



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 19.12.2007
COM(2007) 828 definitivo

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

**sugli sforzi compiuti dagli Stati membri nel 2006 per il raggiungimento di un equilibrio
sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca**

{SEC(2007) 1703}

{SEC(2007) 1704}

INDICE

1.	Introduzione	3
2.	Sintesi delle relazioni annuali degli Stati membri.....	3
2.1.	Descrizione delle flotte in relazione alle attività di pesca.....	4
2.2.	Impatto esercitato dai programmi di riduzione dello sforzo di pesca sulla capacità ...	6
2.3.	Conformità al regime di entrata/uscita e ai livelli di riferimento.....	9
2.4.	Punti di forza e lacune dei sistemi di gestione della flotta.....	9
3.	Conformità alle norme di gestione della capacità di pesca. Risultati complessivi	9
3.1.	Risultati relativi alla flotta metropolitana (escluse le navi registrate nelle regioni ultraperiferiche).....	9
3.2.	Risultati relativi alle flotte registrate nelle regioni ultraperiferiche	10
4.	Conclusioni della Commissione.....	11

1. INTRODUZIONE

A norma dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 2371/2002¹ e dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 1438/2003², entro il 1° maggio di ogni anno gli Stati membri devono presentare alla Commissione una relazione sugli sforzi compiuti nell'anno precedente per raggiungere un equilibrio sostenibile tra la capacità della flotta e le possibilità di pesca. Le relazioni degli Stati membri possono essere consultate sul sito web Europa³. Sulla base di tali relazioni e dei dati contenuti nel registro della flotta peschereccia comunitaria⁴ la Commissione ha elaborato per il 2006 una sintesi che è presentata al comitato scientifico, tecnico ed economico per la pesca (CSTEP) e al comitato per il settore della pesca e dell'acquacoltura. La presente relazione della Commissione presenta ora al Consiglio e al Parlamento europeo la sintesi delle relazioni degli Stati membri, unitamente a un allegato tecnico e ai pareri dei suddetti comitati. L'allegato contiene osservazioni particolareggiate sulla gestione della capacità⁵ accompagnate da tabelle e grafici che illustrano l'evoluzione generale della flotta peschereccia dell'UE e l'osservanza del regime di entrata/uscita da parte degli Stati membri. Sono inoltre disponibili sul sito web Europa le seguenti informazioni (in inglese):

- dati particolareggiati sulla conformità dei singoli Stati membri;
- risultati ottenuti in ciascuna delle regioni ultraperiferiche della Comunità;
- relazioni degli Stati membri.

2. SINTESI DELLE RELAZIONI ANNUALI DEGLI STATI MEMBRI

Quest'anno solo 12 Stati membri hanno rispettato i termini per la presentazione delle relazioni. Sette relazioni sono pervenute con un ritardo compreso tra due settimane e due mesi. Quella del Regno Unito è stata inviata il 31 ottobre 2007, troppo tardi per consentirne l'integrazione nel documento della Commissione. Nonostante questi ritardi, il 31 luglio 2007 la Commissione ha presentato la relazione di sintesi ai succitati comitati. Va inoltre precisato che, benché le indicazioni contenute nell'articolo 13 del regolamento (CE) n. 1438/2003 per l'elaborazione dei rapporti siano state seguite da molti Stati membri, non sempre la qualità dei dati trasmessi era consona ai fini della presente relazione.

Il presente documento riassume le descrizioni fatte dagli Stati membri delle rispettive flotte pescherecce, l'impatto dei vigenti sistemi di riduzione dello sforzo di pesca, la conformità degli Stati membri al regime di entrata/uscita nonché le lacune e i punti di forza dei sistemi nazionali di gestione della flotta.

¹ Regolamento (CE) n. 2371/2002 del Consiglio (GU L 358 del 31.12. 2002, pagg. 59-80).

² Regolamento (CE) n. 1438/2003 della Commissione (GU L 204 del 12.8.2003, pagg. 21-28).

³ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=FM_Reporting.AnnualReport.

⁴ Regolamento (CE) n. 26/2004 della Commissione (GU L 5 del 9.1.2004, pagg. 25-35).

⁵ Conformemente a quanto previsto dalla riforma della politica comune della pesca (PCP), adottata nel dicembre 2002, le flotte pescherecce sono gestite applicando la regola generale in base alla quale la nuova capacità, espressa in termini di stazza e di potenza, introdotta nella flotta non può superare la capacità ritirata dalla flotta stessa.

2.1. Descrizione delle flotte in relazione alle attività di pesca

Gli Stati membri hanno fornito una descrizione generale delle loro flotte sulla base di segmentazioni differenti. Alcuni hanno mantenuto la segmentazione prevista dal POP IV, altri invece hanno fatto ricorso a combinazioni di attrezzi da pesca, caratteristiche delle navi, specie bersaglio, zone di pesca o ancora a raggruppamenti più generali di pescherecci per tipo o per attività. Numerosi Stati membri hanno sottolineato che il segmento della piccola pesca costiera (che rappresenta oltre l'80% della flotta da pesca dell'UE) ha un impatto socioeconomico importante sulle comunità costiere e merita pertanto particolare attenzione. Nelle relazioni di Estonia, Grecia, Spagna, Francia, Italia, Cipro, Lituania, Malta e Slovenia manca una valutazione attendibile della capacità della flotta in relazione alle risorse disponibili. Nel complesso le relazioni degli Stati membri rispecchiano una visione piuttosto ottimistica e sembrano indicare che la flotta comunitaria è commisurata alle risorse, ad eccezione di alcuni casi particolari. Come sarà spiegato nel prosieguo, la Commissione non condivide tale valutazione.

Belgio: uno studio raccomandava una riduzione di 10 000 kW per il 2006. Poiché le navi di potenza motrice superiore a 221 kW sono le principali utilizzatrici dei contingenti di pesca, uno degli interventi prioritari consisteva nel ridurre la capacità di tale segmento della flotta. Nel 2006 sono state infine demolite sei navi di grande e tre di piccola stazza, per una riduzione della capacità pari al 9%. A breve termine è prevista un'ulteriore riduzione della capacità della flotta di un massimo del 10%.

Danimarca: è stato utilizzato un modello economico per calcolare il numero minimo di navi necessarie per catturare i contingenti assegnati in 14 segmenti classificati in conformità del regolamento sulla raccolta dei dati⁶. A tal fine è stato preso in considerazione per tali navi il numero massimo di giorni in mare all'anno. Tale modello ha evidenziato vari gradi di sovraccapacità in ogni segmento, tenuto conto dello stato attuale degli stock. Tuttavia, in una prospettiva a lungo termine, per alcuni segmenti la capacità risultava inferiore alle possibilità di pesca. I risultati dipendono in larga misura dall'attuale situazione dei TAC/contingenti e dal numero di giorni in mare autorizzati per ogni nave.

Germania: per analizzare il rapporto tra capacità e possibilità di pesca per i vari segmenti della flotta è stato utilizzato un metodo biologico qualitativo. In questo modo si è valutata la corrispondenza tra l'evoluzione della capacità in ogni segmento e l'andamento dell'abbondanza e del livello di pesca dei principali stock interessati. Come nel 2005, la lieve riduzione della capacità della flotta tedesca registrata nel 2006 (5% in GT, 4% in kW) è stata conseguita senza aiuti pubblici.

Estonia: nel 2006 non sono stati istituiti nuovi piani pluriennali di gestione e di ricostituzione per il Mar Baltico e per la zona di regolamentazione della NAFO. Le flotte estoni devono adeguarsi alle riduzioni dei TAC per il merluzzo bianco nel Mar Baltico e al piano di ricostituzione della NAFO.

Grecia: nel 2006 la riduzione della capacità ha continuato ad essere sovvenzionata mediante aiuti pubblici. La riduzione complessiva (1 183 GT e 8 926 kW) è stata conseguita quasi esclusivamente grazie a finanziamenti pubblici. La flotta peschereccia greca è per lo più composta da unità della piccola pesca costiera che utilizzano diversi attrezzi da pesca.

⁶ Regolamento (CE) n. 1639/2001 della Commissione (GU L 222 del 17.8.2001, pagg. 53-115).

Spagna: la Spagna ha continuato a utilizzare fondi pubblici per ridurre la capacità della flotta, rottamando nel 2006 poco più di 11 000 GT. La gestione della flotta è basata su segmenti distinti, come nel caso del POP IV.

Francia: come nel 2005, la capacità della flotta metropolitana francese è stata ulteriormente ridotta del 2% circa sia in termini di stazza che di potenza motrice. La relazione fornisce una sintesi delle misure di gestione, quali i TAC e i contingenti, adottate nel corso dell'anno a vari livelli internazionali e nazionali.

Irlanda: il programma di disarmo avviato nel 2005 per la flotta adibita alla pesca del coregone è proseguito nel 2006, portando a una riduzione del 10% in tale segmento. Il programma sarà mantenuto fino a raggiungere una riduzione della capacità del 45%. La relazione illustra inoltre la ristrutturazione della flotta pelagica attuata dal settore.

Italia: un programma di smantellamento sovvenzionato mediante aiuti pubblici ha consentito di ridurre ulteriormente la capacità della flotta italiana. Nel 2006 sono state dismesse 137 navi per una stazza complessiva di 7 267 GT e una potenza motrice totale di 27 016 kW. Stando a quanto affermato nella relazione dell'Italia, dopo la drastica flessione degli scorsi anni il numero medio di giorni di pesca si è stabilizzato, come nel 2005, su 134.

Cipro: nell'ambito di un piano di smantellamento per il periodo 2004-2006, cinque navi polivalenti sono state demolite nel 2006 mediante aiuti pubblici. Nello stesso anno l'esportazione negli Stati Uniti del più grande peschereccio da traino cipriota ha consentito di ridurre in misura significativa la capacità della flotta. Tale peschereccio rappresentava circa un terzo della capacità della flotta cipriota e la sua esportazione ha contribuito per l'87% alla riduzione totale della capacità, espressa in GT, realizzata nel 2006.

Lettonia: per la flotta d'altura si ritiene che le possibilità di pesca siano sufficienti a garantire la piena occupazione. Nel Mar Baltico (compreso il golfo di Riga), i maggiori volumi di cattura di merluzzo bianco, spratto e aringa sono stati realizzati da navi di lunghezza superiore a 24 metri. Oltre la metà delle catture di merluzzo bianco è stata effettuata da navi di lunghezza compresa tra 24 e 40 metri. È quindi evidente che questo segmento della flotta esercita un forte impatto sugli stock di merluzzo bianco del Mar Baltico.

Lituania: nel 2006 sono state ritirate dal registro della flotta cinque navi da pesca. Nello stesso anno la capacità ritirata senza l'aiuto dell'UE ha consentito l'introduzione di sei nuove navi.

Malta: la flotta maltese è costituita da navi operanti a tempo pieno e a tempo parziale ed è dedita prevalentemente alla pesca artigianale. In generale, nel 2006 la stagionalità e i modelli di pesca sono rimasti gli stessi degli anni precedenti e non vi sono state indicazioni di un aumento dello sforzo di pesca in nessun settore. Le catture di tonno rosso sono rimaste ben al di sotto del contingente fissato per Malta dall'ICCAT.

Paesi Bassi: la capacità della flotta di cutter non ha seguito il trend negativo registrato dagli stock di passera e di sogliola. Per quanto riguarda gli altri segmenti della flotta, si ritiene che vi sia un equilibrio tra la capacità attuale e lo stato degli stock ittici. Il 2006 è stato un anno relativamente tranquillo per la flotta olandese.

Polonia: il merluzzo bianco è uno stock di importanza economica vitale per i pescatori polacchi; tuttavia la biomassa di questa specie non dovrebbe migliorare significativamente nei prossimi cinque anni. Rispetto alla situazione al 1° maggio 2004, i ritiri definitivi

sovvenzionati con aiuti pubblici hanno consentito di ridurre la capacità complessiva della flotta polacca di 18 840 GT e 54 500 kW, pari rispettivamente al 39,8% e al 36%.

Portogallo: nel 2006 si è registrata una riduzione significativa sia del numero di navi che della capacità di pesca rispetto al 2005. Tale riduzione verte più sul numero di navi (4,4%) che sulla stazza lorda (0,72%) o sulla potenza motrice (0,2%).

Slovenia: il 2006 è stato caratterizzato da problemi strutturali persistenti: una flotta peschereccia obsoleta e inadeguata, la stagionalità della pesca e il rischio elevato di un ulteriore degrado degli stock ittici. Il settore è inoltre penalizzato dalle esigue dimensioni della zona di pesca marittima, che si estende per soli 180 km².

Finlandia: nel 2006 il numero di navi e la capacità della flotta da pesca finlandese sono diminuiti in tutti i segmenti tranne uno. Rispetto al livello iniziale registrato al 1° gennaio 2003 si osserva una riduzione del 17% in termini di GT e dell'11% in termini di kW.

Svezia: gli sbarchi effettuati in Svezia hanno avuto luogo per il 40% sulla costa orientale. Tuttavia, in termini di valore, la ripartizione degli sbarchi è la seguente: 60% sulla costa occidentale, 30% circa sulla costa meridionale e 10% soltanto sulla costa orientale. La maggior parte del valore degli sbarchi è stata realizzata da grandi pescherecci da traino pelagico di lunghezza superiore a 24 metri, da pescherecci da traino demersale di lunghezza superiore a 12 metri e da pescherecci di lunghezza inferiore a 12 metri operanti con attrezzi fissi.

2.2. Impatto esercitato dai programmi di riduzione dello sforzo di pesca sulla capacità

Gli Stati membri hanno segnalato una serie di misure di ricostituzione degli stock e di programmi di riduzione dello sforzo applicabili nel 2006, in particolare per quanto riguarda il Kattegat, il Mare del Nord e lo Skagerrak, le acque ad ovest della Scozia, la Manica orientale, il Mare d'Irlanda, il golfo di Biscaglia, il Mar Cantabrico, la penisola iberica occidentale e il Mar Baltico. In linea generale le relazioni degli Stati membri non precisano se i programmi di riduzione dello sforzo di pesca si sono rivelati efficaci ai fini del conseguimento di un equilibrio sostenibile tra risorse e capacità o se lo saranno in futuro. Nel complesso la Commissione considera poco soddisfacenti i risultati ottenuti in termini di dimensioni della flotta e ritiene necessario uno sforzo ulteriore.

Belgio: alla flotta da pesca sono stati applicati il regime previsto dall'allegato II⁷ e il regime relativo alle acque occidentali. Il numero totale di giorni in mare assegnati all'insieme della flotta non è stato superato poiché alcuni pescherecci non hanno utilizzato interamente quelli a loro disposizione. La riduzione dei giorni in mare non ha comportato una sottoutilizzazione dei contingenti disponibili. Le possibilità di pesca per i pettinidi sono state sfruttate quasi interamente. Tuttavia nella zona CIEM VIII lo sforzo di pesca assegnato al Belgio non è stato sufficiente ed è stato necessario ricorrere in larga misura allo scambio di contingenti con i Paesi Bassi.

Danimarca: in conformità dell'allegato II, nell'ambito del piano di ricostituzione per il merluzzo bianco il numero delle navi è stato ridotto di 149 unità, corrispondenti a 3 676 GT o

⁷ Regolamento (CE) n. 51/2006 del Consiglio (GU L 1 del 20.1.2006, pagg. 1-183).

al 4% della capacità totale. Nel 2006 sono state 652 le navi operanti con attrezzi che rientrano nel campo di applicazione del regolamento relativo al numero di giorni in mare, contro 697 nel 2005: ciò rappresenta una riduzione del 6%. Nello stesso anno sono stati utilizzati 61 062 giorni in mare, contro 71 701 del 2005, con una conseguente diminuzione del 15%. In termini di kW-giorni la riduzione è stata del 15%.

Germania: come nel 2005, i programmi di riduzione dello sforzo di pesca hanno avuto un impatto minimo sulla flotta, principalmente nel Mar Baltico. Tale impatto non è stato quantificato.

Estonia: nel 2005 e 2006 la capacità della flotta è diminuita del 17%. Nel 2006 si è registrato un aumento dell'attività di ammodernamento delle navi, apparentemente non accompagnato da un incremento della pressione esercitata sulle risorse ittiche.

Grecia: la capacità di pesca è stata stabilizzata limitando la concessione delle licenze di pesca professionale ai soli casi di rinnovo della flotta. Sono state predisposte diverse misure nazionali di gestione dello sforzo, quali limitazioni relative ai tipi di navi e di attrezzi da pesca e alle loro caratteristiche, divieti applicabili a determinati periodi e attrezzi e l'obbligo di rispettare distanze e profondità minime per l'esercizio della pesca.

Spagna: le misure di riduzione dello sforzo per le specie di acque profonde e per gli stock di nasello meridionale e di scampo (allegato IIB) hanno avuto un impatto sulla flotta. Sono stati inoltre adottati piani di gestione a livello nazionale per le acque del Mediterraneo, del golfo di Cadice e delle Canarie. Tuttavia la relazione non specifica in che misura la riduzione permanente della capacità conseguita mediante aiuti pubblici, corrispondente a circa 100 navi e 12 000 GT, è correlata alle suddette misure di limitazione dello sforzo.

Francia: nel 2006 la riduzione della capacità della flotta conseguita mediante aiuti pubblici ha rappresentato un totale di 85 navi e 6 162 GT, ritirate principalmente nell'ambito di misure di riduzione dello sforzo di pesca per il merluzzo bianco, il nasello e la sogliola. La flotta dei pescherecci da traino operanti nelle acque del Mediterraneo è stata ridotta di 21 unità e 1 800 GT, ma la relazione non specifica se ciò è riconducibile alle misure di contenimento dello sforzo di pesca.

Irlanda: le attività di pesca che rientrano nel campo di applicazione dei piani di ricostituzione degli stock (zone CIEM VIa e VIIa) sono di natura estremamente eterogenea. È dunque difficile misurare l'impatto dei regimi di riduzione dello sforzo. Il disarmo delle navi per la pesca dei pettinidi realizzato nel 2005 nell'ambito del regime per le acque occidentali ha consentito di instaurare un migliore equilibrio tra la capacità di pesca e i livelli di sforzo autorizzati.

Italia: nonostante la flotta italiana non sia soggetta ad alcun regime obbligatorio di gestione dello sforzo, l'Italia ha riferito una progressiva diminuzione dello sforzo di pesca, in termini tanto di capacità che di attività, che ha portato a un incremento delle catture per unità di sforzo. Al trend particolarmente positivo degli sbarchi per peschereccio è associata una crescita più che proporzionale del fatturato unitario grazie all'aumento dei prezzi alla produzione.

Cipro: il settore alieutico cipriota non è soggetto ad alcun programma obbligatorio di riduzione dello sforzo. Pertanto il piano di disarmo precedentemente citato non è riconducibile a limitazioni dello sforzo imposte dalle autorità di gestione della pesca.

Lettonia: l'unico regime di riduzione dello sforzo di pesca applicabile nel 2006 era un programma di disarmo sovvenzionato mediante aiuti pubblici erogati dallo SFOP. Dall'avvio del programma di disarmo, il 1° maggio 2004, sono state ritirate dalla flotta 59 navi per lo più adibite alla pesca del merluzzo bianco nel Mar Baltico. Un'ulteriore riduzione della capacità della flotta peschereccia lettone è prevista nei prossimi anni, con la demolizione di circa 133 unità.

Lituania: per equilibrare lo sforzo di pesca e adeguare la capacità agli stock ittici disponibili è proseguito il ritiro permanente di alcuni pescherecci.

Malta: nel 2006 tre navi hanno cessato l'attività di pesca senza sostituzione dello sforzo corrispondente. Tuttavia l'impatto di tali misure sulla capacità complessiva è risultato trascurabile.

Paesi Bassi: la flotta è soggetta alla limitazione dei giorni in mare applicabile nel Mare del Nord (regime dell'allegato II). Il numero di giorni di pesca è stato ridotto dell'8% rispetto al 2005. Ai fini dell'attuazione del regime previsto dall'allegato IIA i Paesi Bassi hanno scelto di applicare la massima flessibilità possibile entro i limiti imposti dalla normativa; in quest'ottica sono stati autorizzati trasferimenti di giorni tra pescherecci e trasferimenti tra periodi di gestione.

Polonia: nel 2006 il programma di riduzione dello sforzo di pesca ha consentito di diminuire del 36%, rispetto al 2004, il numero di giorni di pesca della flotta baltica e quasi del 70% quello dei cutter di 24-25 metri. Nel periodo 2004-2006 il numero di giorni trascorsi in mare dalle navi adibite alla cattura del merluzzo bianco è sceso del 30% circa.

Portogallo: il piano di ricostituzione per il nasello e lo scampo (allegato IIB del regolamento relativo ai TAC) non ha dato luogo ad ulteriori riduzioni della capacità della flotta adibita alla cattura di tali specie. Il piano di ricostituzione per l'ippoglosso nero (NAFO) ha permesso di ridurre il numero di licenze; tuttavia, poiché le navi sono state destinate ad altre attività di pesca, non è stato necessario procedere a riduzioni della capacità. Le restrizioni applicabili alla pesca della sardina sono rimaste in vigore in applicazione del piano nazionale di ricostituzione per tali stock.

Slovenia: la flotta peschereccia non è del tutto commisurata alle risorse disponibili nelle acque territoriali, in cui opera la maggior parte della flotta.

Finlandia: la flotta da pesca si è progressivamente ridimensionata negli ultimi anni. A causa dell'eccesso di capacità nella pesca dell'aringa e dello spratto e a seguito del divieto di utilizzare reti da posta derivanti nel Mar Baltico nonché del decreto sulla pesca del salmone, nel periodo 2004-2006 è stato attuato un programma speciale di disarmo. La capacità ritirata mediante aiuti pubblici ammonta complessivamente a 1 378 GT e 6 025 kW. Nonostante la flessione della capacità registrata negli ultimi anni, lo sforzo totale esercitato dalla flotta sembra essere in aumento.

Svezia: la flotta è soggetta alle disposizioni dell'allegato IIA e lo sforzo di pesca ha subito una flessione graduale a seguito della riduzione dei TAC e del numero di giorni in mare. Le disposizioni nazionali volte a limitare la pesca costiera e l'obbligo di utilizzare reti da traino selettive in funzione della taglia hanno consentito di ridurre ulteriormente lo sforzo di pesca. È stato ridotto il numero di giorni in mare autorizzati per la pesca del merluzzo bianco nel Mar Baltico, con una conseguente flessione dello sforzo. Ai pescatori operanti con reti da

posta derivanti, il cui numero è sceso 53 a 35 nel 2006, sono stati concessi, a titolo temporaneo, aiuti alla demolizione più consistenti. Tuttavia solo due navi sono state demolite nel 2006.

2.3. Conformità al regime di entrata/uscita e ai livelli di riferimento

In base ai dati del registro della flotta comunitaria disponibili al 23 ottobre 2006, alla fine del 2006 quasi tutti gli Stati membri avevano rispettato i limiti massimi di capacità della flotta. Malgrado alcuni Stati membri abbiano leggermente superato i loro massimali di entrata/uscita nel 2006, la capacità della flotta dell'UE presenta, come negli anni precedenti (cfr. punto 3.1), una tendenza costante alla diminuzione. Tutti gli Stati membri interessati hanno rispettato i livelli di riferimento applicabili alla flotta metropolitana.

2.4. Punti di forza e lacune dei sistemi di gestione della flotta

Il principale punto di forza messo in luce da molti Stati membri è rappresentato dalla piena conformità dei sistemi nazionali di gestione della pesca al regime di entrata/uscita e ai massimali fissati per la capacità della flotta. Alcuni Stati membri riferiscono inoltre che il vigente regime di riduzione dello sforzo di pesca ha contribuito al conseguimento di un migliore equilibrio tra lo sforzo esercitato e le risorse disponibili. Come è ovvio, la riduzione della capacità di pesca ha consentito di diminuire la pressione esercitata sugli stock. La maggior parte degli Stati membri ha sottolineato l'importanza dei vari piani di gestione e di ricostituzione messi in atto, con particolare riguardo alla migliore gestione delle licenze e alla rigorosa sorveglianza del sistema di ripartizione dei contingenti.

Al termine del 2006 la maggior parte degli Stati membri disponeva di sistemi informatici integrati per la gestione della pesca, comprensivi di vari programmi software (registro della flotta, gestione della capacità, licenze, giornali di bordo, sbarchi, note di vendita, sistema VMS, contingenti, dichiarazioni di cattura ecc.). Nella maggior parte dei casi tali sistemi informatici collegano tra loro vari organismi amministrativi, nonché le amministrazioni centrali con quelle locali, cosa che ha notevolmente rafforzato l'efficienza delle amministrazioni nazionali responsabili della gestione della flotta pescherecce.

Alcuni Stati membri lamentano tuttavia una carenza di risorse umane e finanziarie in questo settore. In alcuni casi, inoltre, si rileva la necessità di migliorare la gestione della pesca artigianale e l'assistenza fornita a tale comparto.

3. CONFORMITÀ ALLE NORME DI GESTIONE DELLA CAPACITÀ DI PESCA. RISULTATI COMPLESSIVI

3.1. Risultati relativi alla flotta metropolitana (escluse le navi registrate nelle regioni ultraperiferiche)

In base al registro della flotta comunitaria, nel quadriennio 2003–2006 la capacità complessiva della flotta dell'UE è diminuita di 217 000 GT e 773 000 kW, pari a una riduzione netta del 10% circa. Il contributo della flotta dell'UE-15 a tale riduzione ammonta a 167 000 GT e 645 000 kW, contro 51 000 GT e 128 000 kW per la flotta dell'EU-10. In termini relativi, la riduzione della flotta dell'EU-10 dalla data di adesione risulta superiore a quella della flotta dell'UE-15 per il periodo 2003-2006 (23% contro 9%, sia in termini di stazza che di potenza).

Nel quadriennio 2003-2006 è stata ritirata dalla flotta dell'UE (fatta eccezione per le regioni ultraperiferiche) una capacità di circa 173 000 GT e 560 000 kW (di cui 40 000 GT e 127 000 kW nel 2006) nell'ambito di misure sovvenzionate con aiuti pubblici.

Nel complesso la riduzione netta della capacità della flotta comunitaria risulta ancora insufficiente, tenuto conto del costante progresso tecnologico che ne neutralizza gli effetti e della precarietà che caratterizza la maggior parte delle attività di pesca comunitarie, e in particolare quelle relative alle specie demersali, e della conseguente necessità di ridurre drasticamente lo sforzo esercitato.

Le tabelle 1 e 2 riportate in allegato forniscono un riepilogo del modo in cui gli Stati membri si sono conformati, al 31 dicembre 2006, al regime di entrata/uscita e ai livelli di riferimento. La maggior parte degli Stati membri ha rispettato tali disposizioni. Tuttavia dal registro della flotta comunitaria risulta che la Spagna ha superato dell'1,66% il limite di stazza nel sistema di entrata/uscita, mentre i dati della relazione annuale della Spagna indicano che tale limite è stato rispettato. La flotta francese ha superato il proprio limite di stazza dello 0,21%.

Informazioni più particolareggiate (tabelle e grafici) sull'evoluzione della capacità delle flotte degli Stati membri sono reperibili su Europa⁸. Tali dati consentono di verificare il grado di conformità degli Stati membri ai rispettivi limiti di capacità per il periodo dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2006. Essi indicano che la Francia e l'Italia hanno superato il loro massimale GT nel periodo di riferimento. Anche per Grecia e Danimarca si riscontra un leggero superamento del massimale in termini di potenza motrice.

Nel luglio 2007 il Consiglio ha adottato una modifica delle disposizioni in materia di gestione della flotta che consente agli Stati membri, a decorrere dal 1° gennaio 2007, di riassegnare il 4% della capacità ritirata mediante aiuti pubblici al fine di migliorare la sicurezza a bordo, le condizioni di lavoro, l'igiene e la qualità dei prodotti. La modifica prevede inoltre la possibilità di riassegnare, ai fini dei miglioramenti summenzionati, il 4% della stazza media annua ritirata mediante aiuti pubblici tra il 1° gennaio 2003 e il 31 dicembre 2006 per gli Stati membri che facevano parte della Comunità al 1° gennaio 2003, e tra il 1° maggio 2004 e il 31 dicembre 2006 per gli Stati membri che hanno aderito alla Comunità il 1° maggio 2004. Le modalità di applicazione di tali disposizioni, nella forma di una modifica del regolamento (CE) n. 1438/2003 della Commissione, erano in corso di elaborazione al momento della stesura della presente relazione.

3.2. Risultati relativi alle flotte registrate nelle regioni ultraperiferiche

La capacità delle flotte registrate nelle regioni ultraperiferiche e la sua variazione dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2006 sono illustrate nella tabella 4 dell'allegato della presente relazione. I risultati mostrano che la flotta registrata nelle regioni ultraperiferiche della Spagna e del Portogallo è stata significativamente ridotta sia in termini di stazza che di potenza. Per i dipartimenti francesi d'oltremare si è avuto un lieve calo del numero totale di navi, una riduzione della stazza e un incremento della potenza motrice.

Al termine del 2006, come negli anni precedenti, il livello di riferimento era stato superato in 3 segmenti su 17 nelle regioni ultraperiferiche. Nel segmento 4FJ (navi di lunghezza inferiore a 12 metri) del dipartimento francese della Martinica il livello di riferimento in termini di

⁸ http://ec.europa.eu/fisheries/fleet/index.cfm?method=FM_Reporting.AnnualReport.

potenza motrice era stato superato di 5 622 kW. Lo stesso vale per il segmento 4K9 nelle Isole Azzorre, in cui si registrava un superamento di 138 kW rispetto al livello di riferimento. Nel segmento CA3 (navi di lunghezza superiore a 12 metri registrate nelle Isole Canarie e operanti nelle acque internazionali e nelle acque dei paesi terzi) il livello di riferimento in termini di stazza era stato superato di 795 GT.

4. CONCLUSIONI DELLA COMMISSIONE

Dalla presentazione delle prime relazioni, relative al 2003, la qualità delle relazioni trasmesse dagli Stati membri è in costante miglioramento. Tuttavia, come negli anni precedenti, la maggior parte dei documenti non contiene una descrizione delle flotte pescherecce rispetto alle attività di pesca, come disposto dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (CE) n. 1438/2003, che consenta alla Commissione di analizzare gli sforzi compiuti per raggiungere un equilibrio sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca, come previsto all'articolo 14 del regolamento (CE) n. 2371/2002. Gli Stati membri hanno invece messo l'accento sui sistemi di gestione della flotta attuati a livello nazionale e sull'evoluzione della capacità in relazione al regime di entrata/uscita.

Tutte le parti interessate (Commissione, Stati membri, CSTEP e commissione Pesca del Parlamento europeo) concordano sulla necessità di migliorare la qualità delle relazioni annuali degli Stati membri e, quindi, di definire orientamenti più particolareggiati ad uso delle amministrazioni nazionali. A tal fine la Commissione ha convocato, nell'ambito dello CSTEP, un gruppo di lavoro ad hoc incaricato di definire una procedura armonizzata per valutare l'equilibrio tra capacità e possibilità di pesca. Il gruppo, riunitosi alla fine di ottobre 2007, si incontrerà nuovamente all'inizio del 2008. Anche il comitato per il settore della pesca e dell'acquacoltura si occuperà di tale questione.

Nel 2006 la capacità di pesca della flotta dell'UE ha continuato a diminuire, in modo lento ma costante, nella misura del 2%-3%. Come risulta dalle figure da 3 a 5 dell'allegato, ciò corrisponde alla tendenza generale degli ultimi 15 anni. Tale flessione risulta tuttavia troppo modesta se paragonata alle forti riduzioni dello sforzo necessarie per alcuni importanti stock ittici, al continuo progresso tecnologico e alla scarsa redditività economica di gran parte della flotta.

Nel complesso, le misure di gestione dello sforzo di pesca hanno avuto scarso impatto sulla riduzione della capacità. Ciò significa che la strategia adottata nell'ambito della riforma della politica comune della pesca, che faceva della gestione dello sforzo il principale strumento di adeguamento della flotta, non ha ancora prodotto i risultati sperati. Ciò è in parte dovuto alla mancanza di sistemi di gestione dello sforzo per diverse attività di pesca o alla scarsa efficacia dei regimi esistenti (allegato II, acque occidentali, pesca in acque profonde, alcuni regimi nazionali, ecc.). In tale settore, per il quale sono allo studio pertinenti proposte, la politica comune della pesca può ancora produrre miglioramenti significativi. Vale inoltre la pena sottolineare la necessità di istituire, a livello nazionale, maggiori incentivi a favore dell'adeguamento della capacità. I programmi operativi per il periodo 2007-2013 nell'ambito del Fondo europeo per la pesca costituiscono un'opportunità unica per agevolare la transizione verso una flotta comunitaria più efficiente sotto il profilo economico, ambientale e sociale.