



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 8 luglio 2008 (09.07)  
(OR. en)**

**11370/08**

**PECHE 184**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	8 luglio 2008
Destinatario:	Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante
Oggetto:	Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo: sostenere l'adeguamento della flotta da pesca dell'Unione europea per far fronte alle conseguenze economiche del rincaro dei prezzi dei carburanti

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2008) 453 definitivo.

---

All.: COM(2008) 453 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 8.7.2008  
COM(2008) 453 definitivo

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

**Sostenere l'adeguamento della flotta da pesca dell'Unione europea per far fronte alle  
conseguenze economiche del rincaro dei prezzi dei carburanti**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO

### Sostenere l'adeguamento della flotta da pesca dell'Unione europea per far fronte alle conseguenze economiche del rincaro dei prezzi dei carburanti

#### 1. Introduzione

Per l'Unione europea lo sviluppo sostenibile del settore della pesca è di cruciale importanza. Il settore della pesca rappresenta infatti una componente essenziale dell'attività economica di molte regioni costiere. La pesca in Europa dà un contributo prezioso alla sicurezza alimentare e alla salute pubblica in quanto offre ai consumatori europei una vasta gamma di prodotti locali di alta qualità.

Il comparto alieutico dell'UE è stato a lungo vittima di un circolo vizioso, fatto di scarsa redditività economica e sovrasfruttamento degli stock a causa di una considerevole sovraccapacità. Dalla riforma della politica comune della pesca (PCP) del 2002 sono stati adottati numerosi provvedimenti per spezzare questo circolo vizioso, ma la sovraccapacità e uno sforzo di pesca eccessivo continuano ad essere un problema per molti segmenti della flotta europea e a compromettere la redditività del settore.

Nell'UE le catture sono in continua diminuzione dal 1993, al ritmo del 2% in media l'anno, con il conseguente costante calo dei redditi (-25% dai primi anni 90). In particolare, quasi tutti gli stock demersali si sono ridotti negli ultimi anni, fino a non essere più sostenibili. Inoltre i prezzi di mercato sono rimasti costanti o sono addirittura scesi. Con il calo dei redditi e un elevatissimo capitale investito (circa il 40% in base alle stime), ogni variazione dei costi di funzionamento esercita un forte effetto leva che per anni ha compresso i margini del settore. L'assenza di una remunerazione del capitale sufficiente ha ritardato la modernizzazione e ulteriormente indebolito la competitività del settore della pesca.

In un contesto di fragilità strutturale quale quello descritto, l'impennata dei prezzi mondiali del petrolio ha sferrato un duro colpo al settore. Il prezzo internazionale del Brent si è più che quintuplicato, passando da 20 USD al barile nel 2002 ad oltre 130 USD al barile nel giugno 2008, e la corsa al rialzo non dà segni di arresto. Dal gennaio 2008 il prezzo del greggio è salito del 35% (in USD) e del 22% (in EUR). Dal 2002 a questa parte, i prezzi del carburante marino nell'UE sono aumentati del 240% circa (aumento in parte temperato da un euro forte rispetto al dollaro), attestandosi attualmente in molti casi a oltre 0,7 EUR/l, benché il carburante marino usato per la pesca sia esente da accise.

I segmenti della flotta più colpiti sono i pescherecci da traino (che utilizzano attrezzi trainati), generalmente dotati di motori di grande potenza. In alcuni casi (le sfogliare del Regno Unito e dei Paesi Bassi) il costo del carburante rappresenta fino al 60% del valore degli sbarchi. Per i pescherecci con attrezzi fissi (come trappole, reti da imbocco o palangari) l'onere è decisamente inferiore data la natura delle loro attività di pesca, ma comunque equivalente ad una percentuale compresa tra il 5 e il 20%. Fanno parte di quest'ultima categoria molte flotte artigianali.

In teoria i prezzi del pesce dovrebbero riflettere questi aumenti dei costi, ma i prezzi di prima vendita sono rimasti stazionari per tutto l'ultimo decennio, impedendo ai pescatori di

ripercuotere gli aumenti dei costi a valle della catena. In parte questo è dovuto all'elevato potere di acquisto dei trasformatori e dei circuiti di commercializzazione che hanno accesso a prodotti della pesca a prezzi contenuti, importati dal mercato mondiale, e soprattutto a grandi quantità di pesce proveniente da attività di pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (pesca INN).

Quello della pesca non è il solo settore ad essere colpito dal rincaro dei prezzi petroliferi, come sottolinea la recente comunicazione della Commissione sui prezzi del petrolio<sup>1</sup> e come è emerso nel recente vertice europeo. La Commissione ha notato anche che i prezzi elevati del petrolio rappresentano ormai un fenomeno strutturale e non ci si aspetta che scendano in futuro. Ma il problema specifico della pesca è quanto mai complesso, come lo stesso Consiglio europeo ha riconosciuto nelle conclusioni del vertice di giugno. Questa specificità è ascrivibile ad un doppio vincolo, alla fonte e sul mercato, che concorre a rendere il settore meno resistente alla pressione economica. È ascrivibile anche al fatto che il settore è costituito per la quasi totalità da piccole e medie imprese, concentrate per la maggior parte in zone periferiche ampiamente dipendenti dalla pesca, sia in termini di reddito che di occupazione.

La Commissione ha presentato nel 2006 una comunicazione che riconosceva queste difficoltà economiche e individuava una serie di strumenti politici utilizzabili a livello dell'UE e a livello nazionale per affrontare tali difficoltà. Da allora però i prezzi dei carburanti hanno subito una violenta accelerazione e la situazione si è ulteriormente deteriorata. Per questo è oggi assolutamente necessario intervenire e fare di necessità virtù per cercare di impedire una grave crisi del settore europeo della pesca e promuoverne la quanto mai necessaria ristrutturazione.

La Commissione propone pertanto un pacchetto di misure urgenti per far fronte, nell'immediato, alle difficoltà economiche e sociali e per dare un contributo a lungo termine allo smantellamento della sovraccapacità strutturale. Questa risposta deve essere messa in atto e coordinata a livello dell'UE, onde evitare distorsioni di concorrenza tra gli Stati membri o le flotte.

## 2. Principi ispiratori del pacchetto di misure proposto

### *Profondo adeguamento della flotta dell'Unione europea nell'ottica della sostenibilità economica e ambientale*

La crisi provocata dall'impennata dei prezzi dei carburanti richiede più che mai di affrontare alla radice i problemi strutturali del settore. Il pacchetto sarà destinato prioritariamente a ridurre la sovraccapacità di pesca e a rendere la flotta più efficiente e più produttiva, aiutando in questo modo il settore a diventare più competitivo. Saranno assolutamente escluse le misure suscettibili di aumentare la capacità della flotta o lo sforzo di pesca. Sarà anche affrontato il problema della forte dipendenza dai carburanti, che deve essere ridotta attraverso la modernizzazione e la riconversione verso tecniche e attrezzature di pesca a minor consumo di carburante. Alcune delle misure proposte permetteranno di migliorare l'efficienza energetica e di ridurre le emissioni dell'intera flotta da pesca; sarà inoltre favorito l'abbandono delle tecniche di pesca che sono anch'esse particolarmente dannose per l'ambiente (ad esempio i pescherecci con reti a strascico); infine saranno adottate anche misure per aumentare il valore di prima vendita del pesce.

---

<sup>1</sup> Il rincaro del petrolio: come affrontare la sfida, COM(2008) 384, Bruxelles, 13-VI-2008

*Fornire un aiuto immediato al settore per alleviare le difficoltà sociali ed economiche*

L'attuale situazione non è sostenibile per un'ampia parte del settore. Sempre più pescherecci restano ormeggiati nei porti perché è semplicemente antieconomico uscire in mare nelle condizioni attuali. Innanzitutto è necessario un aiuto temporaneo per i membri dell'equipaggio che negli ultimi mesi hanno subito una decurtazione di reddito. In secondo luogo, è necessario aiutare anche gli armatori che hanno bisogno di un po' di respiro per avviare un'azione di ristrutturazione che costituisce l'unica soluzione possibile a lungo termine. Il pacchetto prevede anche alcune misure urgenti di durata limitata, soprattutto a carattere sociale.

*Concentrare l'intervento sui segmenti di flotta più duramente colpiti attraverso piani di adeguamento della flotta*

È essenziale che gli sforzi e le risorse dell'Unione europea e degli Stati membri si concentrino là dove sono più necessari e sulle persone più vulnerabili. Questo deve tradursi nell'attuazione di misure specifiche, in particolare attraverso una precisa individuazione dei beneficiari e l'adozione di deroghe alle soglie attualmente previste dal regolamento sul FEP. Benché il problema del rincaro dei prezzi dei carburanti colpisca l'intero settore della pesca, è proprio nei segmenti più gravemente colpiti che il margine di miglioramento dell'efficienza è più ampio. Il pacchetto di misure è quindi destinato in primo luogo ai segmenti di flotta in cui l'incidenza dei costi del carburante è più elevata (minimo 30% del totale dei costi di produzione). A questi segmenti di flotta saranno concessi aiuti in varie forme, a condizione che definiscano un piano di adeguamento completo che preveda, tra l'altro, una riduzione considerevole e permanente (almeno -30%) della capacità della flotta da pesca e un miglioramento significativo della sua efficienza energetica.

*Intervento coordinato dell'UE attraverso un maggior ricorso alle risorse del FEP ed eventualmente di altri Fondi e strumenti comunitari*

La gravità della situazione richiede uno sforzo coordinato a livello dell'Unione europea. Poiché l'UE possiede risorse ittiche comuni e un mercato comune nel settore della pesca vanno evitate le iniziative nazionali non coordinate, che potrebbero sfociare in un semplice spostamento dei problemi altrove, compromettendo la parità di trattamento tra gli Stati membri. Per questo motivo il pacchetto di misure si basa fondamentalmente su un maggior ricorso al Fondo europeo per la pesca (FEP), che rappresenta lo strumento privilegiato di aiuto al settore previsto dalla PCP. Il pacchetto prevede, in via eccezionale e temporanea, un adeguamento delle vigenti disposizioni e procedure del FEP per renderle più facilmente utilizzabili nella situazione attuale. In questo modo saranno mobilitate risorse da usare immediatamente nell'ambito di interventi strutturali e di misure transitorie di accompagnamento, da attuare nel contesto dell'attuale crisi economica.

La Commissione invita gli Stati membri a riprogrammare i rispettivi programmi operativi del FEP per adattare l'attuale ripartizione delle risorse tra gli assi prioritari, focalizzandole maggiormente sulle misure dell'asse 1 nei prossimi due anni. La Commissione propone anche alcune deroghe al regolamento sul FEP allo scopo di incrementare gli importi versati agli Stati membri a titolo di prefinanziamento dei programmi operativi e di innalzare i massimali di partecipazione del FEP alle misure finanziate nell'ambito di questa azione.

La gravità della crisi e l'importanza degli interventi da attuare richiedono, tuttavia, uno sforzo finanziario supplementare. La Commissione prevede quindi la possibilità di un

finanziamento supplementare di queste misure da parte dell'Unione europea, secondo le modalità descritte nel punto 6 della presente comunicazione.

Per accompagnare tale processo potrà essere agevolata anche l'erogazione di aiuti di Stato: a tal fine occorrerà adeguare le regole in vigore, ma nel rispetto dei principi giuridici fondamentali nel settore degli aiuti di Stato. Il pacchetto di misure sarà attentamente studiato per garantire il rispetto delle regole della OMC e la coerenza con i negoziati in corso in materia di sovvenzioni nel settore della pesca.

### 3. Pacchetto di misure

Il pacchetto di misure consisterà principalmente in deroghe temporanee alle norme del FEP, al fine di favorire un più rapido adeguamento della flotta comunitaria all'attuale situazione e dare un sollievo temporaneo che consenta di attenuare l'impatto socioeconomico nella fase di transizione. Gli Stati membri avranno la possibilità di predisporre piani di adeguamento per le flotte più dipendenti dai carburanti e più gravemente colpite dal problema della sovraccapacità.

Il pacchetto assumerà principalmente la forma di una proposta di regolamento del Consiglio che istituisce un regime temporaneo ad hoc che deroga, fino alla fine del 2010, ad alcune disposizioni del regolamento sul FEP.

### 4. Misure

Sono previsti cinque tipi principali di misure: misure di emergenza, misure di ristrutturazione, misure orizzontali, misure di mercato e misure che ottimizzano l'uso del FEP.

#### 4.1. Misure di emergenza

##### 4.1.1. Aiuti straordinari di emergenza per l'arresto temporaneo delle attività di pesca

Per permettere agli Stati membri e alle imprese di pesca di mettere a punto le necessarie iniziative di ristrutturazione e adeguamento, la Commissione propone di autorizzare gli Stati membri a concedere un aiuto di emergenza sotto forma di finanziamento dell'arresto temporaneo delle attività dei pescherecci per un periodo massimo di tre mesi (che dovrà cominciare prima del 30 novembre 2008). Tale misura potrà finanziare i costi per l'equipaggio e le spese fisse dei pescherecci. La misura si applicherà soltanto se le imprese beneficiarie si impegnano formalmente a partecipare ad un'attività di ristrutturazione che comporti la riduzione della capacità e dello sforzo di pesca, ad esempio nell'ambito di piani di adeguamento della flotta (vedi infra), piani di adeguamento dello sforzo di pesca, piani nazionali di disarmo, piani di pesca e altre misure di ristrutturazione/modernizzazione. La ristrutturazione dovrà iniziare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento del Consiglio di cui al punto 3 (in caso contrario l'aiuto dovrà essere restituito).

La partecipazione finanziaria pubblica totale alla misura sarà soggetta a un massimale di 400 milioni di euro e per ogni Stato membro sarà autorizzata in proporzione alle rispettive dotazioni finanziarie nazionali nell'ambito del FEP. L'arresto temporaneo non sarà preso in considerazione nella fissazione delle soglie (durata e dotazione finanziaria) stabilite dal regolamento sul FEP per le misure di arresto temporaneo.

L'arresto temporaneo sarà adattato in modo da ottimizzare i vantaggi economici attraverso un aiuto per la ricostituzione degli stock e/o la promozione di condizioni di commercializzazione più favorevoli. A tal fine gli Stati membri sono incoraggiati a subordinare il periodo di arresto temporaneo a considerazioni connesse alle dinamiche biologiche, alla stagionalità e al mercato.

#### 4.2. Misure di ristrutturazione (piani di adeguamento della flotta)

Le flotte potranno beneficiare di misure speciali di sostegno se elaboreranno piani di adeguamento della flotta che dovranno essere adottati dagli Stati membri. I criteri obbligatori che dovranno prevedere tali piani sono i seguenti:

- il costo del carburante rappresenta in media almeno il 30% dei costi di produzione della flotta;
- è garantita una riduzione definitiva di almeno il 30% della capacità della flotta da pesca. Il pacchetto istituirà misure atte a garantire il rispetto delle condizioni e il conseguimento dei risultati dei piani di adeguamento della flotta, compreso il requisito della riduzione del 30% della capacità. In casi affatto eccezionali ed esclusivamente per gli Stati membri con una flotta di meno di 100 pescherecci, tale soglia può essere ridotta se una riduzione del 30% fosse tale da compromettere in misura sproporzionata la redditività delle attività di pesca correlate che dipendono dalla flotta nazionale.

La Commissione provvederà all'istituzione di adeguati meccanismi di controllo per garantire l'osservanza degli impegni assunti dagli Stati membri e dalle imprese nell'ambito dell'attuazione del pacchetto di misure. Saranno previste sanzioni per i casi di inadempienza, ad esempio gli aiuti concessi in violazione delle condizioni e dei requisiti imposti dal succitato regolamento del Consiglio dovranno essere restituiti.

In particolare, la Commissione sorveglierà da vicino l'osservanza dell'obbligo relativo alla riduzione definitiva della capacità da raggiungere con i piani di adeguamento della flotta. A tal fine le navi da pesca destinate ad essere definitivamente disarmate avranno l'obbligo di cessare definitivamente l'attività di pesca entro sei mesi dall'adozione del piano di adeguamento.

Le misure di seguito descritte saranno autorizzate solo per i pescherecci e/o i pescatori che prendono parte a piani di adeguamento della flotta.

##### 4.2.1. Accesso agevolato ai premi del FEP per l'arresto definitivo delle flotte in ristrutturazione

La Commissione propone di derogare alle disposizioni del regolamento sul FEP per levare ogni limitazione all'accesso ai premi per l'arresto definitivo a favore delle flotte che partecipano a un piano di adeguamento della flotta, purché le navi beneficiarie dei premi cessino rapidamente l'attività di pesca. Le autorità degli Stati membri dovranno procurare che, una volta completata la ristrutturazione della flotta, siano operativi meccanismi di gestione sufficienti a garantire il futuro equilibrio fra la capacità di pesca e le risorse alieutiche.

#### 4.2.2. Aiuti supplementari per l'arresto temporaneo

La Commissione propone di autorizzare le navi che partecipano a un piano di adeguamento della flotta a percepire un aiuto per ogni mese supplementare di arresto temporaneo delle attività di pesca, a condizione che la misura sia applicata entro il 31 dicembre 2009. L'arresto temporaneo non sarà preso in considerazione ai fini della fissazione dei limiti (durata e dotazione finanziaria) stabiliti dal regolamento sul FEP. L'aiuto servirà a finanziare i costi dell'equipaggio e le spese fisse delle navi durante il periodo di fermo.

L'aiuto sarà erogato entro i seguenti limiti:

- tre mesi per le navi che saranno demolite o che cambieranno motore; dopo il 1° gennaio 2010 saranno concessi tre mesi supplementari al massimo se la ristrutturazione è ancora in corso,
- sei settimane per ogni altra nave che attua altre misure di ristrutturazione della flotta nell'ambito di un piano di adeguamento.

La partecipazione finanziaria pubblica totale alla misura sarà soggetta a un massimale di 400 milioni di euro e sarà autorizzata per ogni Stato membro in proporzione alla rispettiva dotazione finanziaria nazionale nell'ambito del FEP. L'arresto temporaneo non sarà preso in considerazione nella fissazione delle soglie (durata e dotazione finanziaria) stabilite dal regolamento sul FEP per le misure di arresto temporaneo.

#### 4.2.3. Incremento dell'intensità di aiuto per l'ammodernamento delle navi

Attualmente la partecipazione finanziaria privata obbligatoria per il finanziamento degli investimenti a bordo è del 60% per la sostituzione degli attrezzi da pesca e dell'80% per la sostituzione del motore. Per offrire alle imprese di pesca un ulteriore sostanzioso incentivo a utilizzare navi e attrezzi più efficaci, la Commissione propone di ridurre la partecipazione finanziaria privata obbligatoria a misure di ammodernamento delle navi se gli investimenti riguardano attrezzature, motori o attrezzi di pesca che permettono di risparmiare energia. La percentuale effettiva sarà stabilita dagli Stati membri in base a criteri oggettivi come l'età della nave, il miglioramento dell'efficienza energetica e il grado di riduzione della capacità previsto nel piano di adeguamento della flotta. La partecipazione finanziaria privata obbligatoria minima non dovrà tuttavia essere inferiore al 40% dei costi dell'investimento.

Sarà autorizzato anche un aiuto per l'ammodernamento degli attrezzi e dell'armamento di navi di meno di cinque anni di età a condizione che ne risulti una cospicua riduzione del consumo di energia.

#### 4.2.4. Erogazione di un aiuto per il disarmo parziale in caso di sostituzione di un vecchio peschereccio con un peschereccio nuovo più piccolo e a più alta efficienza energetica

La Commissione propone che possa essere considerato ammissibile al beneficio del premio di smantellamento (ossia di disarmo parziale) l'armatore che demolisce una o più navi e le sostituisce con una nuova, più piccola e che consuma meno carburante, per quanto riguarda la differenza tra la capacità delle navi demolite e quella della nave che le ha sostituite. Gli Stati membri saranno autorizzati, in caso di disarmo parziale, a sostituire non più del 25% della capacità totale ritirata definitivamente nell'ambito del piano di adeguamento della flotta a cui si applica il disarmo parziale.



La presente proposta introduce una maggiore flessibilità nelle modalità relative alla demolizione. Oltre a favorire la ristrutturazione della flotta, quest'approccio deve essere attentamente finalizzato anche al conseguimento degli obiettivi primari della politica della pesca in materia di conservazione. La capacità dei nuovi pescherecci dovrà essere inferiore alla capacità ritirata e il rapporto massimo di sostituzione autorizzato per nave non dovrà essere superiore a 2:5. Inoltre, questa misura dovrebbe essere autorizzata solo se il piano di adeguamento della flotta comprende un'alta percentuale di navi all'interno di una flotta definita in modo omogeneo.

#### 4.3. Misure orizzontali (al di fuori dei piani di adeguamento della flotta)

##### 4.3.1. Aumento dell'intensità degli aiuti del FEP per attrezzature a risparmio energetico

La Commissione propone di diminuire il tasso di partecipazione finanziaria privata obbligatoria (40%) per gli investimenti a bordo per attrezzature che contribuiscono a ridurre in misura significativa il consumo di carburante.

##### 4.3.2. Consulenza per audit energetici e per l'elaborazione di piani di ristrutturazione

La Commissione propone di adeguare le disposizioni del FEP in materia di azioni collettive per permettere agli Stati membri di fornire assistenza finanziaria agli armatori che desiderano ricorrere alla consulenza di esperti per audit energetici e per l'elaborazione di piani di ristrutturazione/modernizzazione.

##### 4.3.3. Ampliare la gamma dei beneficiari ammissibili alle misure socioeconomiche del FEP

Attualmente l'aiuto previsto dal FEP per la fuoriuscita precoce e per il prepensionamento è erogato solo ai pescatori. La Commissione propone di concedere l'aiuto di cui sopra anche ad altri lavoratori dei settori correlati (ad esempio nei centri d'asta, servizi portuali ecc.) per far fronte alle difficoltà create dalle chiusure e dai raggruppamenti conseguenti alla riduzione dell'attività di pesca.

##### 4.3.4. Promuovere la ricerca sui miglioramenti tecnici delle navi/motori/armamenti/attrezzi allo scopo di ridurre il consumo di energia ed estendere l'ammissibilità a progetti pilota

Le attività di ricerca sull'efficienza energetica nel settore della pesca restano di importanza cruciale a lungo termine e occorre quindi riservare finanziamenti più cospicui a favore degli sviluppi tecnici in questo settore. La Commissione propone pertanto di modificare le disposizioni del FEP in materia di ammissibilità per permettere agli Stati membri di promuovere progetti pilota sui miglioramenti tecnici destinati a ridurre il consumo energetico.

A livello dell'Unione europea sono in corso progetti di ricerca che meriteranno, una volta completati, di essere divulgati<sup>2</sup>. La Commissione continuerà a riflettere su come sia possibile incoraggiare ulteriori programmi di ricerca e studi in questo campo e in altri settori.

---

<sup>2</sup> Studio della Commissione europea "Energy Saving in Fisheries" (ESIF) FISH/2006/17, sito Web della Commissione europea sull'efficienza energetica nel settore della pesca (avvio previsto nel settembre 2008), progetti del VI programma di ricerca della Commissione europea "HOP – Macroeconomic impact of High Oil Price in Europe" and "Superior life-time operation economy of ship propellers"; [www.hop-project.eu](http://www.hop-project.eu), <http://canal.etsin.upm.es/superprop/>

Il settore potrebbe anche incoraggiare i finanziatori nazionali della ricerca a ricorrere reti come ERA-NET<sup>3</sup> per individuare le possibili attività di ricerca in questo settore. In questo contesto, nella futura comunicazione della Commissione "*A Marine and Maritime Research Strategy for Europe*" si proporrà un approccio più strategico che va al di là dell'attuale coordinamento delle varie azioni ERA-NET sulla ricerca marina.

#### 4.4. Misure di mercato

La Commissione incita gli Stati membri a dare ai soggetti interessati l'opportunità e i mezzi finanziari necessari per avviare azioni destinate a migliorare in particolare il valore di prima vendita del pescato. Si tratterà di utilizzare le possibilità finora scarsamente sfruttate che offre il FEP e le opportunità offerte dall'organizzazione comune del mercato istituita dal regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio. La Commissione propone di incoraggiare le iniziative che si prefiggono i seguenti obiettivi:

- rafforzare la posizione commerciale dei pescatori permettendo loro di cooperare con organizzazioni di produttori più ampie o associazioni locali di commercializzazione,
- migliorare la pianificazione della produzione dell'UE e il suo adeguamento alla domanda,
- promuovere le iniziative a favore della qualità, riguardanti ad esempio le indicazioni esterne, l'etichettatura, una migliore manipolazione e una migliore trasformazione,
- promuovere l'informazione dei consumatori (aspetti come sanità, nutrizione, pesca responsabile ecc.),
- elaborare strumenti di analisi della catena del valore e dei prezzi: audit/valutazione del mercato, istituzione di un sistema di sorveglianza dei prezzi, da collegare al sistema di sorveglianza dei prezzi dei prodotti alimentari attualmente condotto dalla Commissione,
- rafforzare il monitoraggio per garantire il rispetto delle disposizioni in materia di etichettatura e per lottare contro la pesca INN.

##### 4.4.1. Misure dell'organizzazione comune di mercato

Il settore della produzione deve riuscire ad adattarsi in modo efficace e a regolare l'offerta per renderla rispondente alle esigenze del mercato, in particolare per soddisfare il fabbisogno del settore della distribuzione. L'unico modo di spuntare prezzi commercialmente redditizi è quello di rispondere alle aspettative del mercato in termini di quantità, qualità e regolarità dell'approvvigionamento. Gli sbarchi eccessivi in periodi della campagna di pesca in cui il mercato è depresso possono rivelarsi controproducenti in termini di gestione aziendale e di remunerazione commerciale.

Al riguardo, le organizzazioni di produttori dispongono di uno strumento potente di regolazione del mercato: i programmi operativi. Si tratta di strategie che permettono di adattare l'offerta alla domanda, attraverso le quali le organizzazioni di produttori devono pianificare in anticipo le consegne dei loro soci e riflettere sui mezzi per migliorare il rendimento finanziario delle catture. Nel contesto attuale la Commissione raccomanda alle

---

<sup>3</sup> Lo scopo della rete ERA-NET è quello di promuovere il coordinamento e la cooperazione tra i programmi di ricerca nazionali e regionali.

organizzazioni di produttori di riorientare alcune misure e di assumere una posizione nuova nei confronti dei loro membri e del mercato. Per ottimizzare il valore di prima vendita delle catture, si incoraggiano le organizzazioni di produttori ad adottare iniziative specifiche, come il riorientamento della produzione verso sbocchi di mercato alternativi aumentandone la qualità, l'avvio di iniziative volontarie in materia di etichettatura, lo sviluppo di altre attività promozionali e infine la concentrazione della produzione ittica nei periodi in cui i prezzi sono più elevati.

Per la commercializzazione dei prodotti sul mercato del fresco è necessario che il settore della produzione si doti degli strumenti necessari per migliorare la qualità e dunque il valore aggiunto dei prodotti. I piani di miglioramento della qualità sono meccanismi destinati a incoraggiare le organizzazioni di produttori a incrementare la qualità dei prodotti in tutte le fasi della produzione e della commercializzazione. Tuttavia, nonostante il sostegno finanziario previsto dal FEP, tale meccanismo ha suscitato scarso interesse. La Commissione invita pertanto gli Stati membri a sostenere le organizzazioni di produttori in questa attività di elaborazione e attuazione di piani di miglioramento della qualità.

I produttori comunitari devono assolutamente tener conto delle mutate abitudini di consumo e dell'evoluzione dei modelli di distribuzione. Attualmente la maggior parte dei prodotti si vende attraverso le grandi catene di distribuzione, la cui politica è acquistare le quantità corrispondenti alla domanda prevista. Le incertezze sui quantitativi degli sbarchi e la frammentazione del settore della prima commercializzazione spiegano i motivi per cui le grandi catene di distribuzione possono essere restie ad acquistare prodotti comunitari. L'istituzione di organizzazioni interprofessionali può concorrere a migliorare questa situazione: tali organizzazioni riuniscono infatti operatori che rappresentano le fasi della produzione, della commercializzazione e della trasformazione per attuare misure a vantaggio dell'intero settore. La maggior parte di tali misure può beneficiare del sostegno finanziario del FEP. Finora però questo tipo di organizzazioni non ha incontrato molto successo. La Commissione incoraggia quindi gli Stati membri a promuovere l'istituzione di organizzazioni interprofessionali per rafforzare la cooperazione tra i diversi operatori della catena di commercializzazione.

#### 4.4.2. Osservatorio/sistema di sorveglianza dei prezzi

La Commissione metterà in atto le misure necessarie per istituire un sistema di sorveglianza dei prezzi dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura attraverso la catena di commercializzazione, connesso al sistema di sorveglianza dei prezzi dei prodotti alimentari a cui la Commissione sta dando corso. Ciò consentirà di elaborare uno strumento analitico e decisionale che permetterà di conoscere meglio le modalità di fissazione dei prezzi e di capire come si genera valore aggiunto dopo la prima vendita. Alcuni studi recenti hanno dimostrato che i meccanismi dei prezzi e di trasmissione del valore aggiunto variano a seconda della famiglia di prodotti e della catena di commercializzazione. Il sistema di sorveglianza dei prezzi riguarderà i prodotti della pesca e dell'acquacoltura catturati, trasbordati, sbarcati o importati.

Questo strumento analitico non è destinato a influenzare direttamente i prezzi, ma a permettere di prevederne le variazioni. Inoltre, grazie ad una migliore informazione sui meccanismi dei mercati i produttori dovrebbero essere in grado di adattare l'offerta in modo da valorizzare meglio i loro prodotti.

La Commissione sta conducendo uno studio sull'offerta e sulla commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura all'interno dell'Unione europea, che si concentrerà in particolare sui meccanismi dei prezzi e fornirà orientamenti metodologici per la messa a punto di un sistema di sorveglianza dei prezzi. I primi risultati consolidati e le prime raccomandazioni saranno comunicati e discussi con le parti interessate all'inizio del 2009.

Vari aspetti dell'analisi dei prezzi sono già trattati nell'organizzazione comune dei mercati (OCM) e potranno essere rivisti in occasione della prossima revisione della OCM prevista per il 2009.

#### 4.4.3. Progetti specifici per iniziativa delle parti interessate

La Commissione esaminerà la possibilità di modificare il secondo strumento per la pesca per poter finanziare direttamente, attraverso bandi di gara, le iniziative delle organizzazioni delle parti interessate nel campo della sorveglianza del mercato o, ad esempio, dell'etichettatura.

#### 4.5. Misure che agevolano il ricorso al FEP

##### 4.5.1. Riprogrammazione

Gli Stati membri sono caldamente invitati a utilizzare appieno tutte le possibilità offerte dal FEP adeguando, se necessario, i programmi operativi in modo da ottimizzare il sostegno finanziario da concedere a iniziative destinate ad affrontare la crisi dei carburanti. Al riguardo, gli Stati membri dovranno prevedere di aumentare la dotazione finanziaria dell'asse 1 (adeguamento della flotta da pesca comunitaria), procedendo ad un trasferimento sostanzioso di fondi dagli altri assi del FEP, all'interno dei programmi operativi.

Per rafforzare il sostegno del FEP a tali iniziative in certi casi basterà ridistribuire le risorse tra le misure dell'asse 1, ridistribuzione che può essere decisa autonomamente dagli Stati membri. Nella maggior parte dei casi, però, sarà indispensabile una modifica dei programmi. La Commissione si impegna a esaminare e approvare tutte le modifiche nei tempi più brevi possibile in modo da permetterne la rapida attuazione.

Tale riprogrammazione sarà un prerequisito che gli Stati membri dovranno soddisfare per avere accesso a possibilità supplementari di finanziamento che la Comunità potrà offrire ulteriormente.

##### 4.5.2. Agevolare il ricorso ai fondi del FEP

Per agevolare gli Stati membri che possono incontrare difficoltà nel mobilitare rapidamente i fondi di cofinanziamento nazionali per le misure dell'asse 1, Commissione propone di aumentare fino al 95% della spesa pubblica totale il tasso di cofinanziamento del FEP autorizzato per azioni attuate nell'ambito della misura ad hoc proposta.

Inoltre la Commissione propone di raddoppiare l'importo del prefinanziamento da essa versato dopo l'adozione dei programmi operativi, portandolo cioè dal 7% al 14% del contributo totale del FEP al programma operativo, per gli Stati membri che ne facciano domanda. Ciò permetterà di aumentare considerevolmente i fondi a disposizione immediata degli Stati membri per finanziare rapidamente le misure di emergenza una volta compiuti i necessari trasferimenti di bilancio.

#### 4.5.3. Retroattività

La misura di arresto temporaneo attuata dal 1° giugno 2008 sarà ammessa al sostegno del FEP.

### 5. Altre misure

#### 5.1. Aiuti *de minimis*

Attualmente il limite di 30 000 EUR previsto dalle norme in materia di aiuti *de minimis* si applica per impresa, il che crea notevoli disparità a livello del beneficio che i pescatori possono ottenere dai regimi nazionali finanziati in virtù della soglia *de minimis*. In base ad un'analisi economica più approfondita la Commissione valuterà se sia opportuno modificare tale regime nel settore della pesca autorizzando la concessione di un aiuto *de minimis* di 30 000 EUR per nave anziché per impresa, all'interno di un massimale di 100 000 EUR per impresa. La Commissione si impegna a realizzare a brevissimo termine la necessaria analisi economica.

#### 5.2. Aiuto sociale sotto forma di sgravio degli oneri contributivi

Data l'importanza di salvaguardare l'occupazione del settore, attraverso una modifica degli *Orientamenti per l'esame degli aiuti di Stato nel settore della pesca e dell'acquacoltura* la Commissione darà agli Stati membri la possibilità di finanziare una parte degli oneri socioprevidenziali dei pescatori.

Tale possibilità si limiterà ai contributi a carico dei pescatori dipendenti (esclusi i contributi a carico dei datori di lavoro) e a condizione che il datore di lavoro non riduca parallelamente la normale retribuzione dei lavoratori. Rientra nell'aiuto sociale previsto dalla Commissione anche il caso specifico dei piccoli pescatori artigiani che lavorano da soli, in proprio, con la propria imbarcazione.

Tale aiuto sociale andrà a diretto vantaggio dei pescatori dipendenti e dei piccoli pescatori autonomi che lavorano da soli, i quali potranno continuare a beneficiare della copertura sanitaria e previdenziale pur versando oneri contributivi ridotti. Tale misura potrà essere applicata per un periodo massimo di due anni.

### 6. Fondi supplementari

È essenziale che il pacchetto di misure proposto si applichi in modo da salvaguardare la parità di trattamento in tutto il territorio dell'Unione. Occorre evitare le distorsioni di concorrenza tra i pescatori dell'UE che potrebbero derivare dalla diversa capacità degli Stati membri di mobilitare risorse finanziarie pubbliche nazionali o comunitarie. Occorre anche evitare qualsiasi discriminazione nei confronti degli Stati membri che hanno già avviato la ristrutturazione della flotta. Il modo migliore per farlo è utilizzare il FEP come principale strumento di adeguamento strutturale delle flotte dell'UE. Il FEP resta quindi il principale strumento di finanziamento delle misure proposte. Permangono comunque diversi gravi problemi che non possono essere risolti con il solo ricorso al FEP.

- Vari Stati membri dispongono di una dotazione FEP molto modesta. La chiave di ripartizione per paese nell'ambito del FEP non è infatti in relazione diretta con le dimensioni della flotta, ma si basa sui criteri più generali che disciplinano i Fondi

strutturali. L'attuazione del pacchetto di misure, facendo esclusivamente ricorso al FEP, potrebbe generare distorsioni indesiderate a scapito di tali Stati membri.

- All'interno di alcuni Stati membri la maggior parte dei finanziamenti è erogata attraverso il FEP, secondo la logica generale dell'applicazione dei Fondi strutturali. Il risultato di questa situazione è che le risorse del FEP non possono essere sufficientemente mobilitate per la ristrutturazione delle flotte situate fuori delle regioni di convergenza.
- Alcuni Stati membri beneficiano di dotazioni FEP più consistenti, che rimangono però insufficienti per avviare tutte le misure necessarie per una profonda ristrutturazione delle flotte colpite dalla crisi.
- Molti Stati membri hanno previsto importanti piani di ristrutturazione all'interno dei programmi operativi del FEP, che però si riferiscono all'intero periodo di programmazione (2007-2013). Per affrontare la crisi attuale occorrerebbe abbreviare la durata di tali piani, con un conseguente notevole aumento del fabbisogno finanziario nel breve e medio termine.
- La gravità della crisi richiede un intervento di ristrutturazione senza precedenti. L'attuazione del pacchetto di misure proposto esige pertanto un'ingente partecipazione finanziaria pubblica. Lo sforzo finanziario necessario soltanto per l'arresto definitivo o temporaneo delle attività di pesca, per i segmenti di flotta gravemente colpiti dalla crisi, ammonta secondo le stime a oltre 1,6 miliardi di euro. Con il sostegno supplementare per gli investimenti volti a ridurre il consumo energetico, le misure di mercato e socioeconomiche, le azioni collettive e i progetti pilota, che sono tutti provvedimenti inclusi nell'azione temporanea specifica destinata a promuovere la ristrutturazione delle flotte da pesca colpite dalla crisi economica, il fabbisogno finanziario globale stimato si aggira intorno ai 2 miliardi di euro. Secondo le stime, l'attuale programmazione dell'asse 1 del FEP per queste misure corrisponde a circa 600 milioni di euro, a cui si aggiungono ulteriori 250 milioni di euro di cofinanziamento nazionale. La Commissione stima inoltre che altri 550 milioni di euro dovranno provenire dalla riprogrammazione dei programmi operativi del FEP. L'importo rimanente è stimato a circa 600 milioni di euro, di cui una parte potrà essere finanziata attraverso il margine non assegnato, disponibile all'interno della rubrica 2, dei massimali del quadro finanziario per il 2009 e il 2010, concentrando la parte più cospicua nel 2009. Questo lascia intatti i livelli effettivi di spesa della PAC. Eventuali importi supplementari potranno essere concessi solo se in questi due anni i livelli di spesa della PAC si manterranno decisamente al di sotto dei sottomassimali corrispondenti e solo dopo la realizzazione di un'analisi approfondita e se pienamente giustificati.

Prima di poter mobilitare fondi supplementari, la Commissione verificherà che gli Stati membri abbiano reso disponibili le ingenti risorse sopra indicate attraverso la riprogrammazione dei programmi operativi e attraverso contributi nazionali. Sul piano attuativo, la Commissione esaminerà la possibilità di istituire uno strumento finanziario ad hoc che avrà durata limitata in linea con le misure connesse alla crisi dei carburanti in ambito FEP. Le risorse previste da questo nuovo strumento ad hoc saranno assegnate agli Stati membri in base a criteri precisi.

In particolare, per beneficiare di questo sostegno supplementare gli Stati membri devono aver già assegnato una quota ingente della loro dotazione FEP alle misure necessarie per affrontare la crisi, attraverso la riprogrammazione delle risorse previste dai loro programmi operativi a

favore dell'asse 1, oppure devono aver istituito piani di adeguamento della flotta ambiziosi, che interessano una percentuale significativa della loro flotta nazionale.

7. Tempi previsti

Le azioni previste dal regolamento del Consiglio dovranno essere avviate entro il 31 dicembre 2010.