



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 21 febbraio 2013 (22.02)
(OR. en)**

6691/13

PECHE 67

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	18 febbraio 2013
Destinatario:	Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2013) 85 final
Oggetto:	Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sugli sforzi compiuti dagli Stati membri nel 2011 per raggiungere un equilibrio sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2013) 85 final.

All.: COM(2013) 85 final



Bruxelles, 18.2.2013
COM(2013) 85 final

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

**sugli sforzi compiuti dagli Stati membri nel 2011 per raggiungere un equilibrio
sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

sugli sforzi compiuti dagli Stati membri nel 2011 per raggiungere un equilibrio sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca

1. INTRODUZIONE E PRINCIPALI RISULTANZE

Gli Stati membri sono tenuti a conseguire un equilibrio stabile e duraturo tra la capacità delle loro flotte e le possibilità di pesca di cui dispongono¹. La gestione sostenibile della pesca richiede una flotta economicamente efficiente, che sfrutti le risorse naturali senza superare il rendimento massimo sostenibile (MSY, *Maximum Sustainable Yield*). Si tratta di uno dei principi chiave della riforma della politica comune della pesca proposta dalla Commissione europea.

La presente relazione presenta una rassegna delle flotte pescherecce dell'UE elaborata sulla base delle informazioni trasmesse dagli Stati membri nelle loro relazioni annuali relative al 2011², dei dati contenuti nel registro della flotta dell'UE³ e dei dati compilati nell'ambito del quadro di raccolta dati⁴ (cfr. allegato 1). Una valutazione di tali dati è stata effettuata dal comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP)⁵.

La conclusione principale è che gli Stati membri dovranno migliorare significativamente il modo in cui gestiscono le loro flotte e ne valutano l'equilibrio. La gestione delle attività di pesca è sempre più orientata all'obiettivo di conseguire il rendimento massimo sostenibile. Per questo motivo non è più sufficiente utilizzare massimali basati su parametri statici. Per gestire le flotte dell'UE in modo da conseguire la redditività economica e garantire il pieno sfruttamento del potenziale biologico delle risorse marine sono necessari indicatori di redditività e indicatori di sostenibilità più ampi. È indispensabile migliorare la valutazione degli stock, la raccolta e la trasmissione dei dati, le analisi e la metodologia.

2. MASSIMALI DI CAPACITÀ ...

Gli Stati membri devono garantire che la loro capacità di pesca in termini di stazza (GT) e di potenza (kW) sia sempre pari o inferiore ai livelli nominali stabiliti nel regolamento (CE) n. 1013/2010⁶. I dati che figurano attualmente nel registro della flotta indicano che tutti gli

¹ Articolo 11 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio.

² Secondo il disposto dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio.

³ A norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio e dell'articolo 11 del regolamento (UE) n. 1013/2010 della Commissione che stabilisce le modalità d'applicazione della politica UE per la flotta di cui al capitolo III del regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio.

⁴ In conformità del regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca.

⁵ Esame delle relazioni nazionali sugli sforzi compiuti dagli Stati membri per conseguire un equilibrio tra la capacità della flotta e le possibilità di pesca (CSTEP-12-18). *JRC Scientific and Policy Reports 2012*.

⁶ Articoli 7 e 8 del regolamento (CE) n. 1013/2010 della Commissione del 10 novembre 2010.

Stati membri, tranne la Romania, hanno rispettato tali livelli nominali (cfr. allegato 2). La capacità della flotta dell'Unione risulta inferiore ai massimali (-14,1% in termini di GT e -9,9% in termini di kW, con oscillazioni comprese tra il 2% e il 62%)⁷. Nel 2011 il numero di navi è diminuito del 2%, mentre la stazza e la potenza hanno registrato una flessione del 3,7% e 3,1% rispettivamente. Gli Stati membri hanno registrato riduzioni di entità comparabile sia in termini di stazza che di potenza, con qualche variazione (cfr. allegato 3).

Per garantire l'esattezza delle misurazioni riportate nel registro della flotta gli Stati membri sono tenuti a certificare sistematicamente i motori nuovi, i motori sostitutivi e i motori tecnicamente modificati di potenza superiore a 120 kW; tale condizione si applica a decorrere dal gennaio 2012 ai pescherecci soggetti a un regime di gestione dello sforzo di pesca e dal gennaio 2013 a tutti i pescherecci. Gli Stati membri devono inoltre procedere alla verifica dei dati sulla base di piani di campionamento. Se dall'esame dei dati risulta che la potenza motrice supera la potenza indicata nella licenza di pesca della nave occorre inoltre effettuare verifiche materiali.

Diversi Stati membri non hanno rispettato i termini per la misurazione e il controllo. Alcuni Stati membri non hanno ottemperato a nessun obbligo di controllo. Soltanto pochi Stati membri hanno adottato i piani di campionamento prescritti per la verifica dei dati. A fine novembre 2012 undici Stati membri avevano adottato un piano di campionamento per il controllo della potenza motrice, mentre altri nove ne avevano annunciato l'adozione a breve. Due Stati membri non lo hanno ancora fatto.

La Commissione attribuisce grande importanza al rispetto del regolamento sul controllo, essenziale per garantire condizioni di parità nel settore unionale della pesca.

La Corte dei conti europea ha pubblicato nel 2011 una relazione speciale sulla gestione della capacità della flotta dell'UE. Le attuali definizioni di capacità non risultano essere indicatori attendibili della capacità di cattura dei pescherecci⁸. La Commissione è consapevole che parametri quali la stazza (GT) e la potenza motrice (Kw) non permettono di tener conto del progresso tecnico e non ignora le difficoltà pratiche insite nella misurazione della potenza motrice.

Lo smantellamento dei pescherecci è stato lo strumento di gestione maggiormente utilizzato per ridurre la capacità. Secondo le stime della Commissione, i fondi UE assegnati a questa misura nel periodo 2000-2015 ammonteranno a quasi 1,3 miliardi di EUR (cfr. allegato 4).

Nell'analizzare questo tipo di aiuti la Corte dei conti europea ha concluso che i piani di disarmo sovvenzionati con fondi pubblici non erano sufficientemente mirati e non prevedevano criteri chiari di ammissibilità e selezione⁹. La Corte ha concluso che lo smantellamento dei pescherecci ha avuto un impatto trascurabile o addirittura nullo sugli stock ittici interessati.

⁷ Esclusa la Romania.

⁸ Relazione speciale n. 12/2011 della Corte dei conti "Le misure dell'UE hanno contribuito ad adeguare la capacità delle flotte pescherecce alle possibilità di pesca?" - paragrafo 21.

⁹ Relazione speciale n. 12/2011 della Corte dei conti "Le misure dell'UE hanno contribuito ad adeguare la capacità delle flotte pescherecce alle possibilità di pesca?" - paragrafo 76.

3. ... E INDICATORI DI CAPACITÀ

Nel corso del tempo la pratica di valutare la capacità delle flotte in termini di potenza motrice e di stazza ha dimostrato i propri limiti. Il fatto di mantenere questi parametri entro determinati massimali non significa necessariamente che sussiste un equilibrio tra la capacità delle flotte e le risorse da cui queste dipendono.

La valutazione degli squilibri richiede invece un'analisi delle prestazioni delle flotte in relazione allo stato delle risorse sfruttate, in termini economici e rispetto al grado di utilizzo delle navi. Questo tipo di analisi sembra mancare, o quantomeno non risulta esaustivo, nelle relazioni di diversi Stati membri.

La pressione di pesca esercitata dalla flotta supera il livello di sfruttamento sostenibile? Gli utili realizzati dai pescherecci sono mediamente almeno sufficienti per coprirne i costi a breve termine? La redditività della flotta è tale da consentire la sostituzione di natanti e motori quando necessario? Le navi sono pienamente utilizzate o molte di esse sono spesso inattive? Sono questi gli indicatori che permettono di rilevare eventuali squilibri a livello della flotta.

La presente relazione riassume gli sforzi messi in atto dagli Stati membri per risolvere i problemi e passa in rassegna le informazioni di cui oggi disponiamo oltre a quanto riferito dagli Stati membri.

Una flotta opera in maniera sostenibile ed è economicamente redditizia quando:

- sfrutta gli stock in modo sostenibile a breve termine e tende a mantenere la pressione di pesca al di sotto dei livelli di rendimento massimo sostenibile,
- è redditizia nel breve e
- nel lungo periodo; e
- è pienamente utilizzata, tenuto conto della stagionalità di molte attività di pesca in cui le navi dovrebbero di norma operare.

La Commissione ha chiesto allo CSTEP di valutare le flotte dell'UE sulla base di indicatori corrispondenti agli aspetti succitati. Per motivi di tempo e di risorse, lo CSTEP ha finora esaminato soltanto le 92 principali flotte dei 14 Stati membri più attivi nel settore della pesca. Queste rappresentano tuttavia il 72% delle entrate dell'UE provenienti dagli sbarchi e sono quindi indicative delle più importanti attività di pesca europee. Lo CSTEP ha utilizzato i valori degli indicatori calcolati sulla base delle relazioni degli Stati membri, dei dati del quadro di raccolta dati e delle valutazioni degli stock ittici.

Gli indicatori utilizzati sono elencati di seguito (per la descrizione completa si veda l'allegato 5).

Flotta operante su stock ittici sfruttati oltre i livelli MSY significa che, in media, l'attività di pesca della flotta ha superato livelli sostenibili a lungo termine. Tenuto conto degli obiettivi della riforma della PCP, lo standard di riferimento utilizzato è un livello di sfruttamento inferiore all'MSY.

Pareggio significa che gli utili della flotta sono sufficienti a coprirne le spese a breve termine.

Scarso rendimento economico significa che nel lungo periodo gli utili della flotta non sono stati sufficienti per sostituirci i beni di investimento (pescherecci, motori) soggetti ad usura. Se costante e persistente nel tempo, un rendimento negativo delle immobilizzazioni materiali può essere indice di sovracapitalizzazione.

Sottoutilizzazione significa che, pur essendo in attività, le navi hanno operato per non oltre il 70% del tempo possibile, tenuto conto della stagionalità delle attività di pesca.

Navi inattive si riferisce alle imbarcazioni che non hanno praticato attività di pesca in nessun periodo dell'anno.

Gli indicatori sono basati su *valori medi* per ogni segmento di flotta preso in esame. Ad esempio, all'interno di uno stesso segmento i risultati economici variano da una nave all'altra e possono essere migliori o peggiori dei valori medi.

4. CAPACITÀ DELLA FLOTTA PER STATO MEMBRO

La seguente rassegna della flotta per Stato membro è basata sulle relazioni degli Stati membri e sulle risultanze dell'esame dello CSTEP per il periodo 2008-2011, se disponibili.

In **Belgio** le flotte pescherecce hanno registrato una marcata riduzione dal 2003 grazie alla revoca di licenze preesistenti e alla riassegnazione delle possibilità di pesca alle navi rimanenti. Il Belgio non ha trasmesso informazioni particolareggiate sui singoli segmenti, ma ha riferito che la capacità complessiva della flotta è commisurata alle possibilità di pesca.

Dall'esame dello CSTEP emerge che, in media, il segmento delle sfogliare di 18-24 m non ha prodotto utili sufficienti per sostituire i propri beni d'investimento. Sia questo segmento che quello delle sfogliare di 24-40 m hanno operato su stock sfruttati oltre i livelli MSY.

La **Bulgaria** ha riferito che risorse alieutiche e dimensioni della flotta sembrano pressoché in equilibrio. Tale paese intende adottare misure volte a ridurre il numero delle navi inattive e ha avviato un processo di riforma del proprio quadro legislativo.

Nel 2011 oltre il 57% delle navi (per lo più di lunghezza inferiore a 12 m) non ha praticato alcuna attività di pesca. A causa dei consumi più elevati e del rincaro dei prezzi del carburante, tutte le flotte composte da navi di lunghezza superiore a 12 m hanno registrato nel periodo in esame risultati economici modesti, riuscendo tuttavia a mantenersi in pareggio. Le navi di lunghezza inferiore a 18 m sono state sottoutilizzate e hanno operato soltanto per il 70% del tempo di pesca massimo possibile.

Cipro intende ridurre la sovracapitalizzazione procedendo al disarmo di circa 100 piccole navi per la pesca costiera che non avevano subito limitazioni dello sforzo di pesca. In questo paese il numero dei piccoli pescherecci soggetti a limitazioni dello sforzo è aumentato nel corso dell'ultimo decennio, mentre è stata ridotta la capacità della flotta in termini di stazza e di potenza motrice.

Tutte le flotte, ad eccezione delle navi operanti con attrezzi fissi polivalenti di 12-24 m, sono state sottoutilizzate. Gli investimenti hanno prodotto rendimenti scarsi o negativi in tutte le flotte.

Con l'introduzione del sistema di quote individuali trasferibili, a partire dal 2003 si è registrata in **Danimarca** una marcata riduzione della capacità della flotta (in termini di navi, stazza e potenza motrice). La Danimarca ritiene che la situazione sia relativamente stabile e che non sussistano eccessi di capacità fisica significativi a lungo termine. Questo paese segnala tuttavia un eccesso di capacità nella flotta operante con attrezzi fissi polivalenti di 0-12 m e 12-24m, nella flotta dei piccoli pescherecci da traino (pescherecci per traino demersale e sciabica di 0-12 m) e in quella delle navi operanti con draghe di 12-24 m.

L'analisi dello CSTEP indica che tutte le flotte danesi prese in esame hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Tre flotte non hanno prodotto utili sufficienti per sostituire i loro beni d'investimento (navi con attrezzi fissi polivalenti di 10-12 m e 12-18 m e navi con attrezzi mobili e attrezzi fissi di 12-18 m). Due flotte (navi con attrezzi mobili e attrezzi fissi di 18-24m e navi per traino demersale e sciabica di 18-24m) risultano inoltre sottoutilizzate.

La relazione della **Germania** non è basata sugli orientamenti e sugli indicatori esistenti. Il rapporto tra capacità e risorse è stato esaminato soltanto in termini qualitativi per tipo di flotta. Questo paese riferisce che il suo obiettivo è mantenere una capacità complessiva che consenta di sfruttare i contingenti di pesca di cui dispone. Nel 2011 sono state registrate riduzioni del 5,6% in termini di navi, del 4,4% in termini di GT e del 6,4% in termini di kW. Non sono stati effettuati ritiri dalla flotta sovvenzionati con fondi pubblici.

Dall'analisi dello CSTEP risulta che le navi di lunghezza inferiore a 10 m dotate di attrezzi fissi, le navi con reti da traino delle categorie 12-18 m, 18-24 m e 24-40 m e le navi dotate di sfogliare della categoria 24-40 m hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY (benché in condizioni di sostenibilità economica). Le navi sono state sottoutilizzate e un numero elevato di piccoli pescherecci non ha esercitato nessuna attività di pesca (tra cui 458 navi di lunghezza inferiore a 10 m).

L'**Estonia** ha segnalato un eccesso di capacità, principalmente nel segmento dei pescherecci da traino di lunghezza inferiore a 12 m. Sette navi sono state ritirate dalla flotta nel 2011 (con una riduzione di 371 GT e 1056 kW).

L'analisi dello CSTEP indica che i pescherecci da traino pelagici di 24-40 m hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY e sono stati sottoutilizzati, nonostante questo segmento sia risultato economicamente sostenibile.

La **Grecia** non ha presentato una valutazione dell'equilibrio tra capacità e risorse o della strategia nazionale per la flotta peschereccia, né ha trasmesso le informazioni previste nell'ambito del quadro di raccolta dati. Questo paese ha segnalato una situazione di sovrasfruttamento per il nasello e i gamberetti nel Mar Egeo, senza però fornire precise indicazioni al riguardo. Nel 2011 sono state ritirate dalla flotta 488 navi (con una riduzione del 3,6% in termini di GT e del 4,0% in termini di kW). Per i pescherecci con reti a strascico e con reti a circuizione (per la pesca di acciughe e sardine) sono stati elaborati piani di gestione che prevedono un sistema di licenze speciali.

La mancanza di dati (biologici, economici e tecnici) non consente di valutare l'equilibrio tra la capacità delle flotte greche e le risorse disponibili.

La **Spagna** riferisce che la capacità della flotta ha continuato a superare le possibilità di pesca e che la flotta era in grado di catturare quantitativi superiori al contingente assegnatole. Sono proseguiti gli sforzi per ridurre la capacità della flotta con e senza aiuti pubblici (-4,6% in

termini di stazza e -3,7% in termini di potenza nel 2011). Per quanto concerne l'indicatore tecnico, la Spagna ha segnalato una sottoutilizzazione di parte della flotta sia nelle acque nazionali che in quelle internazionali, benché con un andamento decrescente tra il 2008 e il 2011. Sono state trasmesse informazioni unicamente sui ricavi correnti/ricavi di pareggio delle flotte. Questo è in parte dovuto al fatto che non sono stati forniti dati disaggregati riguardanti le catture. La Spagna riferisce che tutte le flotte operano con profitto e che nel calcolo del reddito sono state incluse le sovvenzioni assegnate agli armatori.

La mancanza di dati non consente di effettuare una valutazione comparativa obiettiva del grado di sovrasfruttamento delle risorse e della sostenibilità economica del settore. Secondo i calcoli dello CSTEP (che non tengono conto delle sovvenzioni), i segmenti delle navi di lunghezza inferiore a 10 m operanti con attrezzi mobili e attrezzi fissi, delle navi operanti con reti a strascico e sciabiche delle categorie 18-24 m e 24-40 m e delle navi operanti con palangari delle categorie 24-40 m e >40 m non hanno raggiunto una situazione di pareggio.

La relazione della **Francia** riguarda l'insieme delle navi della flotta metropolitana e rileva una situazione di equilibrio per la maggior parte delle attività di pesca. Non sono stati forniti indicatori biologici, tecnici ed economici. Nel 2011 sono state dismesse in Francia 133 navi con aiuti pubblici, per un totale di 7 653 GT e 20 408 kW. Nell'ambito di piani specifici di uscita dalla flotta sono state ritirate quasi 60 navi in diverse categorie di pesca "sensibili".

L'analisi dello CSTEP rileva una serie di situazioni differenti. Le flotte delle categorie <10 m, 10-12 m, 12-18 m, 18-24 m e 24-40 m dotate di reti fisse e di reti da posta derivanti hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Tuttavia esse sono risultate economicamente sostenibili e sembrano aver raggiunto una situazione di pareggio nel periodo in esame. Anche le flotte operanti con palangari e attrezzi mobili polivalenti della categoria 24-40 m hanno basato la loro attività su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Gli indicatori denotano risultati economici modesti nel corso del periodo analizzato.

Anche le flotte operanti con draghe della categoria 12-18 m, reti da traino pelagiche delle categorie 18-24 m e >40 m, reti a strascico e sciabiche delle categorie 18-24 m, 24-40 m e >40 m e reti a circuizione della categoria >40 m hanno registrato risultati economici modesti nel periodo in esame. Le flotte operanti con nasse e trappole (<10 m), palangari (<10 m), reti a strascico e sciabiche (10-12 m e 12-18 m) sono invece risultate economicamente sostenibili. Tuttavia si dispone di scarse informazioni sullo stato delle risorse da cui esse dipendono.

L'**Irlanda** ha segnalato la possibilità che permangano squilibri in determinate flotte, senza tuttavia precisare quali. Occorre migliorare ulteriormente la disponibilità dei dati.

Lo CSTEP segnala che i pescherecci da traino pelagici della categoria 24-40 m hanno basato la loro attività su stock ittici sfruttati al di sopra dei livelli MSY e non hanno realizzato utili sufficienti per sostituire i loro beni d'investimento. Anche i pescherecci da traino pelagici di lunghezza inferiore a 40 m hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY e sono stati sottoutilizzati; tuttavia questa categoria presenta una situazione di pareggio ed è apparsa economicamente sostenibile. Nelle flotte operanti con draghe (10-12 m) e con reti a strascico e sciabiche (18-24 m) si osservano segni di sovracapitalizzazione. La flotta operante con nasse e trappole della categoria <10 m è risultata economicamente sostenibile; tuttavia non esistono dati sufficienti sugli stock sfruttati da queste navi.

L'**Italia** segnala un eccesso di capacità nel segmento dei pescherecci con reti a strascico e a circuizione della categoria >24 m e prevede la realizzazione di un ampio piano di disarmo.

L'analisi dello CSTEP indica che le flotte operanti con reti a strascico, sciabiche (24-40 m) e sfogliare (24-40 m) non hanno realizzato utili sufficienti per sostituire i beni di investimento; in quest'ultima categoria si osserva inoltre uno scarso utilizzo della capacità. Le flotte con attrezzi fissi polivalenti (6-12 m), draghe, reti a strascico e sciabiche (12-18 m e 18-24 m) risultano economicamente sostenibili.

Per la maggior parte delle flotte non si conosce a sufficienza la situazione biologica degli stock, per cui risulta impossibile valutare in che misura esse operino su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY.

La **Lettonia** segnala un eccesso di capacità nel segmento dei pescherecci da traino delle categorie 12-24 m e 24-40 m e dei pescherecci con reti da posta fisse della categoria 24-40 m. La flotta lettone ha registrato una riduzione del 14,9% in termini di GT e del 14,3% in termini di kW. La Lettonia ha applicato un regime di arresto definitivo per il periodo 2011-2012.

L'analisi dello CSTEP indica che, pur essendo economicamente sostenibile, l'attività dei pescherecci da traino pelagici di 24-40 m si è basata su stock ittici sfruttati leggermente al di sopra di livelli MSY.

La **Lituania** mira a mantenere una capacità complessiva che consenta di sfruttare i contingenti di pesca di cui dispone. Nel 2011 il numero delle navi è sceso notevolmente (-12%), ma la capacità della flotta ha subito soltanto una leggera riduzione in termini di stazza (-1,6% GT) ed è rimasta pressoché invariata in termini di potenza motrice. La Lituania non ha applicato gli indicatori nella sua relazione.

Dall'analisi dello CSTEP risulta che le flotte operanti con reti a strascico e sciabiche della categoria 24-40 m non hanno operato su stock sovrasfruttati e sono risultate economicamente sostenibili. Si è però registrato una notevole sottoutilizzazione.

Malta ha segnalato un eccesso di capacità per l'intera flotta per il 2009 e 2010; la mancanza di dati economici e sociali non consente tuttavia di trarre conclusioni per il 2011. La capacità della flotta maltese ha subito una netta riduzione (-32,8% in termini di GT e -9,2% in termini di kW).

L'utilizzo delle navi è risultato inferiore al 50%.

I **Paesi Bassi** hanno riferito che alcune imbarcazioni adibite alla pesca di specie demersali sono state raramente utilizzate e che sarebbe possibile pescare il contingente disponibile con un minor numero di navi. Nel settore delle specie demersali, pur rimanendo leggermente al di sopra del livello di riferimento, l'indicatore biologico si è mosso nella giusta direzione nel periodo dal 2008 al 2011. Per quanto riguarda le flotte adibite alla pesca di specie pelagiche, la situazione biologica è abbastanza soddisfacente nell'Atlantico nordorientale, mentre risulta eccessiva la pressione esercitata sugli stock sfruttati nelle acque dell'Africa occidentale e in altre zone d'altura.

L'analisi dello CSTEP indica che, a parte le sfogliare della categoria 18-24 m, le altre cinque flotte sottoposte a valutazione hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Inoltre il segmento delle navi con reti a strascico e sciabiche è stato sottoutilizzato. Le flotte pelagiche hanno mostrato segni di sovracapitalizzazione.

La **Polonia** riferisce che non sono necessarie ulteriori riduzioni della flotta. L'aringa del Baltico centrale, catturata principalmente da pescherecci da traino pelagici di 24-40 m, ha

registrato un tasso di mortalità per pesca troppo elevato. Nel 2009 si è osservato un sensibile miglioramento degli indicatori economici per la flotta del Mar Baltico, tranne per le navi con palangari della categoria 12-18 m e per le navi con reti a strascico della categoria 18-24 m. Nel 2011 due terzi della flotta dedicata alla cattura del merluzzo bianco del Mar Baltico hanno beneficiato di un aiuto per l'arresto temporaneo. Queste navi riprenderanno presto l'attività di pesca. Il 13,8% delle imbarcazioni, vale a dire il 16% della flotta in termini di stazza, è rimasto inattivo.

Il **Portogallo** riferisce che le proprie flotte sono commisurate alle possibilità di pesca. Nel 2011 la capacità complessiva della flotta metropolitana portoghese è rimasta praticamente invariata (riduzione dell'1%).

Una parte cospicua delle catture proveniva da stock ittici per i quali non si dispone di una valutazione. Gli indicatori calcolati dallo CSTEP indicano tuttavia che le flotte hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY.

Dall'analisi dello CSTEP emerge che le flotte operanti con attrezzi mobili e attrezzi fissi della categoria 0-10 m e le navi operanti con palangari della categoria 24-40 m hanno registrato modesti risultati economici a lungo termine. Le flotte operanti con attrezzi fissi polivalenti (0-10 m), reti da posta derivanti e reti fisse (12-18 m), nasse e trappole (12-18 m) e reti a circuizione (18-24 m e 24-40 m) sono state sottoutilizzate. Le flotte operanti con attrezzi fissi e attrezzi mobili polivalenti, reti a strascico e sciabiche e palangari della categoria 24-40 m sono risultate economicamente sostenibili. Tuttavia per queste flotte non si dispone di una valutazione della sostenibilità biologica.

La **Romania** non ha presentato alcuna relazione per il 2011, né ha trasmesso le informazioni previste nell'ambito del quadro di raccolta dati.

La relazione della **Slovenia** segnala un eccesso di capacità nella maggior parte delle flotte nazionali. Questo paese intende avvalersi di fondi pubblici per sovvenzionare programmi di disarmo nel primo semestre del 2012 e procedere a un adeguamento dello sforzo di pesca per le varie flotte.

Con il 55% di imbarcazioni inattive, la flotta è stata nettamente sottoutilizzata. Tale percentuale comprende tuttavia la pesca di specie migratorie esercitata a titolo di attività parziale.

Le conoscenze sulla situazione biologica degli stock sono scarse e non si dispone di valutazioni.

La **Finlandia** non ha applicato gli orientamenti nella sua relazione, né ha utilizzato altri indicatori per valutare il rapporto tra capacità e possibilità di pesca. Questo paese ha dichiarato che sussiste un equilibrio ragionevole tra capacità della flotta e risorse ittiche. Nel 2011 lo sforzo di pesca è aumentato del 12,2% rispetto al 2010, principalmente nel settore pelagico. Delle 75 navi della flotta d'altura, il 28% non ha esercitato attività di pesca nel 2011.

La **Svezia** riferisce che intende ovviare con programmi di disarmo all'eccesso di capacità che ancora sussiste in diverse flotte. I due programmi destinati ai pescherecci da traino per la pesca del merluzzo bianco hanno permesso di ridurre la capacità della flotta nella misura del 26% in termini di GT e del 19% in termini di kW.

L'analisi dello CSTEP indica che molte delle flotte esaminate hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Inoltre, le flotte della categoria 10-12 m operanti con attrezzi fissi e quelle della categoria 24-40 m operanti con reti a strascico e sciabiche non hanno realizzato utili sufficienti per sostituire i beni d'investimento. Si è registrata una sottoutilizzazione in alcuni settori.

Il **Regno Unito** ritiene che molte flotte operino in modo sostenibile in quanto la pressione esercitata sulle risorse non supera i tassi precauzionali di mortalità per pesca, anche se sussiste uno squilibrio in alcuni settori (ad esempio per gli stock soggetti a regimi di ricostituzione). Dall'ottobre 2010 la cosiddetta "license parking facility" (attribuzione di più licenze a uno stesso peschereccio) ha consentito una ristrutturazione delle flotte. Il Regno Unito ha riferito in merito alle riduzioni di capacità conseguite, ma non ha presentato piani volti a realizzare ulteriori adeguamenti.

L'analisi dello CSTEP indica che molte flotte hanno operato su stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY. Per le flotte della categoria <10 m operanti con nasse e trappole e le flotte delle categorie 12-18 m, 18-24 m e >40 m operanti con reti a strascico e sciabiche non si dispone di alcuna valutazione del loro grado di dipendenza da risorse sovrasfruttate. Tuttavia queste flotte sono risultate economicamente sostenibili.

5. CONCLUSIONI

L'analisi degli sforzi compiuti dagli Stati membri per raggiungere un equilibrio sostenibile tra capacità della flotta e risorse ittiche rivela che la flotta peschereccia europea è tuttora sovradimensionata. Nonostante le riduzioni operate nell'ultimo decennio in molte marinerie europee, in diversi paesi numerosi pescherecci sono stati sottoutilizzati e non hanno neppure raggiunto il pareggio di bilancio. Molte navi non hanno realizzato utili sufficienti per effettuare gli investimenti necessari, ad esempio per l'ammodernamento di attrezzi e natanti.

Nel periodo in esame troppe flotte hanno basato la loro attività su stock sfruttati oltre i livelli di rendimento massimo sostenibile, contrariamente a quanto previsto da uno degli obiettivi chiave della nuova PCP.

La vigente strategia di gestione della flotta non ha permesso di conseguire un equilibrio tra le flotte e le risorse che queste sfruttano. Non basta, infatti, rispettare i massimali di capacità stabiliti a livello nazionale ed espressi in termini di stazza della nave (GT) e potenza (kW).

Garantire l'equilibrio tra capacità della flotta e risorse ittiche è una delle questioni essenziali che è chiamata ad affrontare la riforma della politica comune della pesca. I primi responsabili della gestione della flotta sono gli Stati membri. Le conseguenze derivanti dalla sovracapitalizzazione delle flotte e dal fatto che queste continuino a basare la propria attività su stock sovrasfruttati dimostrano che occorre dotarsi di strumenti di gestione della flotta più efficaci nell'ambito della nuova PCP. Gli Stati membri dovranno gestire le loro flotte in modo da garantire che queste sfruttino gli stock ittici nel rispetto dei livelli di rendimento massimo sostenibile e continuino ad essere redditizie.

Allegato 1: Qualità delle informazioni

1 Informazioni qualitative e descrittive

Nella tabella che segue il simbolo (X) indica i settori problematici in cui le relazioni nazionali recano informazioni insufficienti o nessuna informazione.

	Correlazioni tra flotte e attività di pesca	Evoluzione della flotta	Indicazione dei regimi di riduzione dello sforzo	Impatto dei regimi di riduzione dello sforzo	Valutazione del regime di gestione della flotta	Piani intesi a migliorare il regime di gestione della flotta	Indicazione della conformità al regime di entrata/uscita	Modifiche delle procedure amministrative	Valutazione dell'equilibrio
BE			X	X					
BG	X			X		X		X	
CY									
DE			X	X	X	X			X
DK									
EE			X	X	X			X	X
EL					X	X		X	X
ES									
FI	X					X		X	X
FR	X	X	X		X		X		X
IE					X	X			
IT									
LT	X				X	X	X		X
LV				X		X			X
MT	X	X			X			X	
NL			X			X		X	X
PO					X				
PT				X					
RO	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SI	X					X			X
SE				X		X	X		
UK	X	X			X	X			X

Fonte: tabella 5.3 della relazione dello CSTEP-12-18 - Esame delle relazioni nazionali sugli sforzi compiuti dagli Stati membri per conseguire un equilibrio tra la capacità della flotta e le possibilità di pesca.

2 Informazioni quantitative

Per poter valutare in che misura l'attività di una flotta dipende da stock sfruttati al di sopra dei livelli MSY è necessario disporre di valutazioni quantitative degli stock ittici. Tali informazioni sono disponibili per la maggior parte degli stock del Mar Baltico e del Mare del Nord, ma sono lungi dall'essere esaustive per le popolazioni ittiche del Mar Celtico. Nel Mediterraneo molte flotte operano su stock ittici di cui non si conosce lo stato, ma la disponibilità dei dati per questa regione sta migliorando rapidamente. Alcuni Stati membri hanno trasmesso informazioni sui tassi di cattura, che tuttavia non consentono di trarre conclusioni sulla sostenibilità delle attività di pesca.

La maggior parte degli Stati membri non ha affrontato nella propria relazione la questione dell'equilibrio tra risorse e flotte pescherecce quale definito nel quadro di raccolta dati. Ciò non consente di realizzare una valutazione quantitativa dell'equilibrio, dal momento che i dati disponibili non corrispondono alle flotte esaminate.

Sono inoltre necessari i dati degli Stati membri sulle catture e sul valore delle catture per ciascuna flotta. Queste informazioni, che devono essere comunicate nell'ambito del quadro di raccolta dati, non sono state trasmesse da tutti gli Stati membri.

Per alcuni Stati membri mancano anche le informazioni sul rendimento delle immobilizzazioni materiali (ROFTA) o si dispone soltanto di informazioni parziali.

Dal quadro di raccolta dati si ricavano, per la maggior parte degli Stati membri, i dati relativi al numero di navi inattive per classe di lunghezza (a prescindere dalla specie bersaglio o dal tipo di attrezzo). Tuttavia la qualità di questi dati lascia in alcuni casi a desiderare.

I valori dell'indicatore tecnico (numero medio di giorni in mare per nave diviso per il numero massimo di giorni per la flotta) sono stati comunicati dalla maggior parte degli Stati membri, ma i dati non sono completi. Tali valori non figurano nella relazione di sette Stati membri.

Allegato 2

Tabella 2.1: rispetto dei massimali di entrata-uscita al 31.12.2011 (escluse le regioni ultraperiferiche)

	GT			A/B			KW			C/D
	GT	MAX GT	A/B	KW	MAX KW	C/D				
	A	B		C	D					
	at 31/12/2011									
BE	15.326	18.864	81,24%	49.135	51.585	95,25%				
BG	7.373	8.023	91,89%	61.307	66.093	92,76%				
DK	64.503	88.604	72,80%	232.469	313.976	74,04%				
DE	64.294	71.114	90,41%	148.277	167.089	88,74%				
EE	14.281	21.630	66,02%	38.915	52.739	73,79%				
IE	59.571	77.334	77,03%	182.307	210.083	86,78%				
EL	83.807	88.122	95,10%	483.390	492.999	98,05%				
ES	373.465	397.752	93,89%	841.788	909.704	92,53%				
FR	153.998	176.362	87,32%	701.022	772.971	90,69%				
IT	175.393	183.964	95,34%	1.056.757	1.112.589	94,98%				
CY	4.213	11.013	38,26%	45.329	47.909	94,62%				
LV	34.725	47.202	73,57%	52.684	60.458	87,14%				
LT	45.216	73.489	61,53%	54.357	73.516	73,94%				
MT	7.996	14.890	53,70%	77.489	95.792	80,89%				
NL	135.585	166.384	81,49%	288.415	350.736	82,23%				
PL	33.379	38.254	87,26%	82.890	91.637	90,45%				
PT	86.826	94.805	91,58%	299.565	314.912	95,13%				
RO	934	1.874	49,85%	7.714	6.296	122,53%				
SI	1.002	1.057	94,75%	10.763	10.974	98,08%				
FI	16.028	18.207	88,03%	171.167	182.375	93,85%				
SE	29.642	42.778	69,29%	170.472	211.038	80,78%				
UK	202.317	231.747	87,30%	810.306	914.989	88,56%				
Σ 31/12/2011	1.609.873	1.873.469	85,93%	5.866.515	6.510.460	90,11%				

N.B.: dati ricavati dal registro della flotta dell'Unione, situazione al 1° settembre 2012 (Romania: situazione al 1° marzo 2012)

Allegato 3

Tabella 3.1. Evoluzione della flotta degli Stati membri (navi, stazza e potenza motrice) nel 2011 (escluse le regioni ultraperiferiche)

	31/12/2010		31/12/2011		Δ 2010-2011		Δ 2010-2011		
	N	GT	N	GT	N	GT	ΔN (%)	ΔGT (%)	ΔkW (%)
BE	89	15.812	86	15.326	49.135		-3,4%	-3,1%	-4,0%
BG	2340	7.931	2.336	7.373	61.307		-0,2%	-7,0%	-3,4%
DK	2.820	66.007	2.786	64.503	232.469		-1,2%	-2,3%	-3,2%
DE	1.671	67.216	1.580	64.294	148.277		-5,4%	-4,3%	-6,3%
EE	934	14.671	923	14.281	38.915		-1,2%	-2,7%	-3,2%
IE	2.060	64.576	2.092	59.571	182.307		1,6%	-7,7%	-1,6%
EL	17.165	86.919	16.658	83.807	483.390		-3,0%	-3,6%	-4,0%
ES	9.895	387.527	9.571	373.465	841.788		-3,3%	-3,6%	-3,7%
FR	4.719	158.841	4.640	153.998	701.022		-1,7%	-3,0%	-1,8%
IT	13.450	185.398	13.063	175.393	1.056.757		-2,9%	-5,4%	-4,5%
CY	1004	4.145	1.080	4.213	45.329		7,6%	1,7%	5,2%
LV	786	40.804	731	34.725	52.684		-7,0%	-14,9%	-14,3%
LT	171	45.965	151	45.216	54.357		-11,7%	-1,6%	-0,1%
MT	1091	11.900	1.054	7.996	77.489		-3,4%	-32,8%	-9,2%
NL	743	130.623	740	135.585	288.415		-0,4%	3,8%	-0,3%
PL	793	37.268	790	33.379	82.890		-0,4%	-10,4%	-4,6%
PT	7.175	86.969	7.110	86.826	299.565		-0,9%	-0,2%	-0,4%
RO	475	1.181	502	934	7.714		5,7%	-20,9%	15,9%
SI	184	1.003	184	1.002	10.763		0,0%	-0,1%	-0,9%
FI	3.366	16.684	3.332	16.028	171.167		-1,0%	-3,9%	-1,0%
SE	1.360	32.945	1.368	29.642	170.472		0,6%	-10,0%	-4,4%
UK	6.481	207.641	6.453	202.317	810.306		-0,4%	-2,6%	-2,1%
Σ	78.772	1.672.025	77.230	1.609.873	5.866.515		-2,0%	-3,7%	-3,1%

N.B.: dati ricavati dal registro della flotta dell'Unione, situazione al 1° settembre 2012 (Romania: situazione al 1° marzo 2012)

Allegato 4

Tabella 4.1. Impegni del FEP per misure di arresto definitivo delle attività di pesca (2007-31.7. 2012).

	% S	NS	% R	NR	%S + %R	S+R
IE	97%	46	0,00%	0	97%	46
MT	55%	15	0,00%	0	55%	15
FR	52%	473	0,00%	0	52%	473
IT	38%	1067	1,60%	7	40%	1074
EL	33%	796	0,00%	0	33%	796
BE	32%	9	0,00%	0	32%	9
NL	24%	23	0,00%	0	24%	23
ES	23%	668	0,10%	1	23%	669
SE	21%	30	0,50%	1	21%	31
DK	20%	69	0,00%	0	20%	69
LV	17%	134	0,80%	8	18%	142
LT	12%	32	0,40%	1	13%	33
PT	11%	65	0,00%	0	11%	65
BG	10%	21	0,00%	0	10%	21
CY	9%	14	0,00%	0	9%	14
UK	8%	97	0,00%	0	8%	97
PL	6%	73	0,20%	5	6%	78
EE	4%	16	6,30%	10	10%	26
RO	1%	5	0,70%	5	2%	10
DE	0%	0	0,00%	0	0%	0
FI	0%	0	0,00%	0	0%	0
SI	0%	0	0,00%	0	0%	0
EU	22%	3653	0,50%	38	22%	3691

Fonte: dati trasmessi dagli SM su richiesta formale della DG MARE (agosto 2012) di presentare dati cumulativi sul FEP per il periodo 1.1.2007 - 31.7.2012)

%s: percentuale di impegni fino ad ora approvati dal FEP per la demolizione delle navi;

NS: numero di operazioni di demolizione (navi);

R%: percentuale di impegni del FEP per la riconversione delle navi;

NR: numero di riconversioni (navi);

%S + %R: **percentuale complessiva demolizione + riconversione**

Allegato 5

Indicatori utilizzati dallo CSTEP

L'indicatore "tasso di prelievo sostenibile" è una media dei tassi di mortalità per pesca registrati dagli stock ittici sfruttati da ciascuna flotta, ponderata in funzione della rilevanza economica di ciascuno stock all'interno delle catture. Si considera che gli stock siano sfruttati, in media, al tasso di rendimento massimo sostenibile quando questo indicatore è pari a 1. Valori superiori a 1 indicano che l'attività della flotta dipende, in media, da stock sovrasfruttati (e viceversa). Questo indicatore non tiene conto del fatto che determinati stock nel mix di catture possono essere più o meno gravemente sovrasfruttati o depauperati, né tiene conto dell'impatto esercitato da altre flotte sullo sfruttamento delle risorse.

Due sono gli indicatori di sostenibilità economica. Il ritorno sulle immobilizzazioni materiali (ROFTA) è un indicatore indiretto dell'utile sul capitale investito che consente di misurare la redditività economica a lungo termine. Misura l'utile netto diviso per il valore degli investimenti di capitale. Un indice superiore al tasso di interesse privo di rischio ottenibile con altri investimenti (2% nominale) significa che la flotta è economicamente sana ed è in grado di sostituire i beni d'investimento quando necessario. Un ROFTA inferiore al 2% indica che l'investimento non è economicamente conveniente in quanto possono essere realizzati profitti maggiori investendo in altre attività.

Il rapporto "ricavi correnti/ricavi di pareggio" (*Current Revenue/Break-Even Revenue - CR/BER*) misura la redditività a breve termine. Un indice inferiore a 1 significa che le navi non sono in grado di coprire i costi di funzionamento e sono costrette a sospendere l'attività di pesca in caso di mancanza di liquidità. Un indice superiore a 1 significa che le navi sono in grado di coprire i costi di funzionamento, ma non che generano un reddito sufficiente a sostituire i beni d'investimento.

Due indicatori consentono di valutare se le navi sono "pienamente utilizzate". In primo luogo, un "indicatore tecnico", definito come il rapporto tra il tempo medio trascorso in mare diviso per il tempo di pesca massimo possibile per l'attività considerata. Tale valore è pari a 1 quando tutte le navi utilizzano il tempo di pesca massimo possibile, anche per campagne di breve durata. Valori inferiori a 1 indicano che parte della flotta opera per un tempo inferiore al massimo possibile. Una soglia del 70% è generalmente indice di sottoutilizzazione significativa. Vi possono essere anche navi "inattive", cioè che non operano in nessun momento dell'anno. La presenza di numerose navi inattive in una flotta peschereccia significa che la flotta non è commisurata alle risorse.