



*Ministero delle politiche agricole  
alimentari e forestali*

DIPARTIMENTO POLITICHE COMPETITIVE, DELLA QUALITÀ

AGROALIMENTARE, IPPICHE E DELLA PESCA

DIREZIONE GENERALE DELLA PESCA MARITTIMA

E DELL'ACQUACOLTURA

Ufficio .....PEMAC III .....

DG PEMAC

Prot. Uscita del 04/07/2016

Numero: **0011209**

Classifica:



**Alla Commissione Europea  
DG MARE**

**Unit A2 – Policy development and  
co-ordination**

**Bruxelles**

**e-mail: MARE-A2@ec.europa.eu**

**Alla Rappresentanza Permanente  
Italiana presso l'U.E.  
pesca@rpue.esteri.it**

OGGETTO: Relazione annuale Italia 2015 – Art. 22 Reg. (CE) n. 1380/2013.

In ottemperanza alle prescrizioni dell'articolo 22 del regolamento in oggetto, si trasmette la relazione sugli sforzi compiuti nel 2015 per raggiungere un equilibrio sostenibile tra la capacità di pesca e le possibilità di pesca della flotta italiana.

Riccardo Rigillo  
Direttore Generale

# Relazione annuale sugli sforzi compiuti dall'Italia nel 2015 per il raggiungimento di un equilibrio sostenibile tra la capacità e le possibilità di pesca

(in ottemperanza all'art. 22 del Regolamento (CE) n. 1380/2013)

A. Introduzione .....	2
A.1 Descrizione della flotta da pesca .....	3
A.2 Descrizione delle flotte pescherecce rispetto alle attività di pesca .....	4
A.3 Evoluzione nell'anno precedente .....	5
B. Effetti sulla capacità di pesca, dei programmi di riduzione dello sforzo di pesca adottati nell'ambito di piani di gestione pluriennali o di ricostituzione ovvero, se del caso, di piani nazionali .....	7
C. Informazioni sul rispetto del regime di entrata/uscita e del livello di riferimento .....	8
D. Relazione di sintesi sulle carenze e i punti di forza del sistema di gestione della flotta .....	9
E. Informazioni sui cambiamenti intervenuti nelle procedure amministrative relative alla gestione della flotta .....	10
F. Applicazione degli indicatori di equilibrio .....	10
F.1 Indicatori di sostenibilità biologica .....	10
F.2 Indicatori economici .....	11
F.3 Indicatori di utilizzazione delle navi .....	14
G. Conclusioni: raggiungimento dell'equilibrio tra flotta e opportunità di pesca.....	15
<i>Allegato A:</i> Piano di azione che presenti gli obiettivi di adeguamento e gli strumenti per il raggiungimento dell'equilibrio per i segmenti di flotta per cui è dimostrata una mancanza di equilibrio.....	17
<i>Allegato B:</i> Tabelle di riferimento .....	20

## Introduzione

La presente relazione è redatta in ottemperanza all'art.22 del Regolamento (CE) n. 1380/2013 della Commissione Europea, relativo alla Politica Comune della Pesca (PCP) e riporta la valutazione dell'equilibrio fra le capacità di pesca della flotta italiana e le possibilità di pesca.

I dati utilizzati per il calcolo degli indicatori provengono dal Programma Raccolta Dati Nazionale (DCR/DCF) aggiornati al 2014. Le valutazioni dello stato delle risorse nelle GSA italiane sono state prese dai gruppi di lavoro GFCM, STECF e ICCAT.

Il presente documento è stato redatto allo scopo di arrivare ad identificare i piani d'azione per i segmenti di flotta per i quali è stato possibile evidenziare una sovraccapacità strutturale in relazione alle capacità produttive degli stocks. Nel report infatti è stata riportata la valutazione annuale della capacità della flotta nazionale e di tutti i segmenti della stessa. Per ciascun segmento è stata evidenziata la sovraccapacità strutturale e la redditività a lungo termine.

Rispetto alla relazione annuale relativa all'anno 2014, il presente rapporto ha tenuto nella dovuta considerazione le osservazioni della Commissione Europea comunicate con lettera dell'08/04/2016 Ref. Ares(2016)1668800 avente per oggetto: FEAMP Italia – Osservazioni relative al rispetto della condizionalità ex-ante relativa al rapporto flotta.

In particolare, con riferimento ai punti elencati nella sopraccitata lettera di osservazioni, si rappresenta quanto segue:

1. nel presente rapporto sono stati inseriti i dati di cattura del tonno riferiti ai diversi segmenti della relativa flotta, vedi Tab. B1 dell'allegato B;
2. ai fini della valutazione dello sfruttamento degli stocks ittici da parte dei diversi segmenti di flotta è stato utilizzato l'indice SHI (Sustainable Harvest Indicator) calcolato sulla base dei rapporti F/FMSY; Per quanto concerne gli indicatori economici si è continuato a considerare il RoFTA (Return of Fixed Tangible Assets) e il rapporto CR/BER (Current revenue/Break-Even Revenue), oltre agli indicatori di attività IVI (Inactive Vessel Indicator) e AVA (Average Vessel Activity);
3. il computo annuale dell'indice SHI di cui sopra è stato effettuato considerando tutti i valori di mortalità da pesca corrente ( $F_c$ ) ed il relativo FMSY disponibile, per tutti gli stocks analizzati dal 2012 nelle diverse GSA italiane. Nel caso in cui la stima del rapporto F/FMSY non fosse aggiornata i valori del 2013 o del 2012 sono stati assunti costanti rispettivamente per il 2014 e per il 2013 e 2014;
4. per quanto riguarda la riduzione della mortalità da pesca corrente ( $F_c$ ), è stata individuato un valore di almeno il 20%, prendendo spunto dai valori di SHI che per i segmenti di flotta sovraccapacitari sono compresi tra 1,50 e 4,85 (che rappresentano valori limite per il segmento strascico). Questi valori ovviamente non consentono di operare drastiche riduzioni dello sforzo di pesca, ma implicano l'adozione di una *progressive implementation*, come del resto richiamata nel rapporto STECF 15/02. Tale approccio consentirebbe di evitare eccessivi impatti sociali ed economici, che sarebbero inevitabili se venissero invece adottati piani di riduzione della flotta più ambiziosi in un orizzonte temporale ridotto.

Si ribadisce la necessità di seguire un approccio analitico sui segmenti maggiormente impattanti nelle diverse GSA anche agendo sulle classi di lunghezza che risultino essere maggiormente sovraccapacitarie.

La PCP riformata si prefigge di raggiungere l'FMSY per tutti gli stocks entro il 2020 attraverso una progressiva riduzione di  $F_c$ , fino al 20% complessivo. Tale percentuale si comporrà come accennato su diverse misure:

- riduzione di capacità attraverso il fermo definitivo;
- riduzione dell'attività della flotta;
- chiusure spazio/temporali;

- miglioramento della selettività, in particolare degli attrezzi trainati.

La combinazione di queste diverse misure, da attuarsi attraverso piani di gestione multi-annuali per gli stocks (ex Reg. 1380/2013) interesserà in diversa maniera, e quindi selettivamente, i 25 segmenti individuati come sovraccapacitari. Ciò si realizzerà attraverso l'adozione di priorità nel prossimo bando per ritiri definitivi, l'implementazione di misure tecniche per specifici mestieri quali lo strascico con la riduzione dell'attività differenziata tra di essi (arresti temporanei/mestieri) e la chiusura di aree sensibili per i segmenti più impattanti. Il Piano di Azione (Allegato A), di conseguenza, non riguarda la totalità della flotta italiana, con un generico tasso di riduzione, ma i soli segmenti responsabili del sovrasfruttamento delle specie considerate.

La presente relazione è stata redatta tenendo conto di quanto previsto dalle linee guida, in particolare utilizzando gli indicatori di seguito elencati:

- Sustainable Harvest Indicator (SHI);
- Return of Fixed Tangible Assets (RoFTA);
- Current revenue/Break-Even Revenue (CR/BER);
- Inactive Vessel Indicator (IVI);
- Vessel Use Indicator (VUI).

## A.1 Descrizione della flotta da pesca.

La flotta da pesca commerciale battente bandiera italiana e regolarmente iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca al 31 dicembre 2015 risulta pari a 12.325 natanti per complessivi 157.819 GT e 984.788 kW. Dai dati emerge che anche nel 2015 continua il progressivo ridimensionamento della struttura produttiva previsto dalle misure nazionali e comunitarie attuate per perseguire il riequilibrio tra capacità di pesca e risorse alieutiche, obiettivo primario del più ampio programma teso a raggiungere una pesca ecosostenibile. Dal confronto con il 2014 emerge che tutte le variabili interessate si muovono in territorio negativo: il numero di motopesca scende di 1 punto percentuale con un saldo negativo di 126 motopesca; il tonnellaggio di stazza lorda è in flessione di 3,7 punti mentre la potenza motore arretra di 2,3% (vedi Tab. 1).

*Tab. 1 – Flotta da pesca iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca 2014-2015*

<b>Anno</b>	<b>Natanti</b>	<b>GT</b>	<b>kW</b>
2014	12.451	163.842	1.007.767
2015	12.325	157.819	984.788
Variazione %	<b>-1,01%</b>	<b>-3,68%</b>	<b>-2,28%</b>

Focalizzando l'analisi alla sola flotta operante nel Mediterraneo si registra uno scenario molto simile a quanto registrato per la flotta totale (vedi Tab. 2).

*Tab. 2 – Flotta da pesca operante nel Mediterraneo 2014-2015*

<b>Anno</b>	<b>Natanti</b>	<b>GT</b>	<b>kW</b>
2014	12.440	156.876	992.903
2015	12.316	151.583	971.724
Variazione %	-1,00%	-3,37%	-2,13%

## A.2 Descrizione delle flotte pescherecce rispetto alle attività di pesca.

La ripartizione della flotta per sistemi di pesca<sup>1</sup>, effettuata sulla base della frequenza di utilizzo degli attrezzi, conferma la prevalenza numerica della piccola pesca (battelli con attrezzi passivi e lunghezza < 12 mt) che con 8.763 motopesca costituisce il 71,15% della flotta italiana. Tuttavia, le ridotte dimensioni del segmento determinano una bassa rappresentanza in termini di tonnellaggio, pari al 14,14%, che sale al 30,20% in termini di potenza motore.

La flotta operante con reti a strascico è di 2.291 motopesca, pari al 18,60% del totale nazionale, ma in termini dimensionali assume carattere prevalente con una quota del 61,78% del GT complessivo e del 47,67% della potenza motore totale.

In termini numerici segue il segmento delle draghe idrauliche, con 704 imbarcazioni ed una quota del 5,72% su base nazionale, quota che equivale al 6,16% del tonnellaggio ed al 7,85% della potenza motore. Una quota significativa del tonnellaggio nazionale complessivo viene rappresentata anche dalle volanti a coppia (TM) pari al 6,03% e dalla circuizione (PS) che rappresenta l'8,32% comprese le navi della flotta dedicata alla pesca del tonno rosso. Nell' Allegato B (Tab. B1) sono riportate le catture di tonno rosso 2015 suddivise per Tecnica di pesca.

Tab. 3 Flotta per Tecnica di pesca, anno 2015

Tecnica di pesca	Num. Battelli	GT	KW	Battelli %	GT %	kW %
Demersal trawlers (DTS)	2.291	93.650	463.185	18,60	61,78	47,67
Pelagic trawlers (TM)	129	9.137	44.968	1,05	6,03	4,63
Purse seiners (PS)	219	12.605	56.043	1,78	8,32	5,77
Dredgers (DRB)	704	9.341	76.272	5,72	6,16	7,85
Vessel using polyvalent passive gears only (PGP)	8.763	21.439	293.484	71,15	14,14	30,20
Vessel using active and passive gears (PMP)	41	433	4.335	0,33	0,29	0,45
Vessel using hooks (HOK)	169	4.979	33.436	1,37	3,28	3,44
<b>Sub Totale Mediterranea</b>	<b>12.316</b>	<b>151.583</b>	<b>971.724</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

La ripartizione della flotta in base alle GSAs, vede prevalere il nord Adriatico dove in termini numerici risulta iscritto il 24,7% dei motopesca nazionali, la quota aumenta al 29,6% per il tonnellaggio ed al 29,9% per la potenza motore. Considerando il numero di battelli segue l'area del basso Tirreno con una quota del 21,1%, che si traduce nel 12,7% del tonnellaggio e nel 14,7% della potenza motore. Considerando la copertura assunta dal tonnellaggio di stazza lorda e della potenza motore, si registra l'importanza assunta dalle marinerie del Canale di Sicilia (Sicilia meridionale), dove si concentra anche il 18,8% del GT ed il 12,8% del kW a fronte di una quota nel numero di motopesca del 9,3%.

Tab. 4 Flotta per Geographical Sub-Areas (GSAs), anno 2015

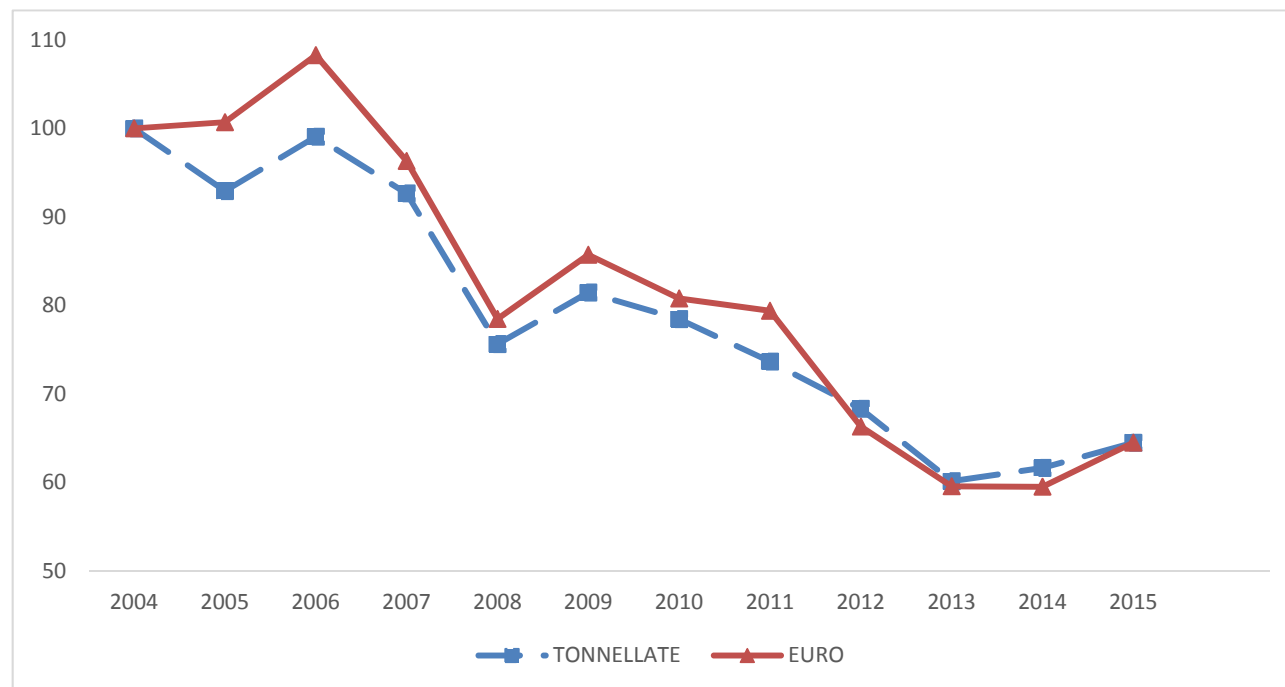
GSA	Num. Battelli	GT	KW	Battelli %	GT %	kW %
GSA 09 – Tirreno Nord	1.697	15.727	127.079	13,8	10,0	12,9
GSA 10 – Tirreno Sud	2.603	20.074	144.752	21,1	12,7	14,7
GSA 11 – Sardo	1.322	10.918	81.698	10,7	6,9	8,3
GSA 16 – Canale di Sicilia	1.142	29.593	126.359	9,3	18,8	12,8
GSA 17 – Adriatico Nord	3.042	46.650	294.415	24,7	29,6	29,9
GSA 18 – Adriatico Sud	1.017	15.790	99.843	8,3	10,0	10,1
GSA 19 - Ionica	1.493	12.831	97.576	12,1	8,1	9,9
<b>A_Sub Totale Mediterranea</b>	<b>12.316</b>	<b>151.583</b>	<b>971.724</b>	<b>99,9</b>	<b>96,0</b>	<b>98,7</b>
B_Sub Totale Oltre gli Stretti	9	6.236	13.064	0,1	4,0	1,3
<b>ITALIA</b>	<b>12.325</b>	<b>157.819</b>	<b>984.788</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> La segmentazione della flotta utilizzata nel presente Rapporto è basata sull'individuazione dell'attrezzo prevalente come stabilito dal Regolamento (CE) del Consiglio n. 199/2008 che istituisce un quadro comunitario per la raccolta e la gestione dei dati essenziali all'attuazione della Politica Comune della Pesca (PCP) e dal Regolamento (CE) della Commissione n. 26/2004 del 30 dicembre 2003 relativo al registro della flotta peschereccia comunitaria, allegato I "Definizione dei dati e descrizione di una registrazione".

Nel corso del 2015 la flotta da pesca nazionale ha registrato un volume di sbarco pari a circa 190 mila tonnellate ed il corrispondente valore economico si attesta a 893 mln di euro (Tab. B2 allegato B). Entrambi gli indicatori segnano una variazione positiva rispetto al 2014. Il prezzo medio della produzione alla prima vendita è aumentato di 3,2 punti percentuali, passando da 4,53 euro/kg del 2014 a 4,68 euro/kg del 2015.

I risultati produttivi del 2015 in significativo recupero, indicano che all'interno di una condizione di ridimensionamento che interessa il comparto dal 2006 si registra una sensibile inversione del trend. Tra il 2004 ed il 2015 il livello delle catture è passato da 288 mila a 190 mila tonnellate, pari ad una riduzione del 34%, con una flessione complessiva dei ricavi di 35 punti e con una perdita annuale media di 50 milioni di euro.

Fig. 1 Andamento % della produzione rispetto al 2004



La composizione del pescato nel 2015, in linea con gli anni precedenti, è costituita in prevalenza da acciughe, seguite da sardine e vongole.

Il volume degli sbarchi di acciughe nel 2015 si attesta complessivamente a 37.321 tonnellate, quantità che segna una variazione positiva di ben 16 punti percentuali rispetto al 2014.

In aumento anche la produzione di sardine pari a 28.907 tonnellate; oltre 12 punti percentuali in più rispetto al dato 2014.

L'andamento degli sbarchi di vongole cresce in modo più modesto rispetto alle acciughe ed alle sardine, infatti si registra un più 3,8% per un totale di 14.660 tonnellate.

Tra le specie demersali, si segnalano gli sbarchi di nasello, gamberi rosa e triglie di fango, target primari della pesca a strascico e specie più pescate dopo le tre summenzionate. Tutte e tre le specie registrano una variazione positiva delle quantità rispetto al 2014: il nasello si attesta a 8.994 tonnellate rispetto alle 8.735 tonnellate del 2014 (+3%); le catture del gambero rosa sono pari a 9.090 tonnellate contro le 7.675 del 2014 (+18,4%); infine, gli sbarchi di triglie sono pari a 6.266 tonnellate stabili a fronte delle 6.270 tonnellate del 2014.

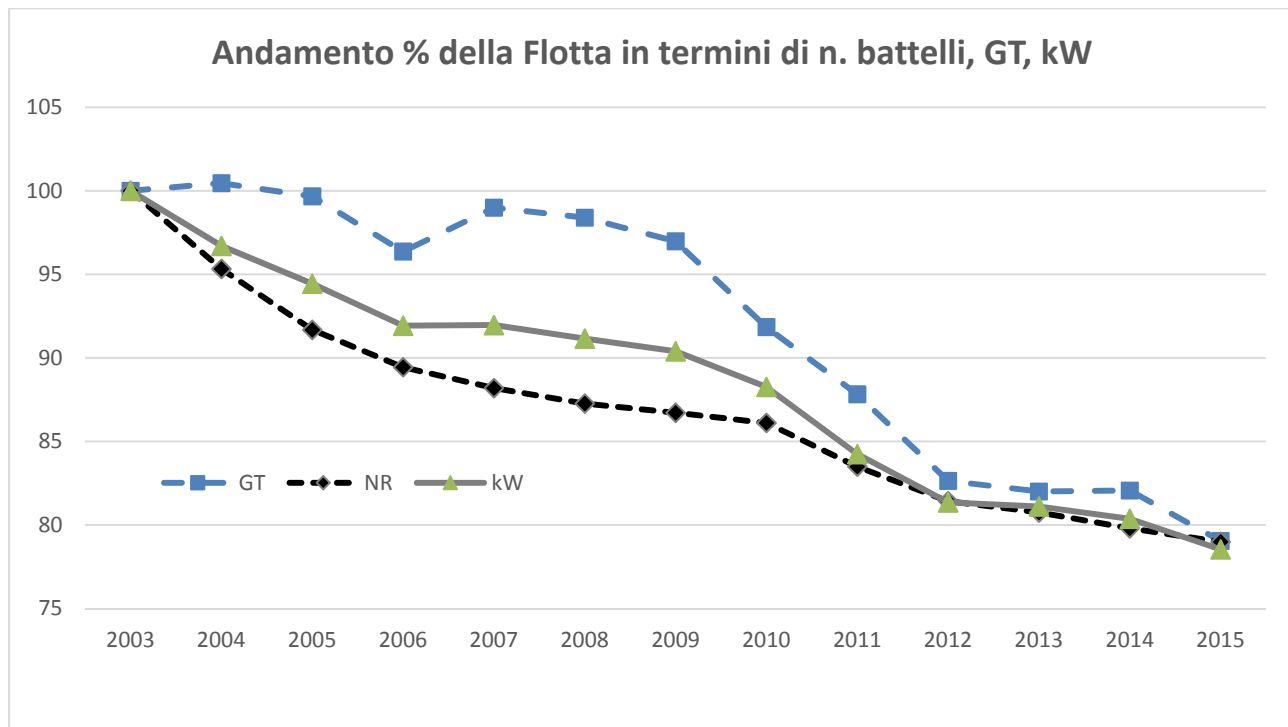
In termini economici il valore del nasello pari a 69 mln di euro contribuisce con il 7,72% al ricavo complessivo; seguono le acciughe con 63 mln di euro pari al 7,04%, i gamberi bianchi con 58 mln di euro equivalenti ad un contributo del 6,46%, quindi gamberi rossi e seppie con un contributo che oscilla intorno al 6%.

Il dettaglio dell'andamento produttivo è riportato nell'Allegato B (Tab. B3, Tab. B4, e Tab. B5).

### A.3 Evoluzione nell'anno precedente.

La flotta presente nell'Archivio Licenze di Pesca al 31 dicembre 2015 è pari a 12.325 battelli per un tonnellaggio di stazza lorda di 157.819 GT ed una potenza motore di 984.788 kW. La flotta Oceanica è composta da 9 navi per complessivi 6.236 GT e 13.064 kW, mentre la flotta operativa nelle acque del Mediterraneo è composta da 12.316 battelli, per un totale di 151.583 GT e 971.724 kW.

Fig. 2 Andamento % della Flotta da pesca rispetto al 2003



Prendendo come riferimento il 2003 emerge che nel periodo 2013 - 2015 c'è stata una evidente e costante contrazione della consistenza delle flotta pari ad oltre il 20% in tutte le sue componenti (n. di battelli, GT e kW). Il processo di ridimensionamento è da ricondurre alle misure gestionali che hanno sostenuto e favorito la fuoriuscita spontanea dei pescherecci, incentivata anche dalla misura di arresto definitivo prevista dallo SFOP e dal FEP.

Negli ultimi anni del periodo la riduzione prosegue costante e tra il 2014 ed il 2015 si registra una flessione di 1 punto percentuale nel numero dei battelli, di 3,4 punti nel tonnellaggio e di 2,2 punti nella potenza motore. Dall'analisi per sistema di pesca emerge come la volante a coppia sia il segmento con il maggior tasso di riduzione: 11% in numero 16,6% in GT e 13,5% in kW. Da questi dati è possibile desumere che probabilmente un certo numero di coppie (area adriatica) abbia deciso di cambiare tecnica di pesca, in ragione del momento di difficoltà registrato dalle risorse pelagiche, sia come abbondanza sia nella fase di commercializzazione, quest'ultima legata alla flessione segnata negli acquisti del mercato estero. La flotta dello strascico segna la flessione più importante nelle dimensioni con l'uscita di 61 battelli poco meno di 3.000 GT e quasi 11.000 kW. Lievi aumenti si registrano per la flotta a circuizione (5 battelli) e per i palangari (3 battelli).

Tab. 5 Flotta da pesca Mediterranea per segmenti di pesca: confronto 2014/2015

Tecnica di Pesca	Battelli			GT			KW		
	2014	2015	%	2014	2015	%	2014	2015	%
<b>Demersal trawlers (DTS)</b>	2.352	2.291	-2,6	96.639	93.650	-3,1	474.081	463.185	-2,3
<b>Pelagic trawlers (TM)</b>	144	128	-11,1	10.891	9.086	-16,6	51.791	44.778	-13,5
<b>Purse seiners (PS)</b>	215	220	2,3	12.774	12.656	-0,9	56.233	56.233	0,0
<b>Dredgers (DRB)</b>	705	704	-0,1	9.363	9.341	-0,2	76.323	76.272	-0,1
<b>Vessel using polyvalent passive gears only (PGP)</b>	8.417	8.371	-0,5	16.272	16.123	-0,9	237.196	235.010	-0,9
<b>Vessel using active and passive gears (PMP)</b>	441	433	-1,8	6.048	5.749	-4,9	64.884	62.810	-3,2
<b>Vessel using hooks (HOK)</b>	166	169	1,8	4.890	4.979	1,8	32.935	3.436	1,5
<b>Totale Mediterranea</b>	<b>12.440</b>	<b>12.316</b>	<b>-1,0</b>	<b>156.876</b>	<b>151.583</b>	<b>-3,4</b>	<b>993.442</b>	<b>971.724</b>	<b>-2,2</b>

## B. Effetti sulla capacità di pesca, dei programmi di riduzione dello sforzo di pesca adottati nell'ambito di piani di gestione pluriennali o di ricostituzione ovvero, se del caso, di piani nazionali

La capacità di pesca della flotta peschereccia nazionale è sottoposta a piani di adeguamento che prevedono la fuoriuscita graduale delle unità adibite alle attività di pesca. I piani di adeguamento per il settore pesca in Italia contengono i livelli di disarmo, calcolati in modo da risultare compatibili con un graduale percorso di riequilibrio degli stock ittici.

L'Amministrazione nazionale ha attivato la misura 1.1 Arresto definitivo in linea con i relativi piani di adeguamento dello sforzo di pesca, emanando:

- n.3 bandi per le navi autorizzate alla pesca del tonno rosso nell'ambito di accordi internazionali;
- n.5 bandi per la flotta mediterranea;
- n.4 bandi cogestiti con le Regioni Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Sicilia;
- n.1 bando per la flotta oceanica nell'ambito dell'accordo UE - Mauritania.

Al 31/12/2015, risultano uscite dalla flotta da pesca mediterranea a seguito di Arresto definitivo n. 753 imbarcazioni per un totale di 26.323 GT. Riguardo alla flotta autorizzata alla pesca del tonno rosso nell'ambito di accordi internazionali, nel periodo 2007-2014 si rileva una riduzione dello sforzo di pesca esercitato da tale segmento produttivo che ha portato al ritiro di quasi il 77% della capacità di pesca del segmento. In merito al piano di adeguamento dello sforzo di pesca per la flotta oceanica nell'ambito dell'Accordo UE - Mauritania, già al 31 dicembre 2012 è stato raggiunto il target degli obiettivi di riduzione previsti dal Programma Operativo e dal relativo Piano, pari al 63,5% della capacità di pesca.

Tab. 6 Piano di adeguamento dello sforzo di pesca della flotta mediterranea ad esclusione delle flotte oggetto di accordi internazionali

	Riduzione al 2011	Riduzione al 2012	Riduzione al 2013	Riduzione al 2014	Riduzione al 2015	Riduzione Totale
n.	363	201	26	95	68	753
Gt	12.308	6.803	1.332	1.483	4.397	26.323
kW	57.816	29.939	5.852	12.642	14.573	120.822

Fonte: MiPAAF

Tab. 7 Piano di adeguamento dello sforzo di pesca per la flotta autorizzata alla cattura del tonno rosso

	Riduzione al 2011	Riduzione al 2012	Riduzione al 2013	Riduzione al 2014	Riduzione al 2015	Riduzione Totale
n.	26	11	0	0	0	37
Gt	4.820	918	0	0	0	5.738
kW	17.803	2.163	0	0	0	19.966

Fonte: MiPAAF

Tab. 8 Piano di adeguamento dello sforzo di pesca oggetto di accordo CE – Mauritania

	Riduzione al 2011	Riduzione al 2012	Riduzione al 2013	Riduzione al 2014	Riduzione al 2015	Riduzione Totale
n.	1	4	0	0	0	5
Gt	494	1.821	0	0	0	2.315
kW	1.140	4.001	0	0	0	5.141

Fonte: MiPAAF



Nel 2015, in attuazione dell'ultimo bando FEP di arresto definitivo sbloccato dal Tribunale Amministrativo Regionale, si è realizzata una riduzione della capacità di pesca del 3%, così come previsto nella relazione dello scorso anno.

### C. Informazioni sul rispetto del regime di entrata/uscita e del livello di riferimento.

Per la valutazione del rispetto del regime di entrata/uscita è stato considerato lo snapshot di marzo 2016 ed è stata fatta l'elaborazione come previsto dall'art. 7 del Reg. (CE) 1013/2010 riportata di seguito.

Tab. 9 - Tabella di calcolo per il rispetto del regime di entrata/uscita

		<b>GT/TSL</b>	<b>kW</b>
Situazione 1/1/2003	$GT_{FR} - kW_{FR}$	<b>217.285</b>	<b>1.279.975</b>
Al 31/12/2015	$GT_1 - kW_1$	1.520	4.717
Al 31/12/2015	$GT_2 - kW_2$	784	2.348
Al 31/12/2015	$GT_3 - kW_3$	6.200	21.218
Al 31/12/2015	$GT_4 - kW_4$		
Al 31/12/2015	$GT_{03} - kW_{03}$	<b>224.731</b>	<b>1.305.088</b>
Uscite con contributo <b>2003-2006</b>	$GT_{a1} - kW_a$	12.457	63.486
Uscite con contributo <b>2007- 2015</b>	$GT_{a2} - kW_a$	46.811	203.271
Al 31/12/2015	$GT_{100} - kW_{100}$	1.227	2.735
Al 31/12/2015	GT <sub>s</sub>	17	
kW sost con 20% riduzione tetto al 31/12/2015	kW <sub>r</sub>		0
	$GT_t - kW_t$	167.047	1.037.374
Situazione al 31/12/2015		<b>157.819</b>	<b>984.788</b>
<b>Differenza</b>		<b>9.228</b>	<b>52.586</b>

Alla luce dei risultati della tabella precedente risulta che, al 31/12/2015, si ha una disponibilità di capacità di stazza di circa 9.000 GT e di circa 52.000 kW.

Per quanto riguarda il rispetto dei livelli di riferimento si riporta la tabella seguente:

Tab. 10 - Tabella di calcolo per il rispetto del livello di riferimento

		<b>GT/TSL</b>	<b>kW</b>
Liv riferimento 1/1/2003	$GT_{FR} - kW_{FR}$	<b>229.862</b>	<b>1.338.971</b>
Unità con GT>100	$GT_{100} - kW_{100}$	1.227	2.735
Uscite con contributo <b>2003-2006</b>	$GT_{a1} - kW_a$	12.457	63.486
Uscite con contributo <b>2007-2015</b>	$GT_{a2} - kW_a$	46.811	203.271
Al 31/12/2015	GT <sub>s</sub>	17	
kW sost con 20% riduzione	kW <sub>r</sub>		0
Livello di riferimento	GT - kW	172.179	1.071.257
Situazione al 31/12/2015	GT - kW	<b>157.819</b>	<b>984.788</b>
<b>Differenza</b>		<b>14.360</b>	<b>86.469</b>

## **D. Relazione di sintesi sulle carenze e i punti di forza del sistema di gestione della flotta.**

La gestione dello sforzo di pesca a livello nazionale è attuata tramite l'implementazione di un sistema informatico basato sulle licenze di pesca, sul controllo della capacità di pesca e su altre misure che regolano l'attività in mare.

L'unità Fleet register, all'interno della Direzione Generale della Pesca Marittima e dell'Acquacoltura, si occupa del monitoraggio delle variazioni della capacità di pesca, espressa mediante gli indicatori GT e kW. L'archivio informatico consta, tra l'altro, di una base di dati per le operazioni di verifica e ispezione. Infatti, già da diversi anni l'Amministrazione nazionale dispone di sistemi integrati di informazione sulla pesca, comprendenti varie applicazioni informatiche, quali il registro della flotta. Il Fleet register cura i rapporti e lo scambio di dati sulle navi da pesca con la Commissione Europea ai sensi del Reg. (CE) 26/2004 e successive modifiche. Inoltre, il funzionamento del sistema di informazione consente di rispettare le disposizioni della raccomandazione della Commissione Generale della Pesca del Mediterraneo (CGPM) della FAO RES-GFCM/35/2011/1 "On the submission of combined data on fishing vessels".

L'impatto dei piani di gestione sulla capacità della flotta viene verificato attraverso la raccolta dati alieutici ai sensi del Reg. (CE) 199/2008 finanziato dal FEAMP. Tale fondo sosterrà l'attuazione di un regime di controllo, ispezione ed esecuzione, che attraverso il programma nazionale raccolta dati garantirà una regia unica per il conseguimento degli obiettivi della PCP.

Negli ultimi anni, sono state adottate strategie di adeguamento dello sforzo di pesca basate su piani di gestione per area e per sistema di pesca.

Nel corso del 2015, è stata prevista l'istituzione dell'elenco delle imbarcazioni autorizzate alla pesca del pesce spada con il palangaro (D.M. 3 giugno 2015) in attuazione del Piano di Azione come previsto dalla decisione della Commissione Europea n. C(2013) 8635 del 6/12/2013; le barche autorizzate alla pesca del pesce spada sono state riportate nell'elenco istituito nei primi mesi del 2016 (D.M. del 29/02/2016).

Sempre nel corso del 2015, con Decreto Ministeriale del 16 marzo 2015 relativo alla razionalizzazione dell'attività di pesca dei piccoli pelagici nel Mar Adriatico, sono state adottate le misure gestionali in attuazione dell'art 22 della raccomandazione n. 37/2013/1 della Commissione generale per la pesca nel mar Mediterraneo (CGPM), relativa ad un Piano di gestione pluriennale per la pesca degli stock di piccoli pelagici nella GSA 17 e GSA 18.

## **E. Informazioni sui cambiamenti intervenuti nelle procedure amministrative relative alla gestione della flotta**

Nel corso del 2015 le procedure amministrative relative alla gestione della flotta non sono state modificate..

## **F. Applicazione degli indicatori di equilibrio**

Nelle pagine che seguono viene presentata una disamina dettagliata degli indicatori proposti a livello di Geographical Sub Area (GSA) con l'obiettivo di individuare le tendenze complessive a livello di sistema di pesca e classi di LFT. I dati utilizzati per il calcolo degli indicatori provengono dal Programma Raccolta Dati Nazionale (DCR/DCF).

La scelta di fornire informazioni per GSA risponde all'esigenza di cogliere le differenze che esistono a livello geografico per quanto riguarda le performance economiche e sociali, lo stato complessivo delle risorse che si riflette sullo stato della pesca e su un diverso livello di capacità di pesca. Inoltre, la presentazione articolata per GSA degli indicatori permette di collegare le informazioni contenute nella presente relazione ai Piani di Gestione adottati dall'amministrazione nazionale ai sensi del Reg. (CE) 1967/2006 che sono stati predisposti per GSA e sistemi di pesca.

## F.1 Indicatori di sostenibilità biologica

Per individuare i segmenti di flotta in sovraccapacità è stato utilizzato l'indice SHI (*Sustainable Harvest Indicator*). Da segnalare che, a causa della mancanza di *reference points* basati sulla biomassa per la maggior parte degli stock sfruttati dalle flotte italiane, non è stato possibile stimare il SAR.

I rapporti F/FMSY per tutti gli stock analizzati dal 2012 nelle diverse GSA italiane sono stati utilizzati per il computo annuale dell'SHI. Il dettaglio è riportato nell'Allegato B (Tab. B6).

Nel caso la stima del rapporto F/FMSY non fosse aggiornata i valori del 2013 o del 2012 sono stati assunti costanti rispettivamente per il 2014 e per il 2013 e 2014.

Ai fini della selezione dei segmenti di flotta che mostrano uno squilibrio, sono stati considerati i segmenti che presentano valori dell'indicatore SHI superiori ad 1 e soglia superiore al 40% almeno in due anni su tre nel periodo 2012-2014. L'SHI è stato considerato non disponibile per la mancanza di stime di F ed FMSY per più del 60% degli stock che costituiscono le catture in valore economico.

Risultano 25 segmenti in squilibrio; di questi, 16 presentano anche l'indicatore RoFTA al netto del tasso di interesse a lungo termine negativo, come illustrato nella Tab. 11 che segue.

Non sono stati considerati i segmenti di flotta che, in base ai soli indicatori economici, non risultano in equilibrio; si ritiene che per questi segmenti la performance economica negativa può essere correlata ad altri fattori quali la stagnazione della domanda di prodotti ittici e dei prezzi alla produzione, la riduzione dei ricavi, i costi di produzione elevati e l'aumento del prezzo del carburante nel periodo 2012-2014.

Tab. 11 - Elenco dei segmenti di flotta che mostrano un valore di SHI >1 per almeno 2 anni su tre nel periodo 2012 - 2014

GSA	Gear	VL	SHI 2012	SHI 2013	SHI 2014	RoFTA - Tasso di interesse a lungo termine (%) 2014	CR/BER 2014
GSA10	DTS	VL0612	< 40%	2,00	2,36	80%	4,06
GSA10	DTS	VL1218	< 40%	1,27	1,79	6%	1,37
GSA10	DTS	VL1824	< 40%	1,51	1,96	-1%	1,14
GSA11	DTS	VL2440	< 40%	3,96	4,85	-15%	0,56
GSA16	DTS	VL1218	2,04	2,37	3,10	11%	1,50
GSA16	DTS	VL1824	1,74	2,29	2,62	-5%	0,98
GSA16	DTS	VL2440	1,61	1,95	1,86	-14%	0,63
GSA17	DTS	VL0612	1,86	2,04	1,50	1%	1,13
GSA17	DTS	VL1824	< 40%	4,31	3,15	-2%	1,10
GSA18	DTS	VL0612	2,23	< 40%	2,17	13%	1,51
GSA19	DTS	VL1218	< 40%	2,00	1,71	42%	2,55
GSA19	DTS	VL1824	3,00	2,01	1,94	-12%	0,68
GSA9	DTS	VL1824	2,11	< 40%	2,25	-1%	1,11
GSA9	DTS	VL2440	1,80	1,93	1,88	-7%	0,91
GSA17	PGP	VL1218	1,78	< 40%	1,70	-25%	0,17
GSA17	PS	VL0612	1,84	1,73	< 40%	-42% (*)	0,01 (*)
GSA17	PS	VL1218	1,79	1,62	1,68	139%	5,24
GSA17	PS	VL2440	1,96	1,81	1,78	-8%	0,87
GSA18	PS	VL2440	1,97	1,82	1,73	-3%	1,07
GSA17	TBB	VL1824	1,96	1,05	1,95	-7%	0,91
GSA17	TBB	VL2440	1,82	< 40%	1,87	-12%	0,72
GSA17	TM	VL1218	1,86	1,72	1,69	193%	5,41
GSA17	TM	VL1824	1,68	1,61	1,66	12%	1,54
GSA17	TM	VL2440	1,84	1,70	1,72	-7%	0,88
GSA18	TM	VL2440	1,95	1,81	1,73	-7%	0,92

(\*) Dato riferito al 2013

## F.2 Indicatori economici

Seguendo la metodologia proposta nelle linee guida, sono stati calcolati due indicatori economici: il RoFTA (redditività a lungo termine) e il rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio CR/BER (redditività a breve termine).

- RoFTA

Il RoFTA rappresenta la redditività per unità (in percentuale) del capitale investito nel settore delle attività di pesca. Il RoFTA è stato raffrontato al tasso di interesse a lungo termine armonizzato, calcolato dalla Banca centrale europea. Per tenere conto dell'elevata variabilità dei tassi di interesse negli ultimi anni, dovuta alla crisi economica, è stata utilizzata la media aritmetica del tasso di interesse dei tre anni precedenti (2012-2014).

Questo tasso di interesse rappresenta la redditività che si otterrebbe investendo lo stesso capitale nel migliore uso alternativo. Un utile sul capitale investito inferiore a zero e al migliore tasso di interesse a rischio zero a lungo termine è indice di un'inefficienza economica a lungo termine che potrebbe indicare l'esistenza di uno squilibrio. Nell'Allegato B (Tab. B7), sono riportati i valori dell'indicatore per tutti i segmenti di flotta a livello di GSA; mentre nella Tab. 12 che segue è riportato l'elenco dei segmenti di flotta che mostrano un valore dell'indicatore negativo nel 2014.

Tab. 12 - Elenco dei segmenti di flotta che mostrano un valore di RoFTA negativo nel 2014

GSA	Tecnica di pesca	Classe di lunghezza	ROFTA - Tasso di interesse a lungo termine		
			2012	2013	2014
9	DRB	VL1218	11%	7%	-19%
9	DTS	VL1824	6%	-19%	-1%
9	DTS	VL2440	-14%	-15%	-7%
9	PS	VL2440	46%	51%	-1%
10	DRB	VL1218	62%	-4%	-9%
10	DTS	VL1824	-3%	-6%	-1%
10	HOK	VL1218	-29%	-27%	-17%
10	PGP	VL1218	-20%	10%	-7%
10	PS	VL2440	-4%	-4%	-4%
11	DTS	VL1824	-13%	10%	-4%
11	DTS	VL2440	-16%	-22%	-15%
11	PGP	VL1218	-9%	-9%	-2%
16	DTS	VL1824	-9%	-6%	-5%
16	DTS	VL2440	4%	-15%	-14%
16	TM	VL1824	65%	14%	-8%
17	DTS	VL1824	-4%	15%	-2%
17	DTS	VL2440	-16%	-23%	-14%
17	PGP	VL1218	-102%	-4%	-25%
17	PS	VL2440	2%	0%	-8%
17	TBB	VL1824	-31%	-16%	-7%
17	TBB	VL2440	-7%	24%	-12%
17	TM	VL2440	2%	-9%	-7%
18	DRB	VL1218	-6%	-35%	-22%
18	DTS	VL2440	-25%	-12%	-19%
18	PS	VL2440	-6%	-4%	-3%
18	TM	VL2440	-19%	-6%	-7%
19	DTS	VL1824	-15%	-29%	-12%
19	HOK	VL1824	-23%	-28%	-22%
19	PS	VL1218	1%	-35%	-3%

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, 29 presentano un indicatore RoFTA inferiore al tasso di interesse a lungo termine; di questi, 20 mostrano un RoFTA negativo. Rispetto al 2013 si registra un sostanziale miglioramento dell'indicatore analizzato, in quanto i segmenti con valori di Rofta inferiori al tasso di riferimento sono passati da 40 nel 2013 a 29 nel 2014.

Il miglioramento dell'indicatore analizzato è da imputare ad una leggera ripresa dei livelli produttivi, associata a un contenimento delle voci di costo, in particolare dei costi variabili legati alle attività di pesca, quali il costo del carburante.

Tra i segmenti che presentano un indicatore negativo troviamo quelli con classe di lunghezza superiore ai 18 metri (soltanto in 7 casi i segmenti presentano una classe di lunghezza compresa tra 12 e 18 mt.); tra le tecniche di pesca ritroviamo 11 segmenti a strascico.

- CR/BER

I ricavi di pareggio (BER) corrispondono ai ricavi necessari per coprire sia i costi fissi che quelli variabili, tali quindi né da comportare perdite, né da generare profitti. I ricavi correnti (CR) sono dati dal totale dei ricavi operativi del segmento di flotta, che consiste negli utili provenienti dagli sbarchi e da attività diverse dalla pesca.

Il calcolo del rapporto non tiene conto del costo opportunità per cui l'indicatore calcolato fornisce un quadro a breve termine della redditività finanziaria.

Il rapporto tra i ricavi correnti e i ricavi di pareggio di una flotta indica di quanto i ricavi correnti di una flotta si avvicinino ai ricavi necessari affinché la flotta raggiunga il pareggio di bilancio.

Anche in questo caso, nell'Allegato B (Tab. B8) sono riportati i valori dell'indicatore per tutti i segmenti di flotta a livello di GSA, mentre nella Tab. 13 che segue è riportato l'elenco dei segmenti di flotta che mostrano un valore dell'indicatore inferiore a 1 per l'ultimo anno disponibile.

*Tab. 13- Elenco dei segmenti di flotta che mostrano un valore di CR/BER inferiore a 1.*

GSA	Tecnica di pesca	Classe di lunghezza	CR/BER		
			2012	2013	2014
9	DRB	VL1218	1,53	1,37	0,53
9	DTS	VL2440	0,67	0,53	0,91
10	DRB	VL1218	3,19	1,03	0,83
10	HOK	VL1218	0,12	0,21	0,53
10	PGP	VL1218	0,52	1,57	0,91
11	DTS	VL2440	0,46	0,21	0,56
16	DTS	VL1824	0,86	0,95	0,98
16	DTS	VL2440	1,31	0,58	0,63
16	TM	VL1824	3,26	1,60	0,90
17	DTS	VL2440	0,55	0,24	0,63
17	PGP	VL1218	-2,46		0,17
17	PS	VL2440	1,23	1,16	0,87
17	TBB	VL1824	0,09	0,56	0,91
17	TM	VL2440	1,25	0,82	0,88
18	DRB	VL1218	0,96	-0,12	0,31
18	DTS	VL2440	0,30	0,70	0,48
18	TM	VL2440	0,43	0,96	0,92
19	DTS	VL1824	0,58	-0,05	0,68
19	HOK	VL1824	0,37	0,21	0,36

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, 19 mostrano un valore dell'indicatore inferiore a 1 e dunque il reddito generato non è sufficiente per coprire i costi variabili, fissi e di capitale, il che dimostra che questi segmenti non sono redditizi e potenzialmente sovracapitalizzati nel breve periodo.

Nessun segmento presenta un rapporto CR/BER negativo.

In generale, l'indicatore mostra un miglioramento rispetto ai due anni precedenti. Nel 2013, i segmenti di flotta con un valore inferiore a 1 erano 34 e di questi, 7 presentavano un valore negativo.

Come già evidenziato per il precedente indicatore economico (RoFTA), i segmenti che mostrano una redditività di breve periodo non soddisfacente ricadono nelle classi di LFT superiore ai 18 mt. (soltanto in 5 casi i segmenti hanno una LFT compresa tra 12 e 18 mt.).

Va inoltre considerato che nella maggior parte dei segmenti che evidenziano una situazione economica inferiore ai valori soglia si è registrato un trend positivo tra il 2013 e il 2014, con un avvicinamento ai valori di equilibrio. Le performance economiche negative di alcuni di questi segmenti sono molto spesso determinate da fattori esterni al settore, quali stagnazione della domanda interna, aumento dei costi operativi e bassa concentrazione dell'offerta. Le riduzioni dei costi operativi, in particolare del costo del carburante, hanno determinato a partire dagli ultimi mesi del 2014 un miglioramento del conto economico settoriale che, sulla base di dati provvisori, sarà maggiormente evidente nel 2015.

### F.3 Indicatori di utilizzazione delle navi

Per valutare l'intensità di utilizzazione della flotta le linee guida propongono due diversi indicatori che misurano rispettivamente l'inattività della flotta (Inactive Vessel Indicator) e l'utilizzazione delle navi (Vessel Use Indicator).

Il primo indicatore descrive la percentuale di navi inattive della flotta totale, per quanto riguarda il numero di navi, la stazza (GT) e la potenza motore (kW).

Il secondo indicatore prende invece in considerazione i livelli medi di attività delle navi che hanno esercitato attività di pesca almeno una volta durante l'anno, tenendo conto della natura stagionale delle attività di pesca e di altre restrizioni. Esso è dato dalla media, per ogni segmento di flotta, del rapporto tra lo sforzo di pesca osservato (la media dei giorni in mare per nave) e lo sforzo massimo riscontrato (i giorni massimi in mare osservati in un segmento di flotta).

Secondo il sistema di 'segnalica semaforica' un indicatore superiore allo 0,9 è stato osservato solo per i segmenti di flotta che registrano un livello di attività ampiamente omogeneo, cui può essere assegnato un semaforo verde. Valori inferiori allo 0,7 sono stati considerati potenzialmente come indici di una sottoutilizzazione che a sua volta può indicare una sovraccapacità tecnica (semaforo rosso).

Gli indicatori compresi tra i valori limite indicati sono evidenziati in giallo e segnalano una situazione di relativa stabilità sottolineando che la capacità tecnica a disposizione è nel complesso moderatamente sfruttata.

Il dettaglio è riportato nell'Allegato B (Tab. B10).

### Applicazione e interpretazione

L'indicatore che misura il tasso di utilizzazione della capacità produttiva mostra nel complesso una situazione di sostanziale equilibrio in quanto i valori di inattività della flotta si mantengono al di sotto del valore soglia del 20% per tutti i segmenti di flotta tranne che per i battelli con dimensione superiore ai 40 mt. di LFT.

A livello complessivo, nel 2014, la proporzione di battelli inattivi è pari all'8,9% del numero totale, e al 5,5% in termini di capacità (GT) ed al 6,1% in potenza motore (kW). Tale situazione non si discosta molto da quella registrata nei due anni precedenti. Tali percentuali si attestano su valori che potremmo definire 'fisiologici' infatti, in condizioni normali ci si può attendere che il 10% o meno delle navi in un segmento di flotta non sia in attività, per riparazioni, adeguamenti, conversioni o trasferimenti in corso.

Scendendo ad un maggior livello di dettaglio, l'analisi dei valori puntuali annuali evidenzia che tassi di sottoutilizzazione più marcati sono riscontrabili per i segmenti di maggiori dimensioni (>40 mt. di LFT); in valore assoluto si tratta di 4 battelli inattivi su una flotta di 14 imbarcazioni totali.

Nell'Allegato B (Tab. B9), sono riportati i valori dell'indicatore di utilizzazione delle navi per classi di LFT nel periodo 2102 – 2014.

Anche per il secondo indicatore, si evidenziano situazioni diversificate, e lo scenario che emerge è caratterizzato da un'estrema variabilità per segmenti di pesca e per aree geografiche.

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, 12 registrano una piena utilizzazione della capacità di pesca, 29 segmenti riportano un moderato tasso di utilizzo e 38 mostrano un valore dell'indicatore inferiore a 0,7 segnalando in tal modo una potenziale sottoutilizzazione tecnica delle navi.

In generale, l'indicatore mostra una sostanziale stabilità rispetto ai due anni precedenti. Infatti, nel 2012, i segmenti di flotta con un valore inferiore a 0,7 erano 35 mentre quelli con un valore  $>0.9$  ammontavano a 12.

I segmenti che mostrano una scarsa utilizzazione tecnica ricadono nelle classi di LFT inferiore ai 18 mt. (soltanto in 4 casi, i segmenti hanno una LFT superiore ai 18 mt.) e nella gran parte dei casi si tratta di battelli che utilizzano attrezzi passivi.

Nell'Allegato B (Tab. B10), sono riportati i valori di Vessel Utilisation Ratio per GSA, LFT e Tecnica di pesca nel periodo 2102 – 2014.

Nell'interpretazione dei dati è necessario considerare alcuni aspetti peculiari della flotta italiana:

- sono frequenti i casi in cui la proprietà dei motopesca passivi della classe 0/10 metri è costituita da persone in età avanzata, non più attiva nel mondo del lavoro ma che conserva la proprietà della barca per eventuali opportunità;
- sempre nello stesso segmento si rinvencono casi in cui la proprietà possiede anche barche di maggiori dimensioni con cui opera attivamente, e si preserva la barca piccola per eventuali periodi di crisi nel segmento cui opera la barca più grande;
- relativamente alle draghe idrauliche, il livello di attività e le quantità prelevabili vengono decisi dai Consorzi di Gestione istituiti su base Compartimentale in base alla disponibilità della risorsa (vongole e fasolari) e all'andamento del mercato;
- negli ultimi anni, in ragione della significativa riduzione nei consumi di prodotti ittici determinata dalla crisi economica e dell'alto livello del costo carburante (0,70 euro/litro come media 2014) gli operatori hanno effettuato precise scelte strategiche mantenendo bassi livelli di attività nell'intento di contenere i costi di produzione.

## **G. Conclusioni: raggiungimento dell'equilibrio tra flotta e opportunità di pesca**

Gli indicatori biologici, economici, sociali e tecnici, proposti nelle linee guida presentate dalla Commissione Europea, costituiscono lo strumento attraverso il quale attuare misure gestionali in grado di raggiungere l'equilibrio tra capacità ed opportunità di pesca.

Gli indicatori utilizzati sono i seguenti:

- Sustainable Harvest Indicator (SHI),
- Return of Fixed Tangible Assets (RoFTA)
- Current revenue/Break-Even Revenue (CR/BER)
- Inactive Vessel Indicator (IVI)
- Vessel Utilisation Indicator (VUI)

Il calcolo degli indicatori è stato fatto tenendo conto dei risultati del Programma Raccolta Dati Nazionale (DCR/DCF), presentando una disamina degli stessi a livello di Geographical Sub Area (GSA) con l'obiettivo di individuare le tendenze complessive a livello di sistema di pesca e classi di LFT. La scelta di fornire informazioni per GSA risponde all'esigenza di cogliere le differenze esistenti a livello geografico per quanto

riguarda le performances economiche e sociali e lo stato complessivo delle risorse, che si riflettono sullo stato della pesca e su un diverso livello di capacità di pesca.

Per il computo annuale dell'SHI sono stati analizzati i rapporti F/FMSY dal 2012 al 2014 per ogni GSA. Nel caso non fosse disponibile il valore nelle annualità 2013 o 2014 si è considerato costante il valore precedente.

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, il RoFTA mostra un valore inferiore al tasso di interesse a lungo termine per 29 di essi (di questi, 20 con un valore negativo). Rispetto al 2013 si registra un sostanziale miglioramento dell'indicatore analizzato, in quanto i segmenti con valori di Rofta inferiori al tasso di riferimento sono passati da 40 nel 2013 a 29 nel 2014. Il miglioramento dell'indicatore analizzato è da imputare ad una leggera ripresa dei livelli produttivi, associata a un contenimento delle voci di costo, in particolare dei costi variabili legati alle attività di pesca, quali il costo del carburante.

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, il CR/BER mostra un valore inferiore a 1 per 19 di essi e nessun segmento presenta un rapporto negativo. Ne consegue che il reddito generato non è sufficiente per coprire i costi variabili, fissi e di capitale, il che dimostra che questi segmenti non sono redditizi e potenzialmente sovracapitalizzati nel breve periodo. In generale, l'indicatore mostra un miglioramento rispetto ai due anni precedenti. Nel 2013, i segmenti di flotta con un valore inferiore a 1 erano 34 e di questi, 7 presentavano un valore negativo.

Nel 2014 la proporzione di battelli inattivi è pari all'8,9% del numero totale, e al 5,5% in termini di capacità (GT) ed al 6,1% in potenza motore (KW); tale situazione non si discosta molto da quella registrata nei due anni precedenti. Tassi di sottoutilizzazione maggiori si hanno nel segmento di flotta con LFT > 40 mt. Tali percentuali si attestano su valori che potremmo definire 'fisiologici' infatti, in condizioni normali ci si può attendere che il 10% o meno delle navi in un segmento di flotta non sia in attività, per riparazioni, adeguamenti, conversioni o trasferimenti in corso.

Nel 2014, su un totale di 79 segmenti di flotta, 12 registrano una piena utilizzazione della capacità di pesca, 29 segmenti riportano un moderato tasso di utilizzo e 38 mostrano un valore dell'indicatore inferiore a 0,7 segnalando in tal modo una potenziale sottoutilizzazione tecnica delle navi.

In generale, l'indicatore mostra una sostanziale stabilità rispetto ai due anni precedenti. Infatti, nel 2012, i segmenti di flotta con un valore inferiore a 0,7 erano 35 mentre quelli con un valore >0.9 ammontavano a 12. I segmenti che mostrano una scarsa utilizzazione tecnica ricadono nelle classi di lunghezza inferiore ai 18 metri (soltanto in 4 casi, i segmenti hanno una LFT superiore ai 18 metri) e nella gran parte dei casi si tratta di battelli che utilizzano attrezzi passivi.

Ai fini della selezione dei segmenti di flotta che mostrano uno squilibrio sono stati considerati i segmenti che presentano valori di SHI maggiori di 1, almeno in due anni su tre nel periodo 2012 – 2014.

Risultano 25 segmenti in squilibrio; di questi, 16 presentano anche l'indicatore RoFTA, al netto del tasso di interesse a lungo termine, negativo.

L'analisi complessiva degli indicatori conferma in generale un effetto positivo della riduzione di capacità di pesca sin qui realizzata sullo stato delle risorse, anche se questo trend non riesce ancora ad incidere significativamente sugli stock principali (tra quelli di cui si dispone di una valutazione analitica). E' evidente che una generalizzata e drastica riduzione dello sforzo di pesca attraverso un massiccio piano di demolizioni da realizzarsi in tempi brevi non è praticabile, perché avrebbe un impatto socio-economico impossibile da sostenere soprattutto in un momento di generalizzata crisi del settore. Quindi l'approccio da seguire è quello della *progressive implementation* citata nel Rapporto STECF 15/02.

Tenendo conto degli obiettivi posti dalla PCP riformata, e considerando le limitate risorse finanziarie disponibili nel PO FEAMP, si attuerà un piano di riduzione della flotta attraverso l'arresto definitivo delle navi appartenenti ai segmenti in squilibrio (vedi Allegato A Piano d'azione).

L'ulteriore riduzione della mortalità da pesca sarà realizzata, tenendo come orizzonte temporale il 2020 per il raggiungimento dell'FMSY per tutti gli stocks, attraverso la riduzione dell'attività, chiusure spazio/temporali con miglioramento dell'exploitation pattern e della selettività degli attrezzi trainati.



## ***Bibliografia***

Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF) – Assessment of balance indicators for key fleet segments and review of national reports on Member States efforts to achieve balance between fleet capacity and fishing opportunities (STECF-15-02). 2015. Publications Office of the European Union, Luxembourg, EUR 27134 EN, JRC 94933, 147 pp.

GFCM (2016) Report of Subregional Committee for the Central Mediterranean (SRC-CM) – GFCM Headquarters, Rome, Italy, 3-5 February 2016 21 pp. link: <http://www.fao.org/gfcm/reports/technical-meetings/detail/en/c/396373/>

Russo T. Parisi A. Garofalo G. Cristina M. Cataudella S. Fiorentino F. (2014) SMART: A Spatially Explicit Bio-Economic Model for Assessing and Managing Demersal Fisheries, with an application to Italian Trawlers in the Strait of Sicily. PLoS ONE 9(1): e86222.doi:10.1371/journal.pone.0086222

# Allegato A

## Piano di azione che presenti gli obiettivi di adeguamento e gli strumenti per il raggiungimento dell'equilibrio per i segmenti di flotta per cui è dimostrata una mancanza di equilibrio

Il Piano d'azione italiano si pone come obiettivo a breve termine di ridurre significativamente la mortalità da pesca corrente (Fc) prendendo come base di riferimento i dati ricavati dall' SHI e quindi i segmenti di flotta che risultano sovraccapacitari.

Al fine di raggiungere gli obiettivi di adeguamento e sulla base del presente piano d'azione, verrà attivato, tra l'altro, lo strumento dell'arresto definitivo delle attività di pesca di cui all'art.34 del Reg. (UE) n°508/2014 .

Le tabelle che seguono, sono state redatte elaborando i dati del Fleet Register inviati con lo snapshot di marzo 2016.

Nella Tab. A1 sono stati accorpati i sistemi strascico (DTS) e rapido (TBB), nella Tab. A2 sono stati accorpati i sistemi circuizione (PS) e volante (TM).

Per quanto riguarda la GSA17, segmento VL1218, dagli assesment risulta che il sistema DTS presenta valori critici di SHI e catture molto prossime alla soglia del 40%. Considerato che le unità con sistema a strascico rappresentano più del 50% del segmento VL1218 e che alcune delle specie bersaglio coincidono con quelle del segmento PGP, si è ritenuto di estendere la misura dell'arresto definitivo anche a queste navi.

Da segnalare inoltre che in Tab. A2 la GSA 17 e la GSA 18 sono state unite, in quanto l'attività delle navi appartenenti a queste GSA che utilizzano circuizione e volante si svolge prevalentemente nella stessa area di pesca, come dimostrano i tracciati VMS.

La percentuale dell' 8% di riduzione della capacità, espressa in GT, è individuata in funzione delle disponibilità economiche stanziare dal Programma Operativo del FEAMP 2014/2020, approvato con Decisione della Commissione CCI 2014IT14MFOP001 del 25 novembre 2015, sulla misura 1.34 Arresto definitivo delle attività di pesca.

Tab. A1. Stima dell'impatto economico di una riduzione dell' 8% sulla capacità in GT dei segmenti di flotta, operanti con sistema a strascico/rapido risultati in overfishing, per GSA. Nella GSA17, nel segmento 12<=LFT<18 si considera anche il sistema PGP.

		n m/p	GT	GT da ridurre %	GT da ridurre	GT medio	Unità da demolire	Costo unitario	Costo totale
GSA 9	18<=LFT<24	124	6.507	8	521	52,48	9,92	€345.460	€ 3.426.963
	24<=LFT<40	16	1.522	8	122	95,13	1,28	€553.150	€708.032
GSA 10	LFT<12	28	135	8	11	4,82	2,24	€69.050	€154.672
	12<=LFT<18	171	3.045	8	244	17,81	13,68	€174.800	€2.391.264
	18<=LFT<24	82	4.654	8	372	56,76	6,56	€369.610	€2.424.642
GSA 11	24<=LFT<40	26	4.069	8	326	156,50	2,08	€751,180	€1.562.454
GSA 16	12<=LFT<18	134	2.738	8	219	20,43	10,72	€186.300	1.997.136
	18<=LFT<24	148	8.840	8	707	59,73	11,84	€384.100	€4.547.744
	24<=LFT<40	96	14.307	8	1.145	149,03	7,68	€729.445	€5.602.138
GSA 17	LFT<12	193	1.131	8	90	5,86	15,44	€80.825	€1.247.938
	12<=LFT<18	516	9.955	8	750	19,99	37,52	€180.550	€7.453.104
	18<=LFT<24	214	14.986	8	1.199	70,03	17,12	€432.400	€7.402.688
	24<=LFT<40	103	12.203	8	976	118,48	8,24	€636.295	5.243.071
GSA 18	LFT<12	56	401	8	32	7,16	4,48	€ 92.600	€ 414.848
GSA 19	12<=LFT<18	192	3.136	8	251	16,33	15,36	€ 163.300	€ 2.508.288
	18<=LFT<24	24	1.266	8	101	52,75	1,92	€ 350.290	€ 672.557

Totale generale euro € 47.757.538

Tab. A2. Stima dell'impatto economico di una riduzione dell' 8% sulla capacità in GT dei segmenti di flotta, operanti con sistema circuizione e/o volante, risultati in overfishing

		n m/p	GT	GT da ridurre %	GT da ridurre	GT medio	Unità da demolire	Costo unitario	Costo totale
GSA 17-18	<b>LFT&lt;12</b>	194	588	8	53	3,03	17,46	€ 43.750	€ 763.875
	<b>12&lt;=LFT&lt;18</b>	218	4.348	8	391	19,94	19,62	€ 186.300	€ 3.655.206
	<b>18&lt;=LFT&lt;24</b>	107	7.365	8	663	68,83	9,63	€ 427.570	€ 4.117.499
	<b>24&lt;=LFT&lt;40</b>	101	11.290	8	1.016	111,78	9,09	€ 614.560	€ 5.586.350

Totale generale euro € 14.122.931

Come già detto nell'introduzione del presente documento, la PCP riformata si pone come obiettivo strategico al 2020 il raggiungimento dell'FMSY per tutti gli stocks. L'Italia intende raggiungere questo scopo anche con programmi a medio e lungo termine di applicazione di misure diverse dall'arresto definitivo.

Tali misure riguarderanno :

- riduzione dell'attività della flotta;
- chiusure spazio/temporali;
- miglioramento della selettività, in particolare degli attrezzi trainati.

Per quanto riguarda la riduzione dell'attività della flotta si intende continuare ad utilizzare lo strumento dell'arresto temporaneo.

Per le chiusure spazio/temporali l'Amministrazione italiana, intende ripetere in altre aree l'esperienza già intrapresa con il D.M. n. 3 del Luglio 2015 all'art.6 sulla fossa di Pomo (che dispone il divieto di pesca con il sistema strascico nell'area) effettuata in sinergia con l'amministrazione croata. Infatti le prime risultanze scientifiche di tale esperienza lasciano ben sperare per un positivo impatto sulla produttività di stock quali il nasello, caratterizzati da valori estremamente alti del rapporto F/FMSY.

A supporto di questa impostazione possiamo considerare gli incoraggianti risultati delle esperienze condotte sugli stock di gambero rosa e di merluzzo nello Stretto di Sicilia.

Le valutazioni condotte mediante il modello SMART (Russo et al. 2014) hanno mostrato che interventi di chiusura permanente allo strascico delle principali nurseries delle due specie possono contribuire a ridurre la mortalità da pesca (F) almeno del 10%, diminuendo significativamente la cattura degli individui giovanili e senza agire drasticamente sullo sforzo di pesca.

Più recentemente, le simulazioni di medio termine (2015-2024) basate su XSA e condotte nell'ambito del Comitato Subregionale per il Mediterraneo Centrale (SRC-CM) del Comitato Scientifico Consultivo (SAC) della Commissione Generale per la pesca del Mediterraneo (CGPM) hanno mostrato che il merluzzo ed il gambero rosa reagiscono positivamente alla riduzione della mortalità da pesca (F), e che entrambi gli stock mostrano un recupero della biomassa a mare nel medio periodo. Sulla base dei risultati ottenuti il SRC-CM ha convenuto che una riduzione iniziale del 20% della mortalità da pesca corrente (Fc), ottenuta attraverso riduzioni dello sforzo da pesca in combinazione con un miglioramento dell'exploitation pattern risultato della chiusura delle principali nurseries, costituisca una strategia ottimale per ricondurre la pesca demersale a condizioni di maggiore sostenibilità.

L'aumento della selettività degli attrezzi trainati, considerato l'elevato numero di catture di individui giovanili in Mediterraneo, è sicuramente un altro importante strumento gestionale che può contribuire notevolmente alla riduzione delle catture indesiderate.

Nell'ambito del progetto PESCATTEC – “Studio di griglie (JTED – Juvenile and Trash Excluder Device) per aumentare la selettività e la qualità del pescato nelle reti a strascico”, e del progetto MINOUW – “Science, Technology, and Society Initiative to minimize Unwanted Catches in European Fisheries” sono state

sperimentate griglie che consentono di ridurre rispettivamente del 25% (gambero rosa) e del 19% (merluzzo) le catture di esemplari al di sotto del Minimum Conservation Reference Size (MCRS).

Ambedue i progetti costituiscono azioni pilota che necessitano di ulteriori prove sperimentali che tengano conto anche della variabilità spaziale e temporale associata alla cattura di esemplari al di sotto del MCRS.

# Allegato B

## Tabelle di riferimento

*Tab. B1- Catture di tonno rosso 2015 per Tecnica di pesca*

<b>TECNICA DI PESCA</b>	<b>N.</b>	<b>GT</b>	<b>KG</b>
CIRCUIZIONE	12	3.029	1.677.826
PALANGARO	30	1.054	312.493
TONNARA FISSA	3	/	192.017
<b>TOTALE CATTURE</b>			2.182.336

*Tab. B2 – Produzione 2015 per GSA, in tonnellate ed euro*

<b>GSA</b>	<b>TONNELLATE</b>	<b>EURO (000)</b>
09_Tirreno Nord	17.306	115.031
10_Tirreno Sud	18.217	101.926
11_Sardo	7.082	52.099
16_Canale Sicilia	21.004	157.945
17_Nord Adr	88.611	254.501
18_Sud Adr	23.498	108.479
19_Ionica	11.184	81.711
Sub Total Mediterran Sea	186.902	871.692
Indian Ocean, West / 51.7	2.108	3.760
Tonno rosso (gabbie)	1.678	17.902
<b>TOTALE</b>	190.688	893.354

*Tab. B3 – Produzione 2015 per tecnica di pesca, in tonnellate ed euro*

<b>TECNICA DI PESCA</b>	<b>TONNELLATE</b>	<b>EURO (000)</b>
Demersal trawlers (DTS)	63.194	460.165
Dredgers (DRB)	16.135	40.487
Pelagic trawlers (TM)	49.541	54.618
Purse seiners (PS)	24.176	60.726
Vessel using active and passive gears (PMP)	690	4.698
Vessel using hooks (HOK)	4.005	24.558
Vessel using polyvalent passive gears only (PGP) < 12 mt	27.406	213.311
Vessel using polyvalent passive gears only (PGP) > 12 mt	5.541	34.792
<b>TOTALE</b>	190.688	893.354

Tab. B4 – Produzione 2015 per specie, in tonnellate (\*)

SPECIE	NOME SCIENTIFICO	TONNELLATE	%
ANE	Engraulis encrasicolus	37.321	19,57%
PIL	Sardina pilchardus	28.907	15,16%
SVE	Chamelea gallina	14.660	7,69%
DPS	Parapenaeus longirostris	9.090	4,77%
HKE	Merluccius merluccius	8.994	4,72%
MUT	Mullus barbatus	6.266	3,29%
CTC	Sepia officinalis	6.029	3,16%
MTS	Squilla mantis	5.263	2,76%
SWO	Xiphias gladius	4.273	2,24%
EDT	Eledone moschata	2.818	1,48%

(\*) sono omesse le specie per le quali le catture, espresse in tonnellate, sono inferiori

Tab. B5 – Produzione 2015 per specie, in euro (\*)

SPECIE	NOME SCIENTIFICO	EURO (000)	%
HKE	Merluccius merluccius	68.936,33	7,72%
ANE	Engraulis encrasicolus	62.930,74	7,04%
DPS	Parapenaeus longirostris	57.713,80	6,46%
ARS	Aristaeomorpha foliacea	53.916,54	6,04%
CTC	Sepia officinalis	53.402,90	5,98%
SWO	Xiphias gladius	39.433,09	4,41%
MUT	Mullus barbatus	31.791,91	3,56%
SVE	Chamelea gallina	31.475,44	3,52%
MTS	Squilla mantis	30.444,13	3,41%
SOL	Solea solea	28.545,97	3,20%
NEP	Nephrops norvegicus	28.248,45	3,16%
PIL	Sardina pilchardus	22.568,81	2,53%
BFT	Thunnus thynnus	20.156,13	2,26%
OCC	Octopus vulgaris	19.424,70	2,17%
MUR	Mullus surmuletus	17.705,54	1,98%
SQR	Loligo vulgaris	17.659,03	1,98%
TGS	Penaeus kerathurus	17.568,96	1,97%
EDT	Eledone moschata	16.599,76	1,86%
ARA	Aristeus antennatus	15.734,66	1,76%

(\*) sono omesse le specie per le quali i valori, espressi in euro, sono inferiori

Tab. B6 - Stock assessments condotti negli ultimi tre anni nelle GSA italiane. Lo stato dello stock per anno (2012-2014) è riportato come rapporto tra  $F$  corrente ( $F_{cur}$ ) e  $F$  al maximum sustainable yield  $F$  ( $FMSY$ ).

GSA	SPECIE	3A_CODE	NOME SCIENTIFICO	FMSY	F/FMSY 2012	F/FMSY 2013	F/FMSY 2014
9	Blue whiting	WHB	Micromesistius poutassou	0,33	1,43	1,16	
	Deepwater pink shrimp	DPS	Parapenaeus longirostris	0,67	0,98	1	1,03
	Giant red shrimp	ARS	Aristaeomorpha foliacea	0,51	1,24	0,63	0,25
	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,23	3,91	4,09	4,48
	Norway lobster	NEP	Nephrops norvegicus	0,21	1,96	2,01	
	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,6	1,31	1,17	
	Sardine	PIL	Sardina pilchardus	0,54	2,11		
10	Deepwater pink shrimp	DPS	Parapenaeus longirostris	0,92	1,97	1,35	
	Giant red shrimp	ARS	Aristaeomorpha foliacea	0,65	0,3	0,62	1,4
	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,2	4,64	3,64	5,51
	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,5	0,83	0,95	
11	Giant red shrimp	ARS	Aristaeomorpha foliacea	0,31	2,13	1,45	1,61
	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,17	6,65	10,82	9,47
	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,11	9,54		
16	Deepwater pink shrimp	DPS	Parapenaeus longirostris	0,84	1,16	1,68	1,13
	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,18	4,04	4,45	6,68
	Norway lobster	NEP	Nephrops norvegicus	0,2	0,75		
	Sardine	PIL	Sardina pilchardus	0,17	0,67	0,7	0,55
	Striped red mullet	MUR	Mullus surmuletus	0,19	4,11		
17	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,52	3,47	2,35	1,82
	Sole	SOL	Solea vulgaris	0,26	1,86	0,91	1,92
	Spottail mantis shrimp	MTS	Squilla mantis	0,48	1,31	1,14	1,31
18	Deepwater pink shrimp	DPS	Parapenaeus longirostris	0,72	2	2,49	2,03
	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,42	1,73	1	0,82
	Spottail mantis shrimp	MTS	Squilla mantis	0,43	1,44	3,14	2,44
17-18	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,16	7,88	7,31	5,56
	Anchovy	ANE	Engraulis encrasicolus	0,55	1,97	1,82	1,79
	Sardine	PIL	Sardina pilchardus	0,72	1,44	1,43	1,52
19	Anchovy	ANE	Engraulis encrasicolus	0,48	1,03		
	Deepwater pink shrimp	DPS	Parapenaeus longirostris	0,89	1,64	1,64	1,63
	Hake	HKE	Merluccius merluccius	0,18	6,72	4,44	4,83
	Red mullet	MUT	Mullus barbatus	0,44	4,16	2,73	2,25
18-19	Giant red shrimp	ARS	Aristaeomorpha foliacea	0,42	1,62	1,56	1,1
Tutte le GSA	Blue fin tuna	BFT	Thunnus thynnus	0,42	0,36	0,36	0,36

Tab. B7 – RoFTA per segmenti di pesca e GSA, periodo 2012-2014

GSA	Tecnica di pesca	Classe di LFT	Tasso di interesse a lungo termine Fonte: BCE	RoFTA			RoFTA - Tasso di interesse a lungo termine		
			Media 2010-2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
9	DRB	VL1218	4,43%	16%	11%	-14%	11%	7%	-19%
9	DTS	VL0612	4,43%	-7%	-10%	69%	-12%	-15%	64%
9	DTS	VL1218	4,43%	15%	21%	36%	10%	16%	32%
9	DTS	VL1824	4,43%	11%	-14%	3%	6%	-19%	-1%
9	DTS	VL2440	4,43%	-9%	-11%	-2%	-14%	-15%	-7%
9	PGP	VL0006	4,43%	42%	159%	28%	38%	154%	23%
9	PGP	VL0612	4,43%	1%	-4%	9%	-4%	-8%	4%
9	PGP	VL1218	4,43%	37%	29%	50%	33%	24%	46%
9	PS	VL0612	4,43%	-50%	-299%	0%	-55%	-304%	
9	PS	VL1218	4,43%	55%	54%	54%	51%	50%	49%
9	PS	VL1824	4,43%	25%	16%	23%	21%	11%	18%
9	PS	VL2440	4,43%	51%	55%	4%	46%	51%	-1%
10	DRB	VL1218	4,43%	66%	1%	-5%	62%	-4%	-9%
10	DTS	VL0612	4,43%	-225%	-4%	84%	-229%	-8%	80%
10	DTS	VL1218	4,43%	-3%	-15%	11%	-8%	-19%	6%
10	DTS	VL1824	4,43%	2%	-2%	4%	-3%	-6%	-1%
10	HOK	VL1218	4,43%	-25%	-23%	-12%	-29%	-27%	-17%
10	PGP	VL0006	4,43%	37%	35%	61%	32%	31%	56%
10	PG	VL0612	4,43%	22%	-23%	15%	17%	-28%	11%
10	PGP	VL1218	4,43%	-15%	15%	-2%	-20%	10%	-7%
10	PMP	VL0612	4,43%	0%	-41%	78%	-4%	-45%	73%
10	PMP	VL1218	4,43%	17%	9%	56%	13%	4%	51%
10	PS	VL1218	4,43%	7%	-24%	7%	2%	-29%	2%
10	PS	VL1824	4,43%	8%	-2%	48%	3%	-7%	44%
10	PS	VL2440	4,43%	0%	0%	0%	-4%	-4%	-4%
10	PS	VL40XX	4,43%	11%	27%	47%	7%	23%	43%
11	DTS	VL0612	4,43%	-2%	0%	0%	-7%	-4%	
11	DTS	VL1218	4,43%	-13%	-4%	4%	-17%	-8%	0%
11	DTS	VL1824	4,43%	-9%	15%	0%	-13%	10%	-4%
11	DTS	VL2440	4,43%	-12%	-17%	-10%	-16%	-22%	-15%
11	PG	VL0006	4,43%	27%	124%	24%	22%	120%	20%
11	PGP	VL0612	4,43%	31%	-11%	6%	26%	-15%	2%
11	PGP	VL1218	4,43%	-4%	-4%	2%	-9%	-9%	-2%
16	DTS	VL0612	4,43%	-17%	40%	23%	-21%	35%	19%
16	DTS	VL1218	4,43%	25%	6%	16%	21%	2%	11%
16	DTS	VL1824	4,43%	-4%	-1%	-1%	-9%	-6%	-5%
16	DTS	VL2440	4,43%	8%	-11%	-10%	4%	-15%	-14%
16	HOK	VL1218	4,43%	84%	11%	49%	80%	7%	45%
16	HOK	VL1824	4,43%	48%	45%	18%	43%	41%	13%
16	PGP	VL0006	4,43%	99%	-10%	62%	95%	-14%	58%
16	PGP	VL0612	4,43%	26%	-20%	17%	21%	-25%	12%



16	PGP	VL1218	4,43%	8%	9%	17%	4%	5%	12%
16	PS	VL0612	4,43%	-46%	-7%	72%	-50%	-11%	68%
16	PS	VL1824	4,43%	36%	40%	20%	31%	36%	16%
16	PS	VL2440	4,43%	-14%	-16%	0%	-18%	-20%	
16	PS	VL40XX	4,43%	-10%	33%	43%	-15%	29%	39%
16	TM	VL1824	4,43%	70%	19%	-3%	65%	14%	-8%
17	DRB	VL1218	4,43%	23%	23%	16%	18%	19%	12%
17	DTS	VL0612	4,43%	-24%	-4%	5%	-29%	-8%	1%
17	DTS	VL1218	4,43%	32%	14%	47%	28%	10%	42%
17	DTS	VL1824	4,43%	0%	19%	3%	-4%	15%	-2%
17	DTS	VL2440	4,43%	-11%	-18%	-9%	-16%	-23%	-14%
17	PGP	VL0006	4,43%	128%	21%	60%	124%	16%	55%
17	PGP	VL0612	4,43%	86%	15%	25%	82%	11%	21%
17	PGP	VL1218	4,43%	-97%	0%	-20%	-102%	-4%	-25%
17	PS	VL0612	4,43%	-30%	-37%	0%	-35%	-42%	
17	PS	VL1218	4,43%	5%	57%	144%	0%	52%	139%
17	PS	VL2440	4,43%	6%	4%	-3%	2%	0%	-8%
17	TBB	VL1218	4,43%	44%	97%	9%	40%	93%	4%
17	TBB	VL1824	4,43%	-27%	-11%	-3%	-31%	-16%	-7%
17	TBB	VL2440	4,43%	-2%	28%	-8%	-7%	24%	-12%
17	TM	VL1218	4,43%	53%	79%	198%	48%	74%	193%
17	TM	VL1824	4,43%	1%	-8%	16%	-3%	-13%	12%
17	TM	VL2440	4,43%	6%	-4%	-3%	2%	-9%	-7%
18	DRB	VL1218	4,43%	-1%	-30%	-18%	-6%	-35%	-22%
18	DTS	VL0612	4,43%	106%	305%	17%	101%	301%	13%
18	DTS	VL1218	4,43%	37%	163%	47%	33%	158%	42%
18	DTS	VL1824	4,43%	-9%	21%	11%	-14%	17%	7%
18	DTS	VL2440	4,43%	-20%	-8%	-14%	-25%	-12%	-19%
18	HOK	VL1218	4,43%	45%	43%	138%	40%	38%	133%
18	PGP	VL0006	4,43%	113%	285%	230%	108%	280%	225%
18	PGP	VL0612	4,43%	-8%	0%	11%	-13%	-5%	6%
18	PS	VL2440	4,43%	-2%	0%	2%	-6%	-4%	-3%
18	TM	VL2440	4,43%	-14%	-1%	-2%	-19%	-6%	-7%
19	DTS	VL0612	4,43%	-35%	5%	0%	-39%	1%	
19	DTS	VL1218	4,43%	16%	34%	46%	11%	30%	42%
19	DTS	VL1824	4,43%	-11%	-25%	-8%	-15%	-29%	-12%
19	HOK	VL1218	4,43%	-3%	20%	12%	-7%	15%	8%
19	HOK	VL1824	4,43%	-19%	-23%	-17%	-23%	-28%	-22%
19	PGP	VL0006	4,43%	43%	48%	111%	39%	43%	106%
19	PGP	VL0612	4,43%	44%	-8%	20%	40%	-12%	16%
19	PGP	VL1218	4,43%	-5%	-6%	12%	-9%	-10%	8%
19	PS	VL1218	4,43%	6%	-30%	2%	1%	-35%	-3%
19	PS	VL2440	4,43%	2%	43%	29%	-2%	39%	24%
19	PS	VL40XX	4,43%	26%	5%	36%	22%	1%	32%

Tab. B8 – CR/BER per segmenti di pesca e GSA, periodo 2012-2014

GSA	Tecnica di pesca	Classe di LFT	CR/BER		
			2012	2013	2014
9	DRB	VL1218	1,53	1,37	0,53
9	DTS	VL0612	0,80	0,74	2,71
9	DTS	VL1218	1,45	1,70	2,19
9	DTS	VL1824	1,35	0,48	1,11
9	DTS	VL2440	0,67	0,53	0,91
9	PGP	VL0006	2,13	4,07	1,42
9	PGP	VL0612	1,02	0,88	1,22
9	PGP	VL1218	2,30	2,00	2,69
9	PS	VL0612	-0,19	-5,10	
9	PS	VL1218	2,83	2,78	2,52
9	PS	VL1824	1,85	1,56	1,67
9	PS	VL2440	2,86	3,08	1,14
10	DRB	VL1218	3,19	1,03	0,83
10	DTS	VL0612	-3,85	0,87	4,06
10	DTS	VL1218	0,90	0,49	1,37
10	DTS	VL1824	1,06	0,92	1,14
10	HOK	VL1218	0,12	0,21	0,53
10	PGP	VL0006	1,92	2,01	2,38
10	PGP	VL0612	1,68	0,27	1,48
10	PGP	VL1218	0,52	1,57	0,91
10	PMP	VL0612		-0,81	4,62
10	PMP	VL1218	1,64	1,33	2,69
10	PS	VL1218	1,25	0,05	1,24
10	PS	VL1824	1,28	0,92	2,50
10	PS	VL2440			
10	PS	VL40XX	1,44	2,03	2,92
11	DTS	VL0612	0,91		
11	DTS	VL1218	0,57	0,86	1,14
11	DTS	VL1824	0,64	1,61	1,01
11	DTS	VL2440	0,46	0,21	0,56
11	PGP	VL0006	1,55	4,15	1,63
11	PGP	VL0612	1,96	0,68	1,20
11	PGP	VL1218	0,84	0,84	1,08
16	DTS	VL0612	0,60	2,24	1,66
16	DTS	VL1218	1,77	1,19	1,50
16	DTS	VL1824	0,86	0,95	0,98
16	DTS	VL2440	1,31	0,58	0,63
16	HOK	VL1218	3,54	1,38	2,42
16	HOK	VL1824	2,49	2,36	1,55
16	PGP	VL0006	3,49	0,77	2,39
16	PGP	VL0612	1,88	0,37	1,47
16	PGP	VL1218	1,27	1,35	1,58

16	PS	VL0612	-0,11	0,84	3,29
16	PS	VL1824	2,19	2,15	1,68
16	PS	VL2440	0,46	0,43	
16	PS	VL40XX	0,47	2,00	2,30
16	TM	VL1824	3,26	1,60	0,90
17	DRB	VL1218	1,80	1,76	1,50
17	DTS	VL0612	0,40	0,89	1,13
17	DTS	VL1218	2,04	1,48	2,45
17	DTS	VL1824	1,01	1,78	1,10
17	DTS	VL2440	0,55	0,24	0,63
17	PGP	VL0006	4,15	1,52	2,15
17	PGP	VL0612	3,52	1,46	1,63
17	PGP	VL1218	-2,46		0,17
17	PS	VL0612	0,26	0,01	
17	PS	VL1218	1,13	2,68	5,24
17	PS	VL2440	1,23	1,16	0,87
17	TBB	VL1218	2,26	3,91	1,18
17	TBB	VL1824	0,09	0,56	0,91
17	TBB	VL2440	0,90	2,11	0,72
17	TM	VL1218	2,27	3,04	5,41
17	TM	VL1824	1,04	0,68	1,54
17	TM	VL2440	1,25	0,82	0,88
18	DRB	VL1218	0,96	-0,12	0,31
18	DTS	VL0612	3,60	9,85	1,51
18	DTS	VL1218	2,39	6,77	2,73
18	DTS	VL1824	0,64	1,86	1,46
18	DTS	VL2440	0,30	0,70	0,48
18	HOK	VL1218	2,53	2,06	4,69
18	PGP	VL0006	4,00	5,89	5,18
18	PGP	VL0612	0,65	0,99	1,48
18	PS	VL2440	0,94	1,00	1,07
18	TM	VL2440	0,43	0,96	0,92
19	DTS	VL0612	-0,12	1,20	
19	DTS	VL1218	1,59	2,20	2,55
19	DTS	VL1824	0,58	-0,05	0,68
19	HOK	VL1218	0,91	1,68	1,41
19	HOK	VL1824	0,37	0,21	0,36
19	PGP	VL0006	2,15	2,17	3,75
19	PGP	VL0612	2,44	0,76	1,70
19	PGP	VL1218	0,85	0,78	1,45
19	PS	VL1218	1,21	-0,09	1,06
19	PS	VL2440	1,13	3,36	2,38
19	PS	VL40XX	2,28	1,22	2,84

Tab. B9 – *Tendenza dell'indicatore relativo all'utilizzazione delle navi per classi di LFT periodo 2012 - 2014*

BATTELLI				
CLASSE di LUNGHEZZA	2012	2013	2014	Tendenza
VL0006	13,7%	13,7%	13,5%	
VL0612	9,5%	9,7%	9,5%	
VL1218	4,6%	6,9%	4,7%	
VL1824	3,8%	3,8%	3,5%	
VL2440	2,8%	4,3%	4,5%	
VL40XX	0,0%	28,6%	28,6%	
Totale	8,8%	9,4%	8,9%	
GT				
CLASSE di LUNGHEZZA	2012	2013	2014	Tendenza
VL0006	13,7%	13,7%	13,5%	
VL0612	9,0%	9,5%	9,0%	
VL1218	4,8%	6,3%	4,8%	
VL1824	3,9%	3,8%	3,5%	
VL2440	3,6%	5,4%	5,5%	
VL40XX	0,0%	23,1%	23,2%	
Totale	4,6%	6,0%	5,5%	
KW				
CLASSE di LUNGHEZZA	2012	2013	2014	Tendenza
VL0006	13,2%	13,2%	13,0%	
VL0612	9,3%	9,7%	9,4%	
VL1218	5,0%	6,9%	5,0%	
VL1824	3,8%	3,7%	3,5%	
VL2440	2,9%	4,8%	4,9%	
VL40XX	0,0%	20,4%	20,4%	
Totale	5,6%	6,8%	6,1%	

Tab. B10 – Vessel Utilisation Ratio per GSA, Tecnica di pesca, LFT, periodo 2102 - 2014

GSA	Tecnica di pesca	Classe di LFT	Vessel Utilisation Ratio		
			2012	2013	2014
9	DRB	VL1218	0,44	0,88	0,84
9	DTS	VL0612	0,48	0,58	0,80
9	DTS	VL1218	0,74	0,79	0,77
9	DTS	VL1824	0,82	0,87	0,88
9	DTS	VL2440	0,85	1,00	0,94
9	PGP	VL0006	0,32	0,62	0,37
9	PGP	VL0612	0,49	0,48	0,41
9	PGP	VL1218	0,49	0,59	0,42
9	PS	VL0612	0,86	0,89	
9	PS	VL1218	0,64	0,83	0,46
9	PS	VL1824	0,89	0,93	0,89
9	PS	VL2440	0,90	0,89	0,94
10	DRB	VL1218	0,92	0,36	0,79
10	DTS	VL0612	0,89	0,79	0,74
10	DTS	VL1218	0,80	0,85	0,69
10	DTS	VL1824	0,71	0,80	0,77
10	HOK	VL1218	0,62	0,95	0,77
10	PGP	VL0006	0,56	0,44	0,46
10	PGP	VL0612	0,58	0,56	0,50
10	PGP	VL1218	0,38	0,52	0,40
10	PMP	VL0612	0,75	0,61	0,46
10	PMP	VL1218	0,90	0,57	0,54
10	PS	VL1218	0,68	0,44	0,59
10	PS	VL1824	0,71	0,77	0,48
10	PS	VL40XX	0,93	0,95	1,56
11	DTS	VL0612	0,33		
11	DTS	VL1218	0,54	0,63	0,64
11	DTS	VL1824	0,73	0,80	0,72
11	DTS	VL2440	0,81	0,50	0,72
11	PGP	VL0006	0,38	0,52	0,62
11	PGP	VL0612	0,63	0,59	0,60
11	PGP	VL1218	0,58	0,53	0,66
16	DTS	VL0612	0,56	0,68	0,81
16	DTS	VL1218	0,75	0,68	0,64
16	DTS	VL1824	0,74	0,69	0,80
16	DTS	VL2440	0,76	0,81	0,73
16	HOK	VL1218	0,76	0,73	0,54
16	HOK	VL1824	0,73	0,97	0,76
16	PGP	VL0006	0,57	0,71	0,47
16	PGP	VL0612	0,60	0,51	0,42
16	PGP	VL1218	0,68	0,69	0,72
16	PS	VL0612	0,71	0,90	0,84
16	PS	VL1824	0,73	0,82	0,88

16	PS	VL2440	0,76	0,93	
16	PS	VL40XX	1,00	1,00	1,00
16	TM	VL1824	0,86	0,85	0,99
17	DRB	VL1218	0,01	0,43	0,55
17	DTS	VL0612	0,38	0,54	0,35
17	DTS	VL1218	0,64	0,64	0,67
17	DTS	VL1824	0,75	0,75	0,84
17	DTS	VL2440	0,54	0,66	0,90
17	PGP	VL0006	0,40	0,41	0,38
17	PGP	VL0612	0,58	0,41	0,34
17	PGP	VL1218	0,09		0,33
17	PS	VL0612	1,00	1,00	
17	PS	VL1218	0,84	0,83	0,80
17	PS	VL2440	0,54	0,74	0,55
17	TBB	VL1218	0,75	0,92	0,65
17	TBB	VL1824	0,82	0,89	0,87
17	TBB	VL2440	0,70	0,53	0,95
17	TM	VL1218	0,68	0,79	0,77
17	TM	VL1824	0,98	0,85	0,95
17	TM	VL2440	0,86	0,84	0,93
18	DRB	VL1218	0,67	0,38	0,45
18	DTS	VL0612	0,95	0,98	0,68
18	DTS	VL1218	0,73	0,81	0,62
18	DTS	VL1824	0,71	0,80	0,69
18	DTS	VL2440	0,96	0,78	0,70
18	HOK	VL1218	0,93	0,88	0,86
18	PGP	VL0006	0,81	0,95	0,67
18	PGP	VL0612	0,64	0,83	0,75
18	PS	VL2440	0,86	0,92	0,94
18	TM	VL2440	0,88	0,89	0,94
19	DTS	VL0612	0,66	1,00	
19	DTS	VL1218	0,79	0,76	0,82
19	DTS	VL1824	0,91	0,84	0,75
19	HOK	VL1218	0,69	0,80	0,70
19	HOK	VL1824	0,80	0,97	0,72
19	PGP	VL0006	0,45	0,80	0,58
19	PGP	VL0612	0,62	0,77	0,63
19	PGP	VL1218	0,72	0,74	0,68
19	PS	VL1218	0,87	0,84	0,86
19	PS	VL2440	0,93	0,90	1,27
19	PS	VL40XX	0,93	0,85	1,56