

Ricerca per la commissione PECH

Seminario sul futuro della flotta peschereccia dell'UE – Prima valutazione dei programmi FEAMPA degli stati membri per il periodo 2021-27



Contesto

Il presente seminario della commissione PECH esamina il modo in cui l'attuale Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMPA) e i suoi potenziali successori possano contribuire a condizionare positivamente il futuro della flotta peschereccia dell'UE. Le analisi si concentrano su tre articoli specifici del regolamento FEAMPA: l'articolo 17 sul "Primo acquisto di un peschereccio",

l'articolo 18 sulla "Sostituzione o ammodernamento di un motore principale o ausiliario" e l'articolo 19 sull' "Aumento della stazza lorda per migliorare la sicurezza, le condizioni di lavoro o l'efficienza energetica".

Il seminario si articola in quattro studi elaborati da ricercatori indipendenti. La **sintesi sugli Stati membri costieri** (parte I) fornisce una panoramica generale del regolamento FEAMPA e delinea lo stato di attuazione dei programmi nazionali. Tale panoramica è integrata da tre casi studio riguardanti la **Spagna** (parte II), la **Francia** (parte III) e i **Paesi Bassi** (parte IV), che analizzano le particolarità nazionali per quanto riguarda la struttura delle flotte pescherecce e lo stato di avanzamento dell'attuazione del FEAMPA in tali Stati membri.

Parte I: Sintesi sugli Stati membri costieri

Sebbene il regolamento FEAMPA generale sia stato elaborato con l'intenzione di progettare un'architettura semplice, senza predefinire misure e norme dettagliate in materia di ammissibilità a livello dell'Unione e lasciando agli Stati membri un ampio margine di manovra per il processo

Il presente documento è la sintesi del "Seminario sul futuro della flotta peschereccia dell'UE – Prima valutazione dei programmi FEAMPA degli stati membri per il periodo 2021-27". Il rispettivo documento del seminario con quattro studi è disponibile in inglese e può essere scaricato all'indirizzo: <https://bit.ly/3Zb3d4w>

Dipartimento tematico Politica strutturale e di coesione
Direzione generale delle Politiche interne

Autori: Suitbert SCHMUEDDERICH, Anna MADRILES HELM (COFAD);
Alicia SANMAMED (Libero professionista); Benoît CAILLART (F&S); Pavel SALZ (MR&A)

PE 759.324 – Novembre 2024

decisionale, **le norme di cui agli articoli 17, 18 e 19 sono piuttosto prescrittive**. L'intento è chiaramente quello di evitare di sostenere la sovraccapacità e la pesca eccessiva attraverso misure ambivalenti. Tuttavia, questo approccio rigoroso, contrasta con la flessibilità auspicata e con la potenziale efficacia delle misure, poiché qualsiasi restrizione riduce inevitabilmente l'applicabilità degli strumenti di sostegno.

Un'ampia maggioranza dei pescherecci attivi nella flotta dell'UE (96%), sulla base delle caratteristiche generali, in particolare per quanto riguarda la lunghezza massima di 24 metri (dati del 2022), risulterebbe, ammissibile al sostegno a norma degli articoli da 17 a 19. Tuttavia, tali pescherecci rappresentano soltanto il 34% della capacità totale della flotta peschereccia dell'UE (in termini di stazza lorda) e il 67% in termini di potenza motrice totale (in kW). Essi rappresentano il 29% del peso ed il 48% in termini di valore degli sbarchi totali della flotta dell'UE (dati del 2021). Inoltre, una parte significativa di tali imbarcazioni non risulta di fatto ammissibile, in quanto, i segmenti di flotta in cui esse operano, non sono in equilibrio con le risorse disponibili. La quota esatta di navi ammissibili non può essere quantificata nell'ambito del presente studio, a causa della complessità dei calcoli e delle norme pertinenti. Il fatto che **parti importanti della flotta siano escluse dalle norme di ammissibilità** limita la potenziale efficacia delle misure fin dall'inizio.

Il sostegno al ricambio generazionale e alla decarbonizzazione della flotta peschereccia è una priorità importante individuata nei programmi nazionali FEAMPA. Tuttavia, **soltanto 12 dei 22 Stati membri costieri hanno assegnato dotazioni di bilancio per le misure di cui agli articoli 17 o 19 e solo 16 alle misure di cui all'articolo 18**. In generale, i tre articoli rappresentano strumenti piuttosto complementari per un numero limitato di casi.

Fino a giugno 2024 **erano state implementate solamente 13 operazioni a titolo dell'articolo 17, 39 operazioni a titolo dell'articolo 18 e nessuna operazione a titolo dell'articolo 19**. Finora solo cinque Stati membri hanno fatto ricorso all'articolo 17 e/o 18 del FEAMPA. Vi sarà certamente un'ulteriore richiesta da parte del settore, tuttavia, il sostegno nell'ambito di questi tre articoli rimarrà quasi certamente una piccola parte del sostegno alla flotta dell'UE nell'ambito del FEAMPA.

Parte II: Caso studio sulla Spagna

Con 7 635 pescherecci attivi nel 2022, la flotta peschereccia spagnola è una delle flotte nazionali più consistenti dell'UE. La maggior parte delle navi spagnole è inferiore a 24 metri e pertanto è ammissibile ai sensi degli articoli da 17 a 19 del FEAMPA. Nonostante soltanto il 9% delle imbarcazioni abbia una lunghezza superiore a 24 metri e di conseguenza non rientri nell'ambito di applicazione di tali articoli, questa parte della flotta rappresenta oltre il 60% degli sbarchi nazionali ed oltre il 50% della capacità di pesca nazionale in termini di stazza lorda. Con un'età media superiore a 35 anni, la flotta spagnola necessita di rinnovamento e ammodernamento, al fine di garantire navi più sicure, più efficienti e più confortevoli. Tutto ciò risulterebbe fondamentale per conseguire l'obiettivo di decarbonizzazione e fungerebbe da incentivo per le future generazioni di pescatori.

Il programma FEAMPA spagnolo prevede oltre 19 milioni di EUR a titolo degli articoli 17 e 19 e 3,7 milioni di EUR a titolo dell'articolo 18. Finora, in Spagna, non sono state registrate operazioni ai sensi di nessuno di questi articoli.

Parte III: Caso studio sulla Francia

Nel 2022 la flotta peschereccia francese registrata nel continente comprendeva 4 223 pescherecci, l'81% dei quali di lunghezza inferiore a 12 metri. L'età media della flotta (circa 30 anni) e il suo basso tasso di rinnovo (inferiore all'1% annuo) evidenziano la necessità di un ammodernamento.

Il programma FEAMPA della Francia stanziava 6,3 milioni di EUR per l'articolo 18 e 17,4 milioni di EUR per gli articoli 17 e 19. Le misure di modernizzazione del FEAMPA di cui agli articoli 17 e 18 (con 26

e 10 operazioni attuate rispettivamente) sono riuscite ad attrarre operatori della flotta costiera artigianale, ma appaiono relativamente inefficaci per altri segmenti di flotta. Le misure del FEAMPA di cui all'articolo 19 non hanno finora suscitato interesse a causa di una percezione di scarsa pertinenza di tale misura, considerata la situazione della flotta peschereccia, a livello tecnico.

Parte IV: Caso studio sui Paesi Bassi

Nel 2022 la flotta peschereccia olandese era composta da 508 navi. Di queste, 380 risultavano di lunghezza inferiore a 24 metri e pescavano specie demersali, 120 erano navi di lunghezza superiore a 24 metri, adibite alla pesca di specie demersali ed 8 erano pescherecci a strascico (congelatori), di grandi dimensioni, per la pesca di specie pelagiche. La flotta peschereccia olandese si trova ad affrontare una situazione economica difficile, accompagnata da importanti sfide ambientali, tecnologiche e sociali. Di conseguenza, le dimensioni della flotta sono in calo e l'età media delle navi è in aumento.

Il programma FEAMPA dei Paesi Bassi ha stanziato 7 milioni di EUR per sostenere i progetti di cui all'articolo 18. Si prevede di sostenere 100 progetti che saranno attuati dopo il 2024. I Paesi Bassi non prevedono di avvalersi degli articoli 17 e 19.

Raccomandazioni politiche per l'adeguamento delle norme di finanziamento

Sulla base dei dati forniti nell'ambito dei quattro studi, il seminario presenta le seguenti serie di raccomandazioni politiche:

Raccomandazioni basate sullo studio sintetico su tutti gli Stati membri dell'UE

- I futuri strumenti di sostegno alla pesca dovrebbero prendere in considerazione **condizioni meno restrittive** per il sostegno per il primo acquisto di un peschereccio, per il rinnovo o la sostituzione del motore e per i miglioramenti dei pescherecci che richiedono stazza supplementare. Ciò potrebbe contribuire ad aumentarne l'efficacia, evitando nel contempo potenziali effetti negativi sotto altri aspetti.
- È opportuno prendere in considerazione l'**applicazione di restrizioni** per evitare la sovraccapacità o la pesca eccessiva **a livello dei singoli segmenti o dell'intera flotta nazionale**. Allo stesso tempo i singoli pescherecci, dovrebbero essere messi nella condizione di potersi adattare alle esigenze economiche, ambientali e sociali.

Raccomandazioni basate sul caso studio sulla Spagna

- Sarebbe opportuno definire una **strategia comune di decarbonizzazione** per la flotta peschereccia dell'UE, sia per le flotte artigianali che per quelle industriali.
- Dovrebbe essere consentita la **costruzione di nuovi pescherecci** che siano più efficienti sotto il profilo energetico e garantiscano migliori condizioni di lavoro a bordo.
- Dovrebbe essere creato un **fondo di investimento di emergenza** per accelerare la risposta alle esigenze in termini di investimento per l'implementazione della transizione energetica.

Raccomandazioni basate sul caso studio sulla Francia

- **L'accessibilità dei finanziamenti** dovrebbe essere migliorata, adattando le condizioni per la sostituzione o l'ammodernamento dei motori per i pescherecci diversi da quelli facenti parte del segmento della piccola pesca costiera, tenendo conto delle tecnologie di propulsione disponibili per le diverse categorie di imbarcazioni da pesca nel 2027 e oltre, con la possibilità di introdurre trattamenti diversi in base a criteri ambientali.
- È opportuno promuovere gli **investimenti in nuovi pescherecci**, individuando possibilità di finanziamento per sostenere l'introduzione di nuove imbarcazioni da pesca efficienti dal punto di vista energetico, conformemente alle norme dell'OMC in materia di sovvenzioni alla pesca e per invertire la tendenza all'obsolescenza della flotta, in quanto, l'ammodernamento di tali pescherecci comporta limiti tecnici e finanziari.
- Agli Stati membri ed ai beneficiari interessati dovrebbero essere forniti **chiarimenti sulle condizioni di ammissibilità** che possono essere oggetto di interpretazione, mediante atti di esecuzione della Commissione o documenti di orientamento ufficiali, a seconda dei casi.

Raccomandazioni basate sul caso studio sui Paesi Bassi

- L'adeguamento del FEAMPA dopo il 2027 dovrebbe **incrementare la flessibilità del sostegno**, in modo che vi sia la possibilità di decidere, a livello nazionale o persino locale, quale sia il sostegno più adatto ad affrontare sfide specifiche.
- La **soglia di ammissibilità di 24 metri** dovrebbe essere aumentata o eliminata del tutto, in quanto, nei Paesi Bassi, le navi più grandi sono importanti dal punto di vista della produzione alimentare.

Maggiori informazioni

La presente sintesi è disponibile in francese, inglese, italiano, spagnolo e tedesco. È possibile scaricare le sintesi e lo studio, disponibile in inglese, all'indirizzo <https://bit.ly/3Zb3d4w>.

Ulteriori informazioni sulla ricerca effettuata dal dipartimento tematico su richiesta della commissione PECH sono reperibili all'indirizzo: <https://research4committees.blog/pech/>.

Follow @PolicyPECH

Clausola di esclusione della responsabilità e diritto d'autore. Le opinioni espresse nel presente documento sono di responsabilità esclusiva degli autori e non riflettono necessariamente la posizione ufficiale del Parlamento europeo. La riproduzione e la traduzione a fini non commerciali sono autorizzate, purché sia citata la fonte e il Parlamento europeo abbia ricevuto una nota di preavviso e una copia. © Unione europea, 2024.

© L'immagine a pagina 1 è stata concessa in licenza da Adobe Stock.

Amministratori responsabili della ricerca: Marcus BREUER, Irina POPESCU.

Assistente redazionale: Ginka TSONEVA.

Contatto: Poldep-cohesion@ep.europa.eu.

Il presente documento è disponibile all'indirizzo <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>.