorse. È quindi essenziale che la Commissione, gli Stati membri e le parti interessate collaborino per assicurare una migliore osservanza della normativa.

3.2.2.1. Migliorare l'attuazione e i controlli

Gli Stati membri sono tenuti a garantire la corretta attuazione delle norme della PCP. La Commissione, dal canto suo, verifica l'adeguatezza del quadro di controllo istituito dagli Stati membri. Grazie alla nuova Agenzia comunitaria di controllo della pesca di Vigo, che inizierà le sue attività nel 2006, la Comunità disporrà di maggiori strumenti per migliorare il controllo delle attività di pesca e l'attuazione della normativa in tutta l'Unione europea. A tal fine la Commissione opererà in stretta collaborazione con l'Agenzia e adotterà i provvedimenti eventualmente necessari nei confronti degli Stati membri che non adempiano ai loro obblighi di attuazione.

3.2.2.2. Intensificare la lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU)

La pesca IUU rappresenta una fonte di concorrenza sleale per la flotta comunitaria. In linea con il "Piano d'azione comunitario volto a eradicare la pesca illegale, non dichiarata e non

regolamentata”²⁰, la Commissione intende intensificare la lotta contro tali prassi di pesca sia nella acque comunitarie che in quelle internazionali. La pesca IUU è estremamente redditizia e fa parte integrante della strategia commerciale degli operatori che la praticano. Per ovviare a questo problema l'intervento della Commissione sarà finalizzato a privare i beneficiari della pesca IUU dei vantaggi economici da essi perseguiti.

3.2.3. *Organizzazione e funzionamento dei mercati ittici*

La Commissione intende procedere a un esame globale dell'attuale organizzazione di mercato, volto in particolare a valutare l'efficacia e l'efficienza dei meccanismi esistenti destinati a migliorare la redditività finanziaria dell'attività di cattura ed esaminare nuovi strumenti diretti a migliorare la commercializzazione del pesce e dei prodotti della pesca. Essa intende inoltre analizzare, in collaborazione con le organizzazioni professionali, le modalità per incrementare il valore aggiunto dell'attività dei pescatori che commercializzano direttamente i loro prodotti.

Sarebbe inoltre opportuno elaborare un codice di condotta per il commercio dei prodotti della pesca nell'Unione europea, iniziativa, questa, che dovrebbe essere promossa dal settore. La Commissione inviterà il comitato consultivo per la pesca e l'acquacoltura a elaborare un codice in materia.

Gli Stati membri dovrebbero avvalersi delle varie forme di sostegno comunitario (nell'ambito dello SFOP e, in futuro, del FEP) per realizzare investimenti intesi a migliorare la qualità e il valore aggiunto dei prodotti della pesca e delle strutture di commercializzazione.

Anche i sistemi di ecocertificazione potrebbero consentire una differenziazione dei prodotti immessi sul mercato e costituire un incentivo commerciale per valorizzare la pesca e garantirne la sostenibilità. La Commissione auspica che gli operatori sfruttino maggiormente i potenziali vantaggi dei sistemi di ecocertificazione dei prodotti della pesca e si augura che il dibattito promosso dalla sua recente comunicazione²¹ al riguardo produca i risultati sperati.

3.2.4. *Promuovere la ricerca su tecniche di pesca a minor consumo di carburante e a minor impatto ambientale*

La Commissione provvederà affinché i programmi di lavoro annuali per l'attuazione del Settimo programma quadro per il sostegno comunitario alla ricerca tengano adeguatamente conto delle necessità dell'industria della pesca. In quest'ottica essa ha proposto ricerche finalizzate a una maggiore sostenibilità e competitività del settore della pesca e dell'acquacoltura e alla riduzione dell'impatto ambientale. La messa a punto di nuove tecnologie, e in particolare di attrezzi da pesca perfezionati, dovrebbe costituire uno degli assi di lavoro prioritari.

Particolare attenzione è dedicata alla produzione di energia rinnovabile e segnatamente allo sviluppo e alla dimostrazione di nuovi tipi di biocarburanti. Sarà inoltre accordata priorità all'efficienza e al risparmio energetico attraverso l'ottimizzazione, la convalida e la

²⁰ COM (2002) 180 def.

²¹ COM (2005) 275 def.

dimostrazione di nuovi concetti e nuove tecnologie per l'industria. La Commissione intende organizzare, nella primavera 2006, un seminario sul risparmio energetico nell'industria della pesca, dal quale potrebbero successivamente scaturire ulteriori iniziative della Commissione.

3.3. Sostegno comunitario

La Commissione invita gli Stati membri ad avvalersi degli strumenti finanziari comunitari destinati al settore della pesca nel corso dell'intero processo di adeguamento, per accompagnare le necessarie riforme e aiutare le comunità di pesca ad adeguarsi alla nuova situazione. Sia lo SFOP (fino al termine del periodo di programmazione) che il FEP (a partire dal 1° gennaio 2007) possono fornire sostegno alle misure di ristrutturazione adottate dagli Stati membri nell'ambito dei rispettivi programmi di salvataggio e ristrutturazione, contribuire al finanziamento delle misure di adeguamento della flotta a lungo termine e accompagnare le opportune riforme sociali nelle comunità di pesca.

Se il regolamento relativo al FEP sarà adottato all'inizio della primavera 2006, la Commissione considererà la possibilità di modificare il regolamento sullo SFOP al fine di armonizzare alcune delle sue disposizioni, affinché i fondi rimanenti dello SFOP possano essere destinati all'attuazione delle misure di ristrutturazione. Nel frattempo, la Commissione accoglierà in via eccezionale le richieste di modifica dei programmi SFOP relativi al 2005, già presentate da alcuni Stati membri oltre il termine stabilito a tale scopo, al fine di far fronte alla situazione descritta nella presente comunicazione.

Agli Stati membri compete il compito di provvedere a un'adeguata ripartizione delle risorse finanziarie tra le diverse priorità di finanziamento del FEP. Il livello di finanziamento assegnato alle misure per l'adeguamento della flotta peschereccia nei programmi operativi degli Stati membri dovrebbe rispecchiare la gravità della situazione economica attuale e la necessità di ripristinare la redditività dell'industria della pesca.

4. CONCLUSIONI

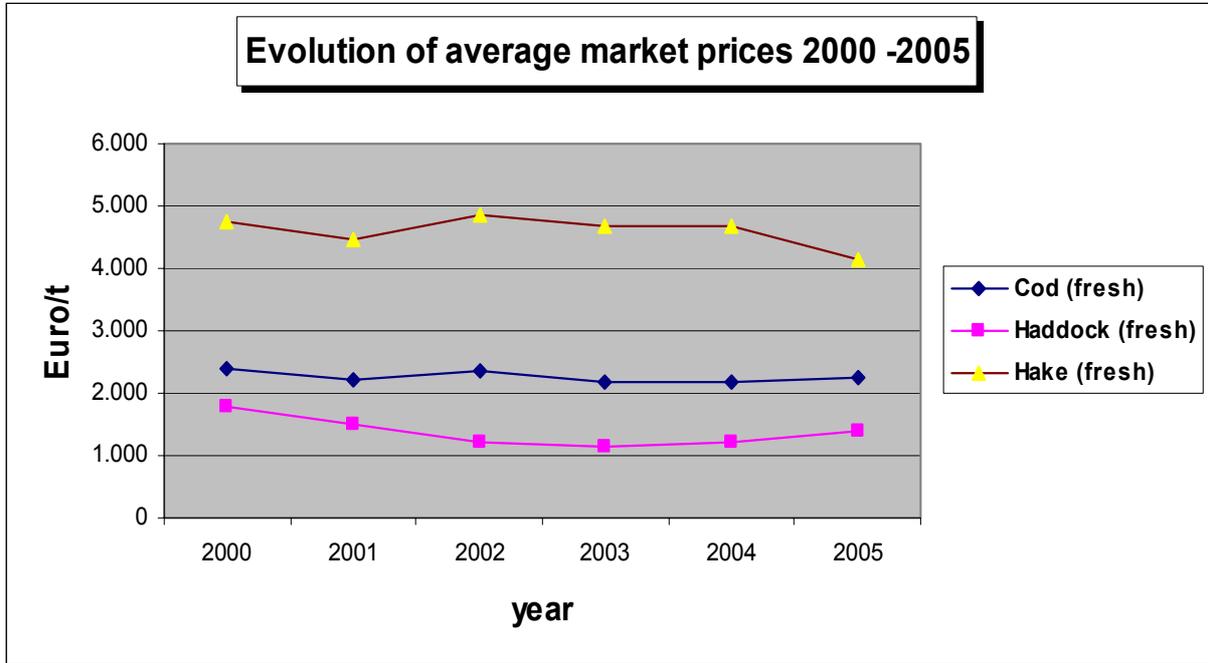
Non esistono soluzioni facili per ovviare alle attuali difficoltà del settore alieutico. Tuttavia è possibile e indispensabile, vista l'importanza economica, sociale e culturale di questo settore per le comunità costiere dell'UE, riportarlo sulla strada della sostenibilità.

Tutte le parti interessate, a livello comunitario, nazionale e locale, dovrebbero coadiuvare gli sforzi di ristrutturazione dell'industria alieutica, puntando all'obiettivo comune di garantire una pesca sostenibile.

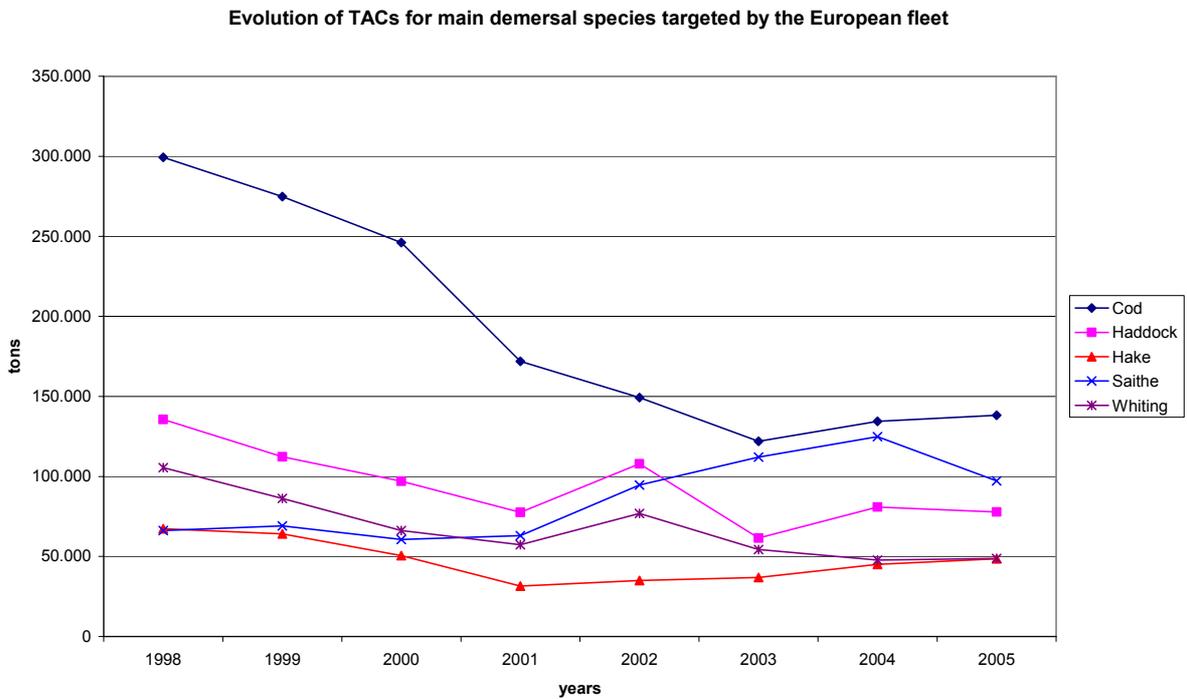
Scopo della presente comunicazione è offrire ai gruppi di interesse, agli Stati membri e alle istituzioni comunitarie un quadro di riferimento per l'elaborazione di misure di salvataggio a breve termine destinate alle imprese di pesca in difficoltà e per la realizzazione degli adeguamenti strutturali atti a garantire la sostenibilità a lungo termine e la prosperità dell'industria alieutica.

ANNEX

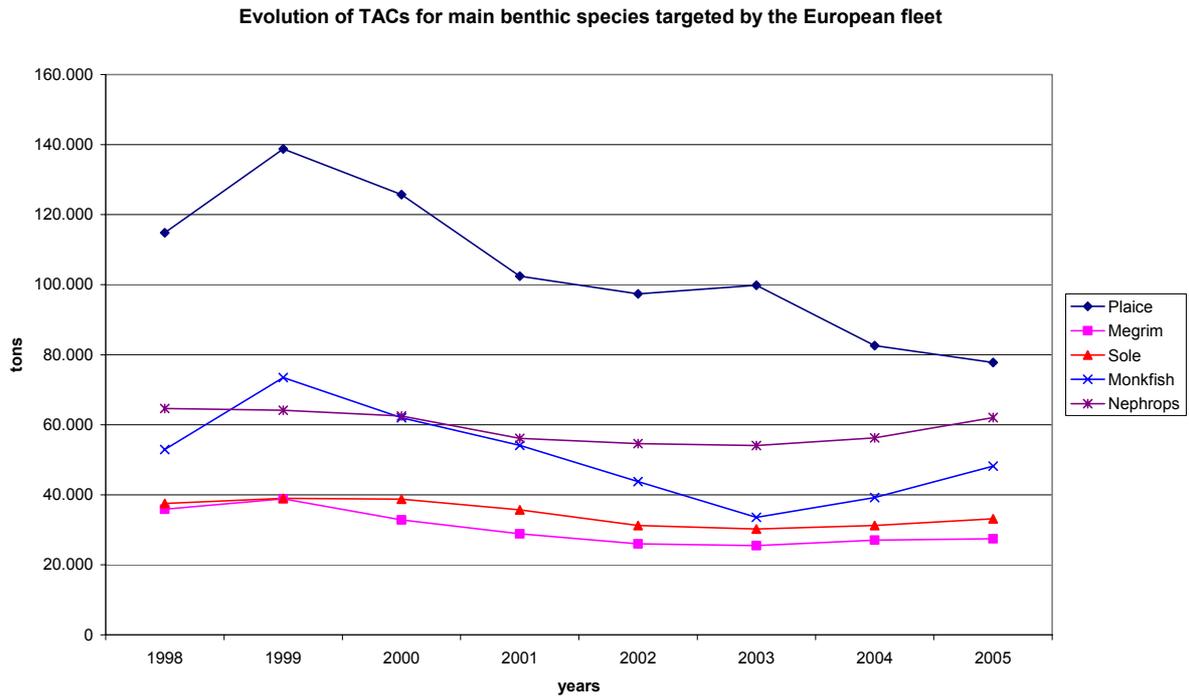
Graph 1: average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



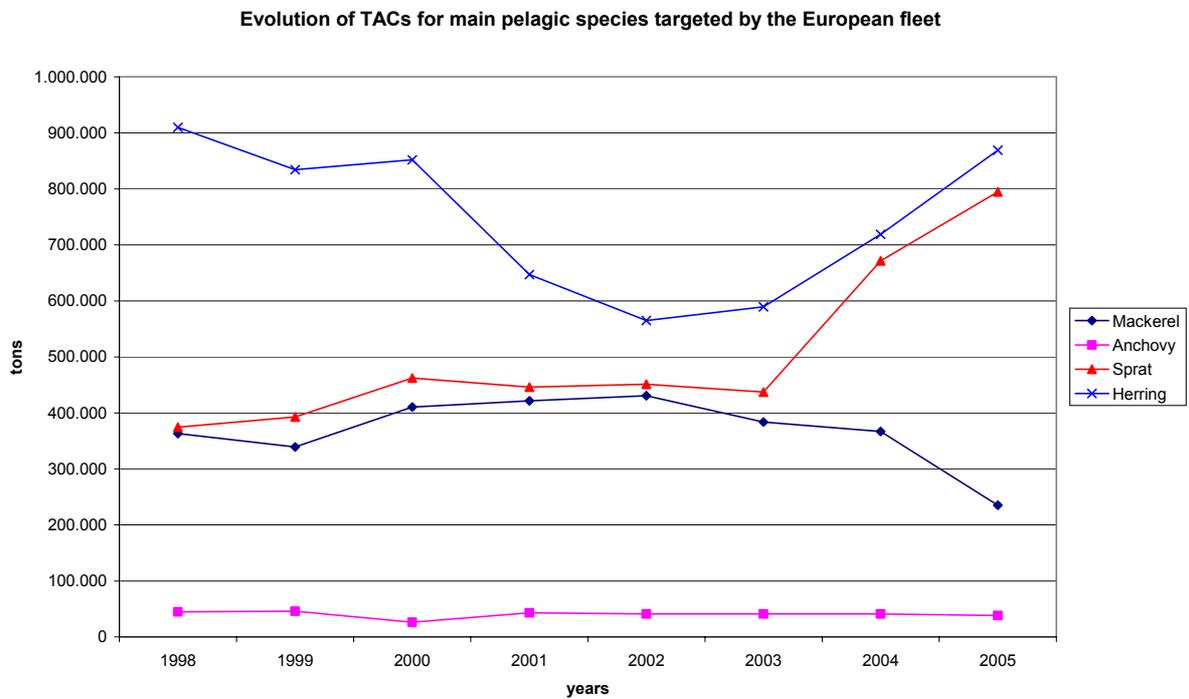
Graph 2a: evolution of TACs for demersal species



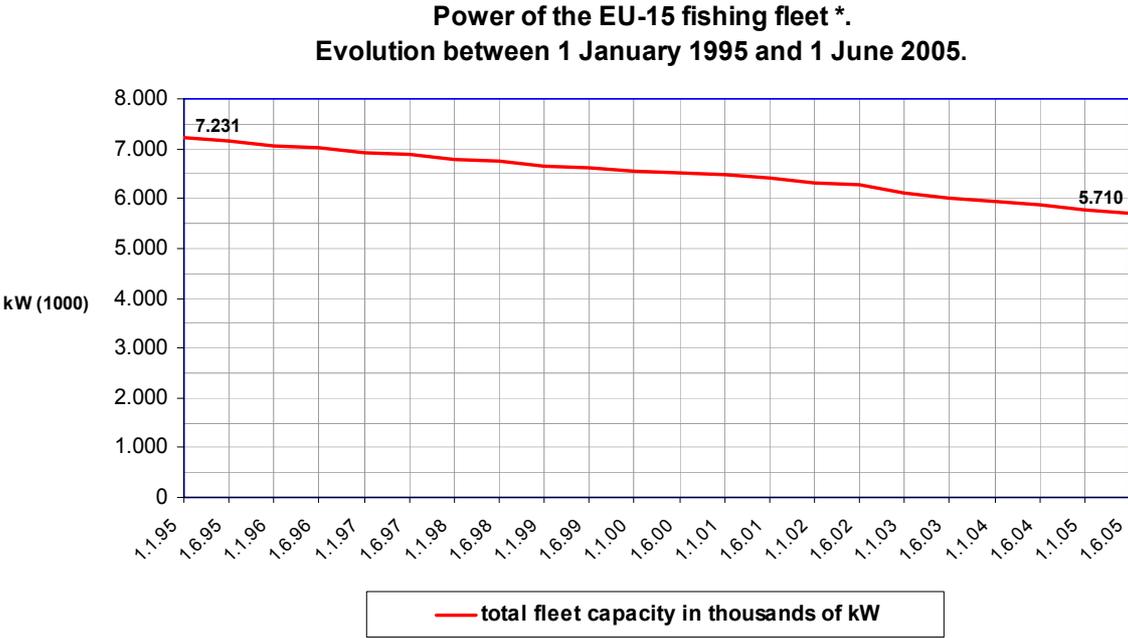
Graph 2b: evolution of TACs for benthic species



Graph 2c: evolution of TACs for pelagic species

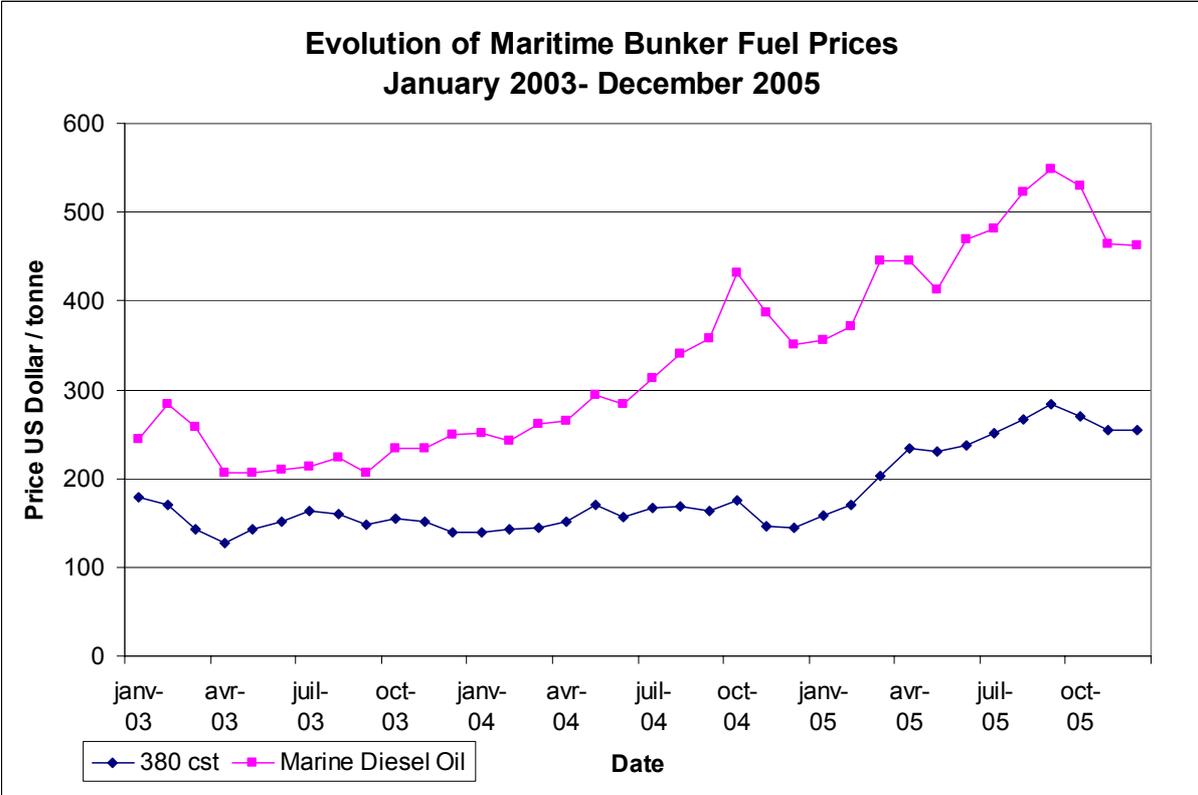


Graph 3: evolution of fleet capacity (power)



* excluding the French Overseas departments

Graph 4: Trend in fuel prices 2003-2005



Source: International Energy Agency (IEA)

Table 1: Estimated impact of increase of fuel costs on income of crew members ('share fishermen')

	2004	2005	Difference
	%	%	
Gross Value	100	100	
Taxes and Fees	10	10	
Operating Costs:			
- other than fuel.	15	15	
- fuel	15	30	
Total Operating Costs	30	45	
<u>Remainder to be shared</u>	<u>60</u>	<u>45</u>	
Share for the Ship-owner	30	22,5	-25%
Share for the Crew	30	22,5	-25%

Assumptions:

- (1) Marine fuel oil has doubled in price between 2003 and 2005, from 0,30€ to 0,60€/litre.
- (2) All other factors in income and costs function are supposed to have remained unchanged in % between 2003 and 2005.

Table 2: ICES report 2005 – long-term high yields evaluation

Area	Number of stocks	Number of stocks evaluated	Number of stocks overfished
North Sea, eastern channel, Skagerrak and Kattegat	23	12	8
West of Scotland	10	3	2
Western waters	26	14	13
Iberian Atlantic	11	7	5
Baltic Sea	13	2	2
Widely distributed ²²	5	5	2
Total	91	43	35

²² Including depleted pelagic shark stocks.

Table 3: Fuel cost as a percentage of the value of landings - some examples (data from 2003, i.e. before the recent price increases for fuel)

Member State	Segment	Number of vessels	Total kW	Type of gear	Target species	Value of landings M€	Fuel cost M€ and % of landing
LT	Baltic Trawlers < 24 m	48	9.900	T	BDP	3,40	1,00 29,4%
EL	Thermaikos Trawlers < 24m	14	4.100	T	D	2,00	0,50 25,0%
PT	NAFO Trawlers	14	28.100	T	BD	31,30	7,60 24,3%
SE	Pelagic trawlers purse seiners > 24 m	55	63.600	PO	P	41,30	9,40 22,8%
BE	Beam trawlers > 24 m	58	49.400	T	B	66,60	14,80 22,2%
FR	Mediterranean trawlers 18-25 m	140	41.700	T	DP	68,80	12,60 18,3%
LV	Gillnetters	60	9.500	P	D	5,60	1,00 17,9%
DE	Baltic Trawlers	93	18.200	T	DP	12,60	2,10 16,7%
IE	Polyvalent 18 -< 24m	133	43.200	PO	D	60,20	9,50 15,8%
ES	300 fleet	196	99.000	PO	D	201,40	29,70 14,7%
UK	Scottish nephrops trawlers	296	44.900	T	BD	69,70	10,10 14,5%
NL	Pelagic freezer trawlers	17	99.000	T	P	143,30	20,50 14,3%
NL	Beam trawlers <= 24 m	173	37.900	T	BD	56,70	7,90 13,9%
DK	Trawlers < 24m	375	85.500	T	DP	88,40	12,00 13,6%
UK	Scallop trawlers	237	47.400	T	B	70,60	9,40 13,3%
PT	Longliners	26	11.000	P	P	11,50	1,50 13,0%
FI	Coastal vessels	188	15.600	P	P	6,00	0,60 10,0%
DE	Shrimp Beam Trawlers	289	49.600	T	B	55,10	5,10 9,3%
SE	Gillnetters >= 12 m	49	7.800	P	D	3,80	0,30 7,9%
FR	Atlantic longliners	174	16.000	P	P	14,00	1,00 7,1%
DK	Danish gillnetters	380	37.300	P	D	49,10	2,70 5,5%
ES	Galician Purse Seinners	209	35.500	S	P	36,00	1,80 5,0%

Source: Economic Performance of Selected European Fishing Fleets (Annual Report 2004 based on 2003 accounts)

Targeted species: D demersal, P pelagic, B benthic

Type of gear: T Trawler, S Seiner, PO Polyvalent, P Passive gear