



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 2.9.2014
COM(2014) 545 final

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

**Orientamenti per l'analisi dell'equilibrio tra la capacità di pesca e le possibilità di
pesca, conformemente all'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1380/2013 del
Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla politica comune della pesca**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Orientamenti per l'analisi dell'equilibrio tra la capacità di pesca e le possibilità di pesca, conformemente all'articolo 22 del regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alla politica comune della pesca¹

1. INTRODUZIONE

Una delle cause principali del notorio sovrasfruttamento delle risorse nelle acque europee è il fatto che alcune flotte non sono equilibrate rispetto alle risorse che sfruttano. La nuova politica comune della pesca conferma la necessità di adottare misure volte a gestire la capacità di pesca. Prevede infatti che gli Stati membri mettano in atto misure per l'adeguamento progressivo della capacità di pesca delle loro flotte alle loro possibilità di pesca. Come previsto dagli orientamenti comuni elaborati dalla Commissione², illustrati nel presente documento, ciascuno Stato membro analizza e valuta l'equilibrio fra le proprie flotte e le risorse da esse sfruttate. Gli orientamenti possono essere utilizzati altresì per l'elaborazione della relazione annuale della Commissione al Consiglio e al Parlamento sull'equilibrio fra le capacità di pesca delle loro flotte e le possibilità di pesca di cui dispongono³.

Inoltre, gli orientamenti comuni elaborati dalla Commissione rivestiranno ulteriore importanza a partire dal 2014, poiché andranno a creare un collegamento diretto tra le relazioni degli Stati membri relative alle flotte e le misure destinate alle flotte nell'ambito del nuovo Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP)⁴. Il Fondo, che continuerà a fornire sostegno pubblico per l'arresto definitivo delle attività di pesca nel periodo 2014-2020⁵, prevede una nuova condizionalità ex ante specifica, riguardante le relazioni sulle flotte, che può avere ripercussioni dirette sul raggiungimento degli obiettivi specifici del nuovo FEAMP⁶. Conformemente alle disposizioni del FEAMP, il sostegno per l'arresto definitivo è limitato e destinato ai casi in cui un segmento di flotta non è efficacemente equilibrato rispetto alle possibilità di pesca di cui dispone tale segmento⁷.

I nuovi orientamenti relativi alle relazioni riguardanti le flotte contenuti nel presente documento delineano un'impostazione comune per una valutazione progressiva

¹ Regolamento (UE) n. 1380/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo alla politica comune della pesca, che modifica i regolamenti (CE) n. 1954/2003 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga i regolamenti (CE) n. 2371/2002 e (CE) n. 639/2004 del Consiglio, nonché la decisione 2004/585/CE del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 22).

² Articolo 22, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

³ Articolo 22, paragrafo 4, secondo comma, del regolamento (UE) n. 1380/2013.

⁴ Regolamento (UE) n. 508/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e che abroga i regolamenti (CE) n. 2328/2003, (CE) n. 861/2006, (CE) n. 1198/2006 e (CE) n. 791/2007 del Consiglio e il regolamento (UE) n. 1255/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 149 del 20.5.2014, pag. 1).

⁵ Il sostegno pubblico per l'arresto definitivo previsto dal FEAMP è limitato anche nel tempo (31 dicembre 2017).

⁶ Allegato IV del regolamento (UE) n. 508/2014.

⁷ Articolo 34, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) n. 508/2014.

dell'equilibrio tra la capacità di pesca e le possibilità di pesca. Occorre tenere conto delle possibilità di pesca disponibili, nonché dell'impatto delle flotte su di esse. A tal fine si raccomanda di esaminare, per ciascun segmento di flotta, in che misura ogni flotta si basi sugli stock pescati al di sopra dei tassi fissati come obiettivo, nonché quanti stock che costituiscono una parte significativa delle catture siano a rischio biologico per scarsa abbondanza e su cui la flotta ha un'incidenza significativa. In tal modo sarà possibile valutare se ciascun segmento di flotta sia equilibrato rispetto agli stock sui cui opera. La mancanza di equilibrio può essere dedotta anche in base ad altri parametri. Ad esempio, la mancata redditività o utilizzazione di segmenti di flotta può indicare una mancanza di equilibrio del segmento di flotta in questione rispetto alle risorse, oppure se molte navi di una flotta peschereccia sono spesso o sempre ormeggiate o inattive o dedichino alla pesca meno tempo di quanto dovrebbero, si potrebbe dedurre che il segmento di flotta in questione è troppo ampio per le risorse disponibili su cui si basano le navi, in particolare se i risultati economici sono limitati.

2. FINALITÀ E PRINCIPI

Obiettivo dei presenti orientamenti è fornire una metodologia comune per la valutazione progressiva dell'equilibrio tra la capacità della flotta e le possibilità di pesca a livello di segmento di flotta.

Gli orientamenti sono finalizzati a:

utilizzare metodi standard per assicurare condizioni paritarie nel comparare diversi segmenti di flotta;

seguire le migliori pratiche esistenti a livello scientifico, economico e tecnico⁸ e garantire la compatibilità con le valutazioni standard a livello biologico, economico e sociale;

utilizzare i dati raccolti conformemente al quadro per la raccolta dei dati al fine di facilitare i raffronti ed evitare duplicazioni delle attività.

La valutazione di un segmento di flotta dovrebbe essere composta da un'analisi sintetica basata sulle componenti precedenti. Di seguito viene presentata una metodologia standard per la realizzazione di una valutazione generale relativa a ogni segmento di flotta.

3. MISURAZIONE DEI PARAMETRI

Gli Stati membri sono invitati a calcolare ogni anno alcuni parametri biologici, economici e tecnici e a raffrontare i risultati con valori standard. Affinché il carico di

⁸ I presenti orientamenti si basano sui pareri dello CSTEP (SGBRE 10-01, EWG 11-10 e PLEN 10-03), incluse le osservazioni di quattro Stati membri, e tengono conto dell'esperienza del 2013, illustrata nel documento dello CSTEP EWG 13-28.

lavoro si mantenga gestibile e per disporre di analisi omogenee, tali parametri dovrebbe essere calcolati utilizzando i dati raccolti nell'ambito del quadro per la raccolta di dati⁹.

Gli indicatori biologici sono finalizzati a rappresentare in che misura la dimensione di ciascun segmento di flotta non è in equilibrio con gli stock da essi sfruttati. Se possibile, e qualora siano disponibili, questi indicatori individueranno i punti in cui sussistono squilibri.

Dovrebbero inoltre essere calcolati gli indicatori di redditività a breve e a lungo termine, così come gli indicatori di utilizzazione delle navi. Tali indicatori forniscono informazioni circa lo stato economico e operativo di un segmento di flotta peschereccia, che possono essere utilizzate per l'analisi dell'equilibrio, nonché per altre decisioni operative da prendere a livello di Stati membri.

4. VALUTAZIONE DELL'EQUILIBRIO

Gli indicatori sono da utilizzare in associazione gli uni con gli altri, per trarre conclusioni separate sulla mancanza di equilibrio per ogni singolo segmento di flotta. Analisi aggregate relative a diverse attività di pesca in uno Stato membro non sono utili a tal fine.

In generale, segmenti di flotta che sfruttano stock sani e redditizi sia a breve che a lungo termine sono probabilmente equilibrati.

I segmenti di flotta non equilibrati rispetto alle possibilità di pesca che sfruttano sono considerati, in genere, non in equilibrio, anche se gli indicatori economici mostrano una redditività a breve e a lungo termine. Poiché la PCP si riferisce a un equilibrio (e a uno squilibrio) nel tempo, è opportuno prendere in considerazione diversi anni e non uno soltanto.

La mancanza di valutazioni complete per un numero significativo di stock non ha permesso di calcolare gli indicatori biologici e, per tale ragione, potrebbe essere necessario scegliere o sviluppare indicatori alternativi. Qualora l'indicatore biologico non sia disponibile per la mancanza di valori F (fishing mortality — mortalità per pesca) e F_{msy} (fishing mortality at maximum sustainable yields — mortalità per pesca al rendimento massimo sostenibile) per oltre il 60% degli stock di cattura, l'indicatore di raccolta sostenibile non può essere utilizzato efficacemente per valutare l'equilibrio o la mancanza di equilibrio di un segmento di flotta. In casi di questo tipo gli Stati membri dovrebbero, al fine di valutare lo squilibrio, utilizzare le informazioni di valutazione disponibili su una o più specie che, per abbondanza storica o coerenza, potrebbero fungere da indicatori dell'incidenza delle attività di pesca su un ecosistema sfruttato.

La scarsa redditività di segmenti di flotta che conseguono risultati economici limitati e che sfruttano stock ittici sani può essere dovuta ad altri fattori (per esempio, prezzi di vendita del pesce bassi, costi di produzione elevati, preferenze dei consumatori, scarsa

⁹ Cfr. il regolamento (CE) n. 199/2008 del Consiglio, del 25 febbraio 2008, che istituisce un quadro comunitario per la raccolta, la gestione e l'uso di dati nel settore della pesca e un sostegno alla consulenza scientifica relativa alla politica comune della pesca, GU L 60 del 5.3.2008.

domanda, aumento dei prezzi del carburante, elevate importazioni o effetti di sostituzione), non necessariamente connessi a una mancanza di equilibrio tra la capacità e le risorse disponibili. Le autorità nazionali dovranno seguire con attenzione i segmenti di flotta in situazioni analoghe, al fine di evitare eventuali ripercussioni negative sugli stock, a medio e a lungo termine.

In mancanza di indicatori biologici ed economici precisi, una situazione di squilibrio potrebbe essere indicata dal superamento delle soglie negli indicatori di utilizzazione delle navi.

In ogni caso, l'analisi della situazione deve essere effettuata in base a parametri standard, per poter trarre conclusioni a partire da fondamenta comuni. I valori appropriati sono indicati nella seguente sezione 7. Laddove gli indicatori lascino presumere una mancanza di equilibrio ma lo Stato membro ritenga comunque che il segmento di flotta in questione sia equilibrato rispetto alle risorse (o viceversa), sarà necessario far pervenire alla Commissione un'analisi che sostenga tale posizione.

5. ATTUAZIONE PROGRESSIVA

L'obiettivo generale consiste nel raggiungimento progressivo, da parte degli Stati membri, di un equilibrio stabile e duraturo tra la capacità di pesca delle loro flotte e le possibilità di pesca. Sebbene le possibilità di pesca non corrispondano necessariamente all'obiettivo dell'MSY in ogni singolo caso, il primo indicatore biologico è stato elaborato tenendo conto dell'obiettivo generale menzionato.

Benché sia in corso una transizione graduale all'obiettivo dell'MSY, le opportunità di pesca annuali possono eccedere la soglia che risulterebbe da un'applicazione immediata dell'obiettivo dell'MSY. In tali situazioni è probabile che gli indicatori biologici siano superiori ai valori fissati come soglia per l'MSY. Non è tuttavia appropriato concludere che per un segmento di flotta sussiste necessariamente uno squilibrio, qualora sia in corso la transizione per allineare le possibilità di pesca all'obiettivo dell'MSY fissato dalla PCP. Circostanze tali devono essere chiarite dagli Stati membri nelle loro relazioni annuali.

6. PIANO DI AZIONE

Per i segmenti di flotta per cui sia dimostrato chiaramente uno squilibrio, gli Stati membri interessati sono tenuti a preparare e a includere nella relazione sull'equilibrio tra le capacità di pesca e le possibilità di pesca un piano di azione che preveda obiettivi di adeguamento e strumenti per il raggiungimento di un equilibrio, nonché un calendario di attuazione preciso. Il piano di azione deve specificare le cause dello squilibrio e in particolare se questo sia dovuto a fattori biologici, economici o tecnici, valutati in base alla seguente sezione 7.

7. INDICATORI

7.1 Indicatori biologici

Per valutare se le navi operino su stock sottoposti a sfruttamento eccessivo o esercitino attività che causano un rischio biologico elevato per uno stock depauperato vengono utilizzati due indicatori, la cui descrizione e i metodi di calcolo sono illustrati nella sezione 10.

L'indicatore di raccolta sostenibile indica la misura in cui un segmento di flotta si basa su stock sottoposti a sfruttamento eccessivo. In questo contesto, il "sovrasfruttamento" è valutato in base ai valori F_{msy} nel corso del tempo e la dipendenza dalle risorse è calcolata in termini economici. Laddove l' F_{msy} sia definito come serie, si considera "sovrasfruttamento" il superamento del limite più elevato della serie.

Soglia: valori dell'indicatore superiori a 1 indicano che un segmento della flotta basa mediamente i propri ricavi su possibilità di pesca fissate strutturalmente al di sopra dei livelli corrispondenti allo sfruttamento ai livelli rispettivi dell'MSY. Il verificarsi di tale situazione per tre anni consecutivi potrebbe indicare una mancanza di equilibrio. Per le piccole specie pelagiche si può prendere in considerazione un lasso di tempo inferiore.

L'indicatore relativo agli stock a rischio misura quanti stock biologicamente vulnerabili — ossia, stock che presentano bassi livelli, a rischio di non ripopolarsi e rilevanti nelle catture del segmento della flotta o qualora il segmento della flotta rivesta una determinata importanza nell'incidenza complessiva delle attività di pesca sullo stock — risentano delle attività del segmento di flotta. Un segmento di flotta che incide su uno o più stock a rischio biologico elevato potrebbe presentare un potenziale squilibrio in termini di capacità.

Soglia: il fatto che in un segmento di flotta più del 10% della cattura provenga da uno stock a rischio potrebbe essere considerato un indice di disequilibrio.

7.2 Indicatori economici

Per valutare se i segmenti di flotta siano economicamente sostenibili a lungo termine (consentendo investimenti di capitale) e possano coprire i costi a breve termine, sono utilizzati due indicatori, per il cui calcolo si utilizza la base tecnica presentata nella sezione 11.

Il primo indicatore (utile sul capitale investito) rapporta la redditività a lungo termine del segmento della flotta peschereccia ad altri strumenti disponibili. Un valore inferiore ai tassi di interesse a basso rischio a lungo termine disponibili per altri investimenti indica che il segmento di flotta potrebbe essere sovraccapitalizzato.

Soglia: un utile sul capitale investito (Return on investment – RoI)¹⁰ 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.

Il secondo indicatore corrisponde al rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio. Misura la capacità economica del segmento di flotta necessaria per continuare a esercitare quotidianamente attività di pesca: gli utili coprono i costi per l'equipaggio, il carburante e il funzionamento della nave? In caso negativo, potrebbe esservi un disequilibrio.

Soglia: un rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio inferiore a 1 indica un'inefficienza economica a breve termine che potrebbe essere indice di una mancanza di equilibrio.

7.3 Indicatori di utilizzazione delle navi

Questi indicatori descrivono l'intensità di utilizzazione dei segmenti di flotta. Il calcolo di tali indicatori è descritto nella sezione 12.

Il primo indicatore descrive la proporzione di navi del tutto inattive (vale a dire che non hanno effettuato alcuna attività di pesca nel corso dell'anno).

Il secondo indicatore riguarda 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. In condizioni normali, ci si può attendere che 10% o meno delle navi in un segmento di flotta non sia in attività, per riparazioni di grande entità, adeguamenti, conversioni o vendite e trasferimenti in corso.

Soglia: se oltre il 20% del segmento della flotta non esercita di sovente nessuna attività o se il livello medio di attività delle navi in un segmento di flotta è spesso inferiore al 70% dell'attività lavorativa possibile di navi analoghe, è possibile vi sia un'inefficienza tecnica che potrebbe rivelare l'esistenza di uno squilibrio, a meno che non si adducano a spiegazione altre ragioni, quali condizioni climatiche impreviste, eventi causati dall'uomo inattesi o misure di emergenza, come previsto dalla PCP.

8. METODO DI LAVORO E USO DEI DATI

Per evitare duplicazioni delle attività e mantenere la coerenza rispetto ad altri dati economici o biologici, le valutazioni qui presentate dovrebbero essere calcolate a partire dai dati raccolti o strutturati conformemente al vigente quadro per la raccolta dei dati. Ovviamente dovranno essere profusi tutti gli sforzi necessari per garantire la completezza dei dati del quadro per la raccolta dei dati, nel rispetto degli obblighi degli Stati membri previsti dalla PCP.

¹⁰ L'esperienza mostra che il valore del bene d'investimento spesso non è disponibile o non è attendibile. In questi casi si può sostituire il RoI o (il ROFTA) con il profitto netto.

È essenziale valutare gli indicatori separatamente, per segmento di flotta, dato che i diversi segmenti di flotta di ciascuno Stato membro possono presentare caratteristiche molto diverse.

Poiché i parametri biologici o economici variano nel tempo, si raccomanda agli Stati membri di calcolare e prendere in considerazione lassi di tempo di almeno tre anni nell'esaminare l'equilibrio.

È possibile che continuino a esservi problemi di coerenza, in particolare per i dati e gli indicatori economici. Qualora i segmenti di flotta presentino risultati economici irregolari, gli Stati membri sono tenuti a effettuare verifiche ed eventualmente a indicare se i ricavi o le spese siano stati influenzati da shock improvvisi e a breve termine.

9. ULTERIORI INFORMAZIONI DA INCLUDERE NELLE RELAZIONI NAZIONALI RELATIVE ALLA FLOTTA PESCHERECCIA

Le relazioni nazionali sulle flotte pescherecce dovrebbero includere altresì le seguenti informazioni:

a) una descrizione dei segmenti di flotta peschereccia in relazione alle attività di pesca: eventuali sviluppi durante l'anno precedente, anche per le attività di pesca rientranti in piani di gestione pluriennale o di ricostituzione;

b) l'incidenza sulla capacità di pesca dei regimi di riduzione dello sforzo di pesca adottati nell'ambito di piani di gestione pluriennale o di ricostituzione o, se del caso, nell'ambito di regimi nazionali;

c) informazioni sul rispetto del regime di entrata/uscita;

d) una sintesi sulle debolezze e i punti di forza del sistema di gestione della flotta, corredata da un piano di miglioramento e di informazione sul livello generale di conformità agli strumenti politici relativi alla flotta;

e) ogni informazione su modifiche delle procedure amministrative pertinenti rispetto alla gestione della flotta.

È possibile trattare tali punti facendo riferimento ad altri documenti, purché accessibili pubblicamente;

f) per i segmenti di flotta per cui è dimostrata una mancanza di equilibrio deve essere incluso un piano di azione che presenti gli obiettivi di adeguamento e gli strumenti per il raggiungimento dell'equilibrio, accompagnato da un preciso calendario di attuazione del piano.

10. INDICATORI DI SOSTENIBILITÀ BIOLOGICA

10.1 Indicatore di prelievo sostenibile

Questo indicatore definisce la misura in cui un segmento di flotta dipende da stock sottoposti a sfruttamento eccessivo. In questo caso, con l'espressione "sottoposti a sfruttamento eccessivo" si intendono gli stock pescati al di sopra dell' F_{msy} , ossia il tasso di mortalità per pesca corrispondente al rendimento massimo sostenibile.

I requisiti per i dati sono: una valutazione biologica completa degli stock pescati, ossia il luogo in cui è stata determinata la mortalità per pesca, stime dell' F_{msy} , o i relativi indicatori indiretti esistenti (F_{max} o $F_{0.1}$) e il valore della cattura di ogni stock pescato.

Se un segmento di flotta sfrutta un unico stock, l'indicatore è calcolato semplicemente in questo modo:

$$\frac{F}{F_{msy}}$$

dove F è il valore della mortalità per pesca più recente disponibile in base a valutazioni scientifiche (ad es., i pareri del CIEM e dello CSTEP). Questo parametro è molto simile al precedente indicatore F/F_t , con la differenza che l' F_{msy} è ora utilizzato come obiettivo standard nell'ambito di tutta la politica comune della pesca.

L'indicatore è stato ampliato per tenere conto delle flotte che esercitano attività di pesca differenti (nel corso dell'anno) e per le attività di pesca multispecifica. Laddove un segmento di flotta catturi esemplari di varie specie (n), l'indicatore è dato dalla media dell'indicatore precedente per ogni stock (i), ponderato per il valore degli sbarchi V_i di tale stock¹¹. L'indicatore è pertanto:

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_i \frac{F_i}{F_{msy_i}}}{\sum_{i=1}^n V_i}$$

Questo indicatore si comporta nello stesso modo, sia qualora il segmento di flotta eserciti catture di stock differenti nell'ambito delle stesse operazioni di pesca sia nel caso di operazioni composte da una serie di diverse attività di pesca mirate, effettuate nel corso dello stesso anno di pesca.

Poiché il calcolo di questo indicatore richiede preparazione e calcoli di banche dati, la Commissione si adopera per garantire che i valori siano trasmessi agli Stati membri, in base al quadro per la raccolta dei dati e a valutazioni del CIEM e dello CSTEP.

¹¹ Qualora i valori non siano disponibili possono essere utilizzati i volumi, ma in tal caso gli Stati membri devono indicare se le specie sono di scarso o di elevato valore.

Il calcolo dell'indicatore dipende dalla disponibilità di pareri scientifici quantificati relativi agli stock in questione¹².

Si raccomanda di evitare il calcolo degli indicatori biologici in base alla cattura per unità di sforzo di pesca (cpue) o agli indici di biomassa, data la mancanza ricorrente di uniformità.

10.2 Indicatore di stock a rischio

L'indicatore di stock a rischio descritto nella sezione 7.1 non reperisce i casi di sfruttamento di stock ad alto livello di rischio biologico.

Per tale indicatore, complementare per rilevare situazioni di questo tipo, gli Stati membri sono tenuti a calcolare il numero di stock attualmente considerati ad alto rischio biologico, sfruttati dalla flotta in questione. In questo ambito, "sfruttati da" significa che gli stock a rischio elevato rappresentano singolarmente più del 10% delle catture della flotta o che più del 10% delle catture della flotta proviene dallo stock in questione.

Ai fini del calcolo in questione, per "stock ad alto rischio biologico" si intende uno stock che presenti una delle seguenti condizioni:

- a) è considerato inferiore al livello biologico B_{lim} (limite minimo per la biomassa di riproduzione);
- b) è oggetto di un parere relativo alla chiusura della attività di pesca, al divieto delle attività di pesca dirette, alla riduzione delle attività di pesca al livello più basso possibile o di pareri analoghi formulati da un organismo internazionale di consulenza, anche se in base a dati limitati;
- c) rientra nell'ambito di un regolamento sulle possibilità di pesca che stabilisce che gli esemplari dovrebbero essere rigettati in mare indenni o che ne è proibito lo sbarco;
- d) rientra nella "lista rossa" dell'IUNC o negli elenchi della CITES.

È possibile esprimere tali condizioni, per ciascun segmento di flotta che cattura n stock ittici, con la seguente formula:

$$\sum_{i=1}^{i=n} (1 \text{ if } (Ci > 0.1Ct) \text{ or } (Ci > 0.1Ti), \text{ otherwise } 0)$$

dove

C_i = cattura, C_t = cattura totale di tutti gli stock pescati dal segmento di flotta, T_i = cattura totale degli stock i pescati da tutti i segmenti, per n stock che rientrano in una delle categorie da a) a c) di cui sopra.

11. INDICATORI ECONOMICI

Gli indicatori economici possono illustrare la portata della sovracapitalizzazione o sottocapitalizzazione economica in una flotta, sia a breve che a lungo termine.

¹² Qualora oltre il 60% del valore della cattura sia rappresentato da stock per cui non sono disponibili i valori F e F_{msy} , si ritiene non disponibile lo stesso indicatore.

Devono essere calcolati due indicatori: l'utile sul capitale investito rapportato all'utile potenzialmente ottenuto investendo in altro modo il valore del bene d'investimento (redditività a lungo termine) e il rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio (redditività a breve termine).

Per entrambi gli indicatori è necessario utilizzare, ai fini del raffronto, il tasso di interesse applicato in ogni Stato membro per un investimento a basso rischio a lungo termine. La Commissione intende utilizzare i tassi di interesse a lungo termine armonizzati per la valutazione di convergenza, calcolati dalla Banca centrale europea e disponibili all'indirizzo <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

Per tenere conto dell'elevata variabilità dei tassi di interesse negli ultimi anni nella maggior parte degli Stati membri, dovuta alla crisi economica, la Commissione propone di utilizzare la media aritmetica del tasso di interesse dei cinque anni precedenti. Pertanto, ai fini della valutazione dell'equilibrio relativa al 2013, il tasso di interesse da utilizzare sarà quello relativo al periodo 2008-2012.

Nel 2013 la Commissione ha chiesto allo CSTEP di rendere disponibili per gli Stati membri tali parametri, in base alle informazioni del quadro per la raccolta dei dati.

Per quanto concerne gli altri indicatori, i parametri dovrebbero essere calcolati in base a un solo segmento di flotta.

11.1 Utile sul capitale investito (RoI) *versus* miglior uso alternativo

L'utile sul capitale investito (RoI) per una flotta è dato dal profitto netto (profitto dopo l'ammortamento del capitale) della flotta diviso per il valore totale del capitale della flotta. Il valore commerciale di eventuali diritti di pesca detenuti non è incluso. Tutti i dati per il calcolo del RoI dovrebbe essere disponibili nell'ambito del quadro per la raccolta dei dati. I dati sugli aiuti diretti al reddito non dovrebbero essere inclusi nel calcolo. Tuttavia, gli Stati membri sono invitati a trasmettere una tabella che illustri gli aiuti erogati a favore di ciascun segmento di flotta dal 2008.

Il metodo di calcolo raccomandato è il seguente:

$$RoI = \text{profitto netto} / \text{valore del bene di investimento}$$

dove:

$$\text{profitto netto} = (\text{ricavo degli sbarchi} + \text{altri ricavi}) - (\text{costi per l'equipaggio} + \text{manodopera non retribuita} + \text{costi di riparazione e di manutenzione} + \text{altri costi non variabili} + \text{ammortamento})$$

e dove:

$$\text{valore del bene di investimento} = \text{valore della sostituzione della nave} + \text{valore stimato dei diritti di pesca}$$

In teoria, il valore del bene di investimento dovrebbe essere composto sia dai beni materiali (nave, attrezzi, equipaggiamenti elettronici, ecc.) che dai beni immateriali (valore stimato dei diritti di pesca, come ad esempio quote, licenza, ecc.). Nel calcolare il valore della flotta in termini di bene di investimento, si richiede agli Stati membri di prendere in considerazione la possibilità di ricorrere al metodo dell'inventario permanente, nonché di tener conto del recente parere del gruppo di lavoro PGECON¹³ sulle migliori pratiche per calcolare il valore di sostituzione ammortizzato di una flotta.

Qualora i dati sulle attività immateriali non siano disponibili, è possibile calcolare in alternativa il rendimento delle immobilizzazioni materiali (ROFTA), usando esattamente lo stesso metodo di calcolo, ma senza includere un valore stimato per i diritti di pesca.

Il RoI (o ROFTA) così calcolato rappresenta la redditività per unità (in percentuale) del capitale investito nel settore delle attività di pesca.

Il RoI (o ROFTA) deve poi essere raffrontato al tasso di interesse di un investimento a basso rischio a lungo termine calcolato con il metodo proposto precedentemente. Questo tasso di interesse rappresenta la redditività che si otterrebbe investendo lo stesso capitale nel migliore uso alternativo (solitamente obbligazioni a lungo termine emesse dallo Stato).

¹³ Gruppo di pianificazione sulle questioni economiche (Planning Group on Economic Issues – PGECON), 16 - 19 aprile 2012, Salerno (Italia).

La formula risultante per l'indicatore è quindi *RoI – tasso di interesse a basso rischio a lungo termine*.

Se il valore capitale non è disponibile in generale o per alcuni anni oppure non è attendibile per qualsivoglia ragione, gli Stati membri possono utilizzare il profitto netto in percentuale per il rapporto illustrato in precedenza. Ad ogni modo, gli Stati membri dovranno precisare quale indicatore hanno utilizzato, per quale periodo e per quale segmento di flotta.

11.2 Applicazione e interpretazione

Valori di RoI positivi e superiori al tasso di interesse a basso rischio a lungo termine comporterebbero un valore positivo dell'indicatore, che indicherebbe una generazione di profitti straordinaria, a sua volta segnale di una sottocapitalizzazione economica. Valori di RoI positivi ma inferiori al tasso di interesse a basso rischio comporterebbero un valore negativo dell'indicatore, dimostrando che a lungo termine sarebbe più vantaggioso effettuare investimenti alternativi, indice del fatto che probabilmente la flotta è sovracapitalizzata e pertanto inefficace in termini economici. Valori di RoI negativi possono indicare di per sé una sovracapitalizzazione economica.

Esempio di calcolo (fissando un tasso di interesse a basso rischio a lungo termine del 5%)

Valori per anno civile (€000)	Segmento di flotta 1	Segmento di flotta 2	Segmento di flotta 3
Ricavi degli sbarchi + altri ricavi	1 500	700	1 000
Costi dell'equipaggio + costi di manodopera non retribuita + costi di carburante + costi di riparazione e di manutenzione + altri costi variabili + costi non variabili	800	481	850
Costi di capitale (ammortamento + pagamento di interessi)	400	200	200
Profitto netto	300	39	-50
Valore del bene di investimento della flotta (valore della sostituzione della nave + valore stimato dei diritti di pesca)	2 000	1 500	1 500
RoI = profitto netto / valore del bene di investimento	15%	2,6%	-2,5%
RoI – tasso di interesse privo di rischio	+10%	-2,4%	-7,5%

11.3 Rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio

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. Tutti i dati per questo calcolo dovrebbero essere disponibili nell'ambito dei programmi nazionali degli Stati membri relativi al quadro per la raccolta dei dati, ad eccezione dei costi di opportunità. I dati sugli aiuti diretti al reddito non dovrebbero essere inclusi nel calcolo.

Inoltre, i guadagni e le spese derivanti da un contratto di leasing dei diritti di pesca, se disponibili, dovrebbero essere inclusi nel calcolo e, in tal caso, occorre precisarne l'integrazione.

La formula per calcolare il BER è la seguente:

$$BER = (\text{costi fissi}) / (1 - [\text{costi variabili} / \text{ricavi correnti}])$$

dove:

$$\text{costi variabili} =$$

$$\text{costi per l'equipaggio} + \text{manodopera non retribuita} + \text{costi dell'energia} + \text{costi di riparazione e di manutenzione} + \text{altri costi variabili}$$

e dove:

$$\text{costi fissi} = \text{costi non variabili} + \text{ammortamento}$$

$$\text{e ricavi correnti} = \text{ricavi degli sbarchi} + \text{altri ricavi}$$

Il rapporto è calcolato dividendo i ricavi correnti per il BER, ossia:

$$\text{rapporto} = \text{ricavi correnti (CR)} / \text{BER}$$

Il calcolo del rapporto, così come indicato, fornisce un quadro a breve termine della redditività finanziaria. Qualora i dati lo permettano, gli Stati membri possono scegliere altresì di presentare un'analisi a lungo termine della redditività di CR/BER. Ciò comporterà l'aggiunta di costi di opportunità ai costi fissi:

$$\text{Costi fissi} = \text{costi non variabili} + \text{ammortamento} + \text{costi di opportunità del capitale}$$

$$\text{costo di opportunità del capitale} = \text{valore del bene di investimento} * \text{tasso di interesse a basso rischio a lungo termine.}$$

Gli Stati membri dovranno precisare la nozione di CB/BER utilizzata.

11.4 Applicazione e interpretazione

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. Un rapporto superiore a 1 indica la generazione di un utile sufficiente per coprire i costi variabili, fissi e di capitale, il che dimostra che il segmento è redditizio e potenzialmente sottocapitalizzato. Al contrario, un rapporto inferiore a 1 indica che il reddito generato non è sufficiente per coprire i costi variabili, fissi e di capitale, il che dimostra che il segmento non è redditizio e potenzialmente sovracapitalizzato. Un risultato negativo del rapporto CR/BER indica che i soli costi variabili sono superiori ai ricavi correnti, il che è a sua volta indice del fatto che a una maggiore generazione di reddito corrisponde un aumento delle perdite.

Se i costi di ammortamento e di opportunità dei parametri relativi al capitale non sono integrati nel calcolo, il rapporto fornisce una mera indicazione del ricavo necessario per coprire i costi operativi a breve termine, indipendentemente dal fatto che i profitti siano eccezionali o meno. Integrando tali nozioni si aggiunge una prospettiva a lungo termine sulle aspettative circa la redditività futura della flotta, ma, in una certa misura, si vanno a sovrapporre dette nozioni all'uso del RoI (o ROFTA) in quanto indicatore a lungo termine.

Esempio di calcolo: rapporto tra ricavi correnti e ricavi di pareggio (CR/BER)

	Valori per anno civile (€'000) Si utilizzino le cifre totali relative ai segmenti:	Segmento di flotta 1	Segmento di flotta 2
1	Ricavi correnti (CR) = ricavi dagli sbarchi + altri ricavi	113 000	115 000
2	Costi fissi = costi non variabili + ammortamento + costi di opportunità del capitale	24 000	28 000
3	Costi variabili = costi per l'equipaggio + manodopera non retribuita + costi dell'energia + costi di riparazione e di manutenzione + altri costi variabili	90 000	85 000
4	$BER = 2 / (1 - [3 / 1])$	117 913	107 333
5	$CR / BER = 1 / 4$	0,96	1,07

12. INDICATORI DI UTILIZZAZIONE DELLE NAVI

12.1 Indicatore di inattività di una flotta

Le navi non in attività rappresentano una capacità inutilizzata e, in quanto tali, riducono il tasso globale di efficienza tecnica e di capacità di utilizzazione dell'intera flotta. L'indicatore è calcolato in base alle classi di lunghezza delle navi del segmento del quadro per la raccolta di dati piuttosto che in base ai segmenti di navi, poiché le informazioni sulle attività di pesca con attrezzo o sulle specie bersaglio non sono disponibili. Dovrebbe essere presentata una tabella che mostra la percentuale di navi inattive della flotta totale, per quanto concerne il numero di navi, la stazza (GT) e la potenza (kW).

12.2 Indicatore di utilizzazione delle navi

L'indicatore di utilizzazione delle navi è dato dalla media, per ogni segmento di flotta, del rapporto tra lo sforzo di pesca osservato e il potenziale sforzo massimo della flotta. Questo indicatore si basa su dati ritenuti affidabili e fornisce una valutazione sommaria dell'utilizzazione della flotta nelle diverse circostanze relative alle attività di pesca. Esistono due versioni di questo indicatore, una basata sul livello massimo riscontrato, l'altra sul livello massimo teorico. Gli Stati membri decidono quale versione sia più appropriata e comunicano alla Commissione soltanto l'indicatore scelto.

L'indicatore basato sull'attività massima osservata è calcolato nel seguente modo:

*rapporto tra lo sforzo medio per nave in un segmento di flotta e lo sforzo massimo osservato realizzato effettivamente da una nave del segmento (espresso in kW*giorni o in GT*giorni) nell'anno di riferimento.*

Questo indicatore può essere calcolato anche in termini di giorni di pesca, come segue:

rapporto tra la media dei giorni in mare per nave e i giorni massimi in mare osservati in un segmento di flotta.

L'altra versione dell'indicatore tecnico si applica nei casi in cui il numero massimo di giorni in mare osservato in un segmento di flotta per ogni anno di riferimento potrebbe essere stato limitato da fattori esterni. Potrebbero infatti esservi ragioni economiche (ad es., la crisi del carburante), ambientali (condizioni climatiche straordinarie) e sociali (ad es., l'arresto della attività di pesca nel fine settimana) che incidono sul numero massimo di giorni in mare osservato per nave in determinati anni. Di conseguenza, detto numero potrebbe non riflettere la capacità tecnica effettiva della flotta.

In questi casi gli Stati membri possono calcolare altresì il rapporto basato sul numero massimo di giorni in mare teorico. Per questo calcolo, lo "sforzo di pesca massimo effettivamente compiuto da una nave nel segmento" dei calcoli precedenti è sostituito da un numero teorico massimo di giorni in mare in cui è possibile esercitare attività di pesca senza limitazioni esterne (ad esempio, senza applicazione di un regime di sforzo pari a zero). In mancanza di dati disponibili, il valore sarà automaticamente fissato a 220 giorni; in caso contrario dovrebbe valutarsi in base a condizioni naturali, tecniche e sociali. Questo valore dovrebbe essere determinato da ogni Stato membro ricorrendo al parere di un esperto e alle informazioni disponibili.

L'indicatore scelto dovrebbe essere presentato e valutato per un periodo di diversi anni, al fine di dimostrare che i rapporti si mantengono stabili nel tempo.

Il calcolo può essere realizzato, a seconda della flotta, in kW*giorni o GT*giorni, ad esempio, preferendo un calcolo in kW per i pescherecci che usano attrezzi trainati, dato che tali navi, dotate di motori più potenti, effettuano solitamente catture di maggiori dimensioni rispetto a quelle con motori più piccoli, e un calcolo in GT*giorni per gli attrezzi fissi.

12.3 Applicazione e interpretazione

I dati (giorni in mare per nave, GT e kW) sono disponibili a livello degli Stati membri grazie a una raccolta dati prevista dai requisiti del regolamento sulla raccolta dei dati e del quadro per la raccolta dei dati. Il numero massimo di giorni in mare è però un calcolo aggiuntivo che, al momento, non rientra nel quadro di base per la raccolta dei dati. Tuttavia, verranno pubblicate richieste annuali di dati relativi a tale parametro.

Nel calcolare questo indicatore si deve tenere conto di tutte le navi in attività della flotta. Una nave in attività è una nave che detiene una licenza di pesca in un determinato periodo dell'anno di riferimento e per cui si è registrato almeno un giorno in mare durante

l'anno di riferimento. Una nave che non esercita alcuna attività è una nave che può avere o meno una licenza di pesca nell'anno di riferimento, ma che non deve aver effettuato nessuna uscita in mare né sbarchi nel corso di tale anno.

Tali indicatori mostrano di quanto potrebbe essere diminuita la capacità di una flotta, senza ridurre il risultato globale della flotta (sbarchi). L'indicatore tecnico può pertanto essere considerato l'indicatore di base per ogni segmento di flotta.

Il margine tra il valore calcolato e 1 indica la sottoutilizzazione tecnica delle navi. Per il sistema di "segnaletica semaforica", un indicatore superiore allo 0,9 (ossia, laddove l'attività media superi di oltre il 90% l'attività massima) sarà osservato soltanto per i segmenti di flotta che dimostrano un livello di attività ampiamente omogeneo, cui in pratica può essere assegnato un semaforo verde. I valori (a seconda dell'omogeneità della flotta) inferiori allo 0,7 possono essere considerati come indici di una sottoutilizzazione consistente, che a sua volta può indicare una sovraccapacità tecnica (semaforo rosso).

Utilizzare il numero massimo di giorni teorico invece che quello osservato può comportare notevoli differenze tra i valori dell'indicatore tecnico calcolato ed è opportuno spiegarne accuratamente le implicazioni.

Esempio di calcolo: rapporto tra lo sforzo di pesca effettivo e lo sforzo massimo (osservato e teorico) per nave, per gruppi di tre navi.

Nave	Capacità ¹⁾	Sforzo corrente ²⁾		Sforzo massimo (basato sul massimo osservato) ³⁾		Sforzo massimo teorico ⁴⁾		Indicatore tecnico (osserv.) ⁵⁾	Indicatore tecnico (teor.) ⁶⁾
	kW	Giorni	kW*giorni	Giorni	kW*giorni	Giorni	kW*giorni		
Nave 1	100	80	8 000	150	15 000	220	22 000	0,53	0,36
Nave 2	200	110	22 000	150	30 000	220	44 000	0,73	0,50
Nave 3	400	150	60 000	150	60 000	220	88 000	1,00	0,68
			Totale 90 000		Totale 105 000		Totale 154 000	Media 0,86	Media 0,58

1) La capacità è indicata in kW per tutti i segmenti; se possibile e, in particolare, per i segmenti operanti con attrezzi fissi, si raccomanda di indicarla anche in GT.

2) In questa colonna sono riportati i dati individuali sull'attività e sullo sforzo di pesca di una nave.

3) Questa colonna presenta l'utilizzazione massima **osservata** (150 giorni) per ogni nave della flotta.

4) Questa colonna illustra l'utilizzazione massima **teorica** (220 giorni) per ogni nave della flotta.

5) Questa colonna illustra l'indicatore tecnico calcolato in base al tasso di utilizzo massimo osservato (kW*giorni della colonna 2, diviso i kW*giorni della colonna 3 e, in seguito, la media per il segmento).

6) Questa colonna illustra l'indicatore tecnico calcolato in base al tasso di massimo utilizzo teorico (kW*giorni della colonna 2 divisi per kW*giorni della colonna 4 e, in seguito, la media per il segmento).

Ogni Stato membro è tenuto a scegliere gli indicatori tecnici da presentare, come descritto nella sezione 7.3, e a fornire spiegazioni in merito alla scelta operata.