

2010

CLES S.r.l
Viale Bruno Buozzi, 105
00197 Roma
www.cleseconomia.com

LA PESCA A STRASCICO NELL'ALTO ADRIATICO: CRISI ECONOMICA E PROSPETTIVE

INDICE

1. PREMESSA.....	3
2. IL SETTORE DELLA PESCA A STRASCICO	4
2.1. Un breve sguardo al quadro nazionale.....	4
2.2. Il sistema della pesca a strascico nelle 3 regioni dell'alto adriatico	8
3. LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO PRODOTTO DALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO MEDITERRANEO	15
3.1. Le imbarcazioni autorizzate ad effettuare la pesca a strascico entro le 3 miglia costiere.....	15
3.2. I quantitativi di pescato ed il volume d'affari ascrivibile al piccolo strascico costiero Nord Adriatico	18
3.3. La stima del danno economico indotto dall'applicazione del regolamento CE	19
4. LE MISURE VOLTE A MITIGARE GLI IMPATTI SOCIALI ED ECONOMICI.....	22

1. PREMESSA

Come è noto, il 31 maggio del 2010 terminerà il periodo di applicazione delle deroghe concesse dall'art. 14 del reg. CE 1967/2006 relativo alle "Misure di gestione per lo sfruttamento sostenibile delle risorse della pesca nel Mediterraneo" ed entrerà definitivamente in vigore il divieto della pesca a strascico entro le 3 miglia dalla costa, nonché quello inerente l'utilizzo di reti a maglia inferiore a quella regolamentare (40 mm quadrata o 50 mm a losanga). Tale normativa avrà un impatto molto rilevante su quelle attività di pesca effettuate nelle 3 Regioni dell'alto Adriatico (Friuli Venezia Giulia, Veneto e Emilia Romagna) – attualmente interessate dal regime di deroga – considerato il numero relativamente elevato di imbarcazioni e lavoratori ancora oggi coinvolti nel c.d. "piccolo strascico costiero".

Lo studio commissionato dalla Fondazione della Pesca al CLES S.r.l. ha lo scopo principale di fare il punto sulla situazione produttiva, economica e occupazionale che caratterizza il comparto del "piccolo strascico costiero nord adriatico" e di valutare specificamente gli impatti economici e sociali che la fine delle deroghe concesse dal Regolamento CE produrrà nelle 3 Regioni in esame, identificando al contempo possibili misure di intervento di tipo compensativo volte ad alleviare gli effetti negativi che inevitabilmente si determineranno sugli operatori del settore.

Più in particolare, l'attività di studio condotta dal CLES S.r.l. si è sviluppata lungo 3 diverse linee di attività:

1. la prima (Cap. 2) finalizzata ad effettuare un inquadramento della struttura produttiva e della situazione economica e occupazionale del settore della pesca a strascico sia in Italia, che nelle 3 Regioni nord-adriatiche che costituiscono l'oggetto privilegiato del presente studio, in termini di: numero imbarcazioni; tonnellaggio; potenza motore; giorni di pesca; catture; lavoratori imbarcati; produzione lorda vendibile e così via), sulla base dei dati di fonte MIPAAF-IREPA aggiornati al 2008;
2. la seconda (Cap. 3) volta a compiere una valutazione del danno sociale ed economico prodotto nelle 3 Regioni nord-adriatiche dall'applicazione delle misure previste dal Regolamento CE 1967/2006, attraverso una stima delle perdite in termini sia di produzione, fatturato e valore aggiunto che di occupati, tenendo conto non soltanto degli impatti diretti sugli operatori autorizzati, ma anche degli effetti indiretti ed indotti stimati attraverso il ricorso alla matrici inter-settoriali;
3. infine, l'ultima linea di attività (Cap. 4) rivolta ad identificare una serie di azioni ed interventi di carattere compensativo da rivolgere agli operatori del settore per mitigare gli effetti negativi prodotti dalla definitiva entrata in vigore del Regolamento comunitario; a tal riguardo vengono proposte sia misure di tipo attivo, destinate ad esempio a favorire processi di progressiva riconversione e/o ammodernamento delle imprese e delle imbarcazioni esistenti, sia misure di tipo passivo volte a garantire un sostegno di tipo economico nei confronti degli armatori e dei lavoratori che saranno viceversa coinvolti in un piano di arresto definitivo dell'attività.

Prima di entrare più nello specifico nei risultati dello studio, occorre sottolineare come la fine delle deroghe previste dall'art. 14 del reg. CE 1967/2006 avrà pesanti ripercussioni negative non soltanto sul "piccolo strascico costiero nord-adriatico" ma anche su molte altre realtà territoriali del nostro Paese dove le c.d. "pesche speciali" ricoprono ancora oggi un ruolo economico e sociale tutt'altro che trascurabile. Si fa riferimento, ad esempio, alla pesca del bianchetto e del rossetto in Puglia, Campania, Calabria, Toscana e Liguria, nonché alla pesca del cicerello in Liguria, Calabria e Sicilia, cioè ad attività che vengono tutt'oggi effettuate in misura prevalente con il sistema della pesca a strascico costiera, proprio grazie alle deroghe concesse dall'art. 14 del reg. CE. Anche in questi casi sarà naturalmente necessario un intervento di riconversione/riadattamento in funzione della nuova situazione, che dovrà essere supportato da opportune misure economiche di accompagnamento sia con fondi FEP che con risorse regionali specifiche. Rimane comunque determinante individuare le forme e le modalità di intervento prima che la situazione difficile si trasformi in emergenza.

2. IL SETTORE DELLA PESCA A STRASCICO

In questo primo capitolo vengono riportati ed analizzati alcuni dati volti ad illustrare la rilevanza che assume il segmento della pesca a strascico nell'ambito del più vasto settore ittico.

Prima di analizzare più specificamente la situazione economica e occupazionale del settore nelle 3 Regioni che costituiscono l'oggetto privilegiato del presente studio, focalizzando – in particolare – l'attenzione sull'attività della pesca a strascico praticata entro le tre miglia dalla costa – si ritiene opportuno fornire alcuni dati di carattere più generale relativi all'Italia nel suo complesso, per comprendere quali siano a livello nazionale le caratteristiche salienti del sistema di pesca in esame.

2.1. UN BREVE SGUARDO AL QUADRO NAZIONALE

In Italia, la flotta da pesca che opera con il sistema di pesca a strascico¹ nel 2000 iscriveva nell'Archivio Licenze di Pesca 3.821 battelli, con un equipaggio di 13.363 imbarcati. Negli ultimi otto anni, il numero dei battelli e degli addetti – proseguendo l'*iter* concordato a livello comunitario – ha registrato una consistente contrazione, rispettivamente del 4,4 per cento e del 5,0 per cento all'anno: in termini assoluti sono stati dismessi 1.154 battelli e l'occupazione si è ridotta di 4.532 unità, pari a un terzo circa della consistenza del 2000 (tav. 1).

Diversi fattori – a livello nazionale – hanno favorito l'espulsione di imbarcati: (i) l'aumento dei costi operativi; (ii) la contrazione della produttività fisica; (iii) la ridotta profittabilità economica dell'investimento; (iv) l'incentivo offerto per il ritiro

¹ Le imbarcazioni che svolgono queste attività – con reti o attrezzi a bocca fissa (ramponi), trainati sul fondo – sono molto diverse per dimensioni: da 7-10 metri di lunghezza, con esercizio entro le 6-12 miglia nautiche dalla costa, "pesca costiera locale", nel compartimento d'iscrizione della barca e in quelli limitrofi; dai 10 ai 27 metri di lunghezza con esercizio entro le 20-40 miglia nautiche, "pesca costiera ravvicinata", o in acque mediterranee, "pesca mediterranea", in tutti i compartimenti marittimi.

(definitivo) dell'imbarcazione²; (v) la riconversione verso altre attività correlate (o meno) a quella peschereccia; (vi) la messa al bando di alcune tecniche di pesca; (vii) la riduzione di incentivi e sussidi.

Tav. 1 – Pesca a strascico: la flotta e l'equipaggio nazionale nel 2000 e nel 2008
(variazioni medie annue composte 2000-2008 espresse in percentuale)

SISTEMI DI PESCA	INDICATORI DI CAPACITÀ E DI ATTIVITÀ					
	BATTELLI			EQUIPAGGIO		
	2000	2008	$\frac{2008}{2000}$	2000	2008	$\frac{2008}{2000}$
Strascico	3.821	2.667	-4,4	13.363	8.831	-5,0
Totale sistemi	18.390	13.374	-3,9	46.938	29.349	-5,7

Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni vari). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

Le giornate di attività nella pesca a strascico – in costante riduzione dal 2000 al ritmo del 2 per cento circa l'anno – sono risultate, nel 2008, mediamente, 147 per battello; lo sforzo di pesca ha subito una flessione del 6,3 per cento all'anno (tav. 2).

Tav. 2 – Pesca a strascico: indicatori di capacità e di attività nel 2000 e nel 2008
(variazioni medie annue composte 2000-2008 espresse in percentuale)

SISTEMI DI PESCA	INDICATORI DI CAPACITÀ E DI ATTIVITÀ								
	TONNELLAGGIO			GIORNI MEDI DI ATTIVITÀ			SFORZO DI PESCA (a)		
	2000	2008	$\frac{2008}{2000}$	2000	2008	$\frac{2008}{2000}$	2000	2008	$\frac{2008}{2000}$
Strascico	125.945	87.375	-4,5	172	147	-1,9	21,7	12,8	-6,3
Totale	207.550	154.378	-3,6	167	118	-4,3	34,7	18,2	-7,8

(a) Calcolato come prodotto tra il tonnello di stazza lorda impegnata e il numero di giornate medie di attività. Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni vari). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

Considerando ulteriori indicatori di capacità e attività, la flotta della pesca a strascico rappresentava, fino al 2008, il 20 per cento circa della flotta nazionale operante in tutti i sistemi di pesca, mentre gli imbarcati superavano il 30 per cento dell'equipaggio nazionale complessivo.

Le imbarcazioni utilizzate nella pesca a strascico rappresentavano, inoltre, il 56,6 per cento del tonnello totale: la riduzione assoluta del tonnello di stazza lorda nel sistema di pesca considerato è quantificabile in 38.570 tonnellate.

La produzione ittica della flotta nazionale operante nel sistema di pesca a strascico, nel corso degli ultimi otto anni, ha registrato una forte contrazione imputabile

² Si consideri che il ricorso da parte degli armatori alla misura di arresto definitivo previsto dallo SFOP 2000-2006 è correlata con la situazione di crisi che ha colpito il settore a partire dagli ultimi anni del Novecento quando tre principali fenomeni (la riduzione della produttività la contrazione della redditività e l'aumento dei costi di produzione) hanno agito contemporaneamente. Secondo le informazioni statistiche la fuoriuscita dal comparto produttivo ha riguardato le imbarcazioni di medie dimensioni (mediamente 17 tsl), meno efficienti con un ridotto rapporto tra produzione lorda vendibile e consumi.

a due cause principali: la prima, già evidenziata in precedenza, è riconducibile alla contrazione della capacità e dell'attività di pesca; la seconda, di minore rilevanza, è ascrivibile ad una flessione della produttività unitaria, a sua volta derivante dallo stato delle risorse.

In questo contesto, gli sbarchi per battello sono passati da 36,90 tonnellate nel 2000 a 30,10 tonnellate nel 2008, con una riduzione media annua attorno al 2,5 per cento.

Meno gravosa (attorno al mezzo punto percentuale annuo) è risultata la contrazione delle catture giornaliere.

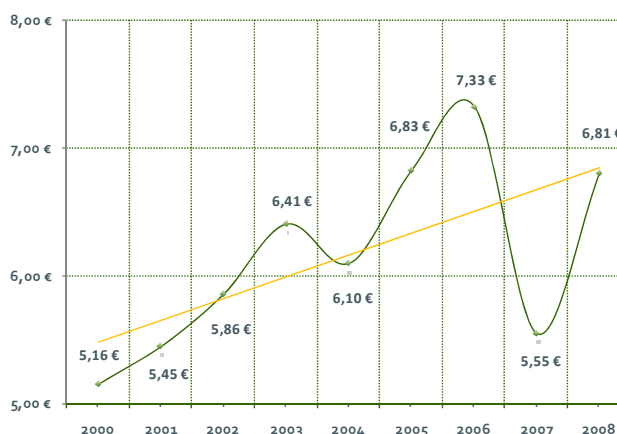
Nel corso degli ultimi otto anni due fenomeni hanno controbilanciato il calo dell'offerta nel sistema dello strascico. A fronte di un livello di domanda sostanzialmente costante, vi è stata una diminuzione della produzione interna con una conseguente erosione della quota di mercato soddisfatta dall'offerta nazionale a vantaggio delle importazioni; parallelamente, anche a seguito di un'offerta più limitata, si è osservata una lievitazione dei prezzi alla produzione ad un tasso medio annuo del 3,5 per cento che ha portato gli stessi ad innalzarsi da un valore pari a 5,16 euro nel 2000 agli attuali 6,81 euro, con punte di 7,33 euro nel 2006 (fig 1).

L'interazione dei due fenomeni ha determinato per la pesca a strascico un aumento dello 0,9 per cento all'anno del valore della produzione lorda vendibile annua per battello, mentre la produzione giornaliera è passata dai 1.107 euro del 2000 ai 1.398 euro nel 2008, espandendosi con una dinamica annua del 3,0 per cento.

L'indicatore di sostenibilità economica³ che stima la *performance* economica del sistema indica che il rendimento si è ridotto dello 0,6 per cento all'anno passando dai 32,87 euro giornalieri per tonnellata di stazza impiegata, agli attuali 31,20 euro (tav. 3).

L'indicatore di sostenibilità economica³ che stima la *performance* economica del sistema indica che il rendimento si è ridotto dello 0,6 per cento all'anno passando dai 32,87 euro giornalieri per tonnellata di stazza impiegata, agli attuali 31,20 euro (tav. 3).

Fig. 1
Pesca a strascico: prezzi alla produzione 2000-2008 (euro)



³ Per misurare l'efficienza economica del comparto ittico e per singolo sistema di pesca si utilizza un indicatore di produttività economica costruito come rapporto tra la produzione lorda vendibile giornaliera e il tonnellaggio di stazza lorda impiegato. Con questo indicatore si stima la *performance* economica del settore e la sua sostenibilità economica nella misura in cui l'equilibrio economico si mostri stabile nel tempo.

Tav. 3 – Pesca a strascico: variabili nazionali di produzione e di mercato. Anni 2000 e 2008
(valori nominali della PLV; variazioni medie annue composte 2000-2008 espresse in percentuale)

VARIABILI DI PRODUZIONE E DI MERCATO	2000	2008	<u>2008</u> <u>2000</u>
Catture annue per battello (t)	36,90	30,10	-2,5
Catture giornaliere per battello (kg)	214,40	205,30	-0,5
Prezzi (euro al chilogrammo)	5,16	6,81	3,5
PLV annua per battello (000 euro)	190,35	204,90	0,9
PLV giornaliera per battello (euro)	1.107,05	1.397,79	3,0
Sostenibilità economica: PLV/Sforzo (euro per tsl)	32,87	31,20	-0,6

Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni vari). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

Il conto economico per battello nello strascico (tav. 4) evidenzia il robusto incremento (5,8 per cento all'anno) dei costi intermedi, mentre i ricavi hanno avuto un ritmo di espansione percentuale di circa la metà (3,1 per cento). Ciò ha determinato, per un verso, la stazionarietà del valore aggiunto per battello (dagli 85-86 mila euro del 2000, agli 88 mila euro del 2008) e, per altro verso – attraverso una consistente riduzione del costo del lavoro che ha raggiunto i 44.500,00 euro circa, a fronte dei 52.000,00 del 2000 – uno sviluppo del profitto lordo di circa 10 mila euro (dai 33-34 mila euro del 2000 ai 43,6 mila euro del 2008).

Tav. 4 – Pesca a strascico: il conto economico nazionale per battello. Anni 2000 e 2008
(valori nominali; incidenza sui ricavi espresse in percentuale; variazioni medie annue composte 2000-2008 espresse in percentuale)

VARIABILI DEL CONTO ECONOMICO	2000	2000	2008	2008	<u>2008</u> <u>2000</u>
		INCIDENZA SUI RICA VI		INCIDENZA SUI RICA VI	
Ricavi	161.183	100,0	206.022	100,0	3,1
Costi intermedi	75.394	46,8	117.972	57,3	5,8
Valore aggiunto	85.789	53,2	88.054	42,7	0,3
Costo del lavoro	51.965	32,2	44.447	21,6	-1,9
Profitto lordo	33.824	21,0	43.607	21,2	3,2
Ammortamenti	8.375	5,2	11.267 (a)	5,5	3,8
Interessi passivi	1.777	1,1	1.835 (a)	0,9	0,4
Profitto netto	23.672	14,7	30.505 (a)	14,8	3,2

(a) Valori stimati su dati Mipaaf-Irepa (anni 2000 e 2004). - Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni vari).

Il profitto netto⁴, considerando che la quota degli ammortamenti annui si stima possa collocarsi attorno al 25,8 per cento del profitto lordo e che gli interessi passi-

⁴ Per conoscere l'entità del profitto netto nel 2008 – non rilevato nelle recenti indagini svolte (SISTAN - Produzione Statistica Nazionale e IREPA Onlus) presso gli operatori del settore e ricostruito a livello nazionale, per il sistema dello strascico e per due anni/esercizi (2000 e 2004) – è stato necessario procedere ad una stima delle quote annuali relative agli ammortamenti e agli interessi passivi corrisposti. L'ipotesi adottata, l'utilizzo di un livello intermedio delle quote per il 2000 e il 2004, conduce a un valore degli ammortamenti che si collocherebbe, posto pari a 100 il profitto lordo, tra il 24,8 e il 26,9 per cento; per gli interessi passivi la quota potrebbe oscillare tra il 3,2 e il 5,3 per cento del profitto lordo.

vi potrebbero risultare pari al 4,2 per cento del profitto lordo, si attesterebbe attorno ai 30,5 mila euro per battello.

2.2. IL SISTEMA DELLA PESCA A STRASCICO NELLE 3 REGIONI DELL'ALTO ADRIATICO

Prima di analizzare – sulla base dei dati forniti direttamente dalle Capitanerie di porto – la situazione relativa agli operatori attualmente autorizzati a praticare lo strascico entro le 3 miglia costiere, è utile tracciare un quadro di carattere più generale sul sistema della pesca a strascico nelle 3 Regioni dell'alto Adriatico facendo riferimento anche in questo caso ai dati di fonte Irepa aggiornati al 2008.

L'EVOLUZIONE DELLO SFORZO DI PESCA. La flotta a strascico dell'alto Adriatico iscritta nell'Archivio Licenze di Pesca indicava, per l'anno 2008, una consistenza di 443 battelli di cui il 48,5 per cento (pari a 215 unità) attivi nelle marinerie venete, mentre i battelli equipaggiati per la pesca a strascico in Emilia Romagna ammontavano a 184 unità e quelli operanti nelle acque friulane erano 44 (tav. 5). Naturalmente, solo una parte di questi battelli verrà direttamente interessata dall'entrata in vigore del divieto di pesca strascico entro le 3 miglia, considerato che non tutte le 443 imbarcazioni sono attualmente autorizzate ad operare entro tale limite.

Tav. 5 – Pesca a strascico: lo sforzo di pesca nelle regioni dell'alto Adriatico. Anni 2004-2008 (variazioni medie annue composte espresse in percentuale)

REGIONI E AMBITI TERRITORIALI	2004	2005	2006	2007	2008	<u>2008</u> 2004
BATTELLI (UNITÀ)						
Emilia Romagna	233	187	191	183	184	-5,7
Friuli Venezia Giulia	43	41	47	44	44	0,6
Veneto	272	260	247	222	215	-5,7
Alto Adriatico	548	488	485	449	443	-5,2
TSL (T)						
Emilia Romagna	4.393	3.411	3.475	3.250	4.965 (a)	-9,6 (c)
Friuli Venezia Giulia	666	635	771	723	886 (a)	2,8(c)
Veneto	10.230	9.801	9.445	8.862	7.088 (a)	-4,7(c)
Alto Adriatico	1 5.289	13.847	13.691	12.835	12.939 (a)	-5,7(c)
POTENZA MOTORE (KW)						
Emilia Romagna	41.513	32.758	33.599	31.482	31.754	-6,5
Friuli Venezia Giulia	7.656	7.370	9.047	8.345	8.344	2,2
Veneto	47.959	49.186	45.170	43.025	42.418	-3,0
Alto Adriatico	97.128	89.314	87.816	82.852	82.516	-4,0
EQUIPAGGIO (UNITÀ) (b)						
Emilia Romagna	793	637	650	623	626	-5,7
Friuli Venezia Giulia	146	140	160	150	150	0,6
Veneto	926	885	841	756	731	-5,7
Alto Adriatico	1.866	1.661	1.651	1.528	1.507	-5,2

(a) Valori GT – (b) Stime CLES su dati Mipaaf-Irepa 2000 e 2008 relativi all'equipaggio medio nazionale nel sistema a strascico. – (c) Variazioni relative al periodo 2004-2007. – (d) Valori medi annui delle tre marinerie. – Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2004-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

Se si analizza il *trend* relativo all'ultimo quadriennio disponibile (2004-2008), si osserva come la flotta a strascico dell'alto Adriatico abbia subito una forte contrazione quantificabile in 105 unità, con una riduzione in termini percentuali del 5,2 per cento all'anno. Il calo si è concentrato esclusivamente in Veneto ed Emilia Romagna dove sono stati dismessi, rispettivamente, 57 e 49 battelli. La consistenza della flotta friulana è rimasta, viceversa, sostanzialmente invariata tra il 2004 e il 2008, registrando addirittura un lievissimo aumento pari a una unità. Se si fa viceversa riferimento ai dati di carattere strutturale, emerge come la stazza lorda complessiva delle imbarcazioni dell'alto Adriatico autorizzate a praticare questo sistema di pesca si sia ridotta fra il 2004 ed il 2007 di circa il 16 per cento, passando da 15.289 Tsl a 12.835 Tsl, mentre la potenza installata ha registrato una contrazione del 15 per cento circa, con una perdita in valore assoluto di 14.612 kW. Per ciò che riguarda l'occupazione va considerato come le informazioni attualmente disponibili si riferiscano al sistema di pesca a strascico nazionale e non alle singole Regioni. I dati riportati in tabella rappresentano pertanto delle stime e sono stati calcolati facendo riferimento al numero medio di imbarcati per battello registrato a livello nazionale nel corso dell'ultimo decennio che oscilla tra le 3,31 e le 3,50 unità⁵. In base a queste stime risulterebbe che gli imbarcati sui 443 battelli a strascico operanti nell'alto Adriatico ammonterebbero nel complesso a circa 1.500 unità. Se si analizzano le dinamiche più recenti, si può altresì ritenere che i posti di lavoro perduti nelle 3 Regioni fra il 2004 ed il 2008 siano stati complessivamente circa 350, di cui quasi 200 in Veneto ed i restanti in Emilia Romagna, mentre in Friuli Venezia Giulia l'occupazione risulterebbe sostanzialmente stabile.

Tav. 6 – Pesca a strascico: lo sforzo di pesca per battello nelle regioni dell'alto Adriatico. Anni 2004-2008
(*variazioni medie annue composte espresse in percentuale*)

REGIONI E AMBITI TERRITORIALI	2004	2005	2006	2007	2008	$\frac{2008}{2004}$
STAZZA PER BATTELLO (TSL)						
Emilia Romagna	18,9	18,2	18,2	17,8	27,0 (a)	-2,0 (b)
Friuli Venezia Giulia	15,5	15,5	16,4	16,4	20,1 (a)	2,0 (b)
Veneto	37,6	37,7	38,2	39,9	33,0 (a)	2,0 (b)
Alto Adriatico	27,9	28,4	28,2	28,6	29,2 (a)	0,8 (b)
POTENZA MOTORE PER BATTELLO (KW)						
Emilia Romagna	178,2	175,2	175,9	172,0	172,6	-0,8
Friuli Venezia Giulia	178,0	179,8	192,5	189,7	189,6	1,6
Veneto	176,3	189,2	182,9	193,8	197,5	2,9
Alto Adriatico	177,2	183,0	181,1	184,5	186,4	1,3
GIORNATE DI PESCA PER BATTELLO						
Emilia Romagna	146	124	122	134	128	-3,3
Friuli Venezia Giulia	136	143	159	158	138	0,4
Veneto	152	147	150	138	128	-4,2
Alto Adriatico	145	138	143	143	131	-2,4

(a) Valori GT – (b) Variazioni relative al periodo 2004-2007. – Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2004-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

⁵ Con questa informazione è stato stimato il numero degli imbarcati nella flotta a strascico delle tre marinerie dell'alto Adriatico. Si evidenzia che, per le modalità di costruzione dell'informazione, l'occupazione delle singole marinerie ha seguito il trend annuo individuato per il numero dei battelli.

Per le due principali Regioni (Veneto ed Emilia-Romagna), il periodo preso in esame (tav. 6) è stato anche caratterizzato da una significativa contrazione del numero medio di giornate di pesca, passate nel primo caso da 152 a 128 e nel secondo da 146 a 128; in Friuli Venezia Giulia, viceversa, i giorni di pesca effettuati in media dai battelli che praticano la pesca a strascico sono rimasti, nel quadriennio analizzato, invariati (136-138 giornate); va, tuttavia, considerata la consistente riduzione di uscite nel corso del 2008 e rispetto ai due anni precedenti.

Considerando le informazioni sulla produzione, in Veneto – fra il 2004 e il 2008 – questa si è collocata attorno alle 7.300 tonnellate annue subendo un sensibile calo nel corso degli anni quantificabile, in termini assoluti, in circa 2.000 tonnellate, pari a una contrazione annua del 7 per cento (tav. 7).

Le catture annue per battello si attestano su un livello compreso tra le 29 e le 30 tonnellate, circa 2 tonnellate in meno di quanto si osserva (in media) nell'alto Adriatico. Se si prende in considerazione l'andamento delle catture giornaliere, le rese produttive, specialmente nell'ultimo biennio, sono risultate superiori (tra i 20 e i 40 chilogrammi circa) rispetto agli sbarchi – compresi tra 205 e 207 chilogrammi – realizzati dal battello medio nazionale operante nello stesso sistema di pesca. Mediamente allineati sono risultati gli sbarchi veneti rispetto a quelli dell'aggregato dell'alto Adriatico.

Tav. 7 – Pesca a strascico: catture nelle regioni dell'alto Adriatico. Anni 2004-2008

	2004	2005	2006	2007	2008
CATTURE ANNUE (T)					
Emilia Romagna	8.963,00	6.377,00	5.683,00	6.434,00	6.084,00
Friuli Venezia Giulia	1.013,00	1.056,00	1.564,00	1.986,00	1.253,00
Veneto	8.215,00	7.314,00	7.060,00	7.857,00	6.207,00
Alto Adriatico	18.191,00	14.747,00	14.307,00	16.277,00	13.544,00
CATTURE: QUOTE ANNUE (PERCENTUALE)					
Emilia Romagna	49,27	43,24	39,72	39,53	44,92
Friuli Venezia Giulia	5,57	7,16	10,93	12,20	9,25
Veneto	45,16	49,60	49,35	48,27	45,83
Alto Adriatico	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
CATTURE ANNUE PER BATTELO (T)					
Emilia Romagna	39,50	28,60	30,20	35,20	32,90
Friuli Venezia Giulia	23,60	24,60	37,20	42,30	28,50
Veneto	30,20	27,00	27,40	33,90	28,90
Alto Adriatico	33,20	30,22	29,50	36,25	30,59
CATTURE GIORNALIERE PER BATTELO (KG)					
Emilia Romagna	270,20	229,80	248,50	263,10	257,60
Friuli Venezia Giulia	173,40	172,30	234,50	267,20	206,10
Veneto	198,50	183,20	182,90	245,30	225,60
Alto Adriatico (valori medi)	214,03	195,10	221,97	258,53	229,77

Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2004-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

Durante l'ultimo quadriennio (2004-2008), la produzione della flotta a strascico in Emilia Romagna si è attestata, mediamente, attorno alle 6.700 tonnellate annue. Nel 2004 le catture sfioravano le 9.000 tonnellate, mentre nell'ultimo anno per il

quale si dispone dei dati (2008) le statistiche indicano un livello di poco superiore alle 6.000 tonnellate, con una flessione media del 9,2 per cento all'anno.

Nel 2008, le catture annue per battello hanno raggiunto in Emilia Romagna valori di poco inferiori alle 33 tonnellate, 2-3 tonnellate in più rispetto alla produzione media dell'alto Adriatico.

Relativamente alla produzione giornaliera per battello, in Emilia Romagna le catture sono state, mediamente, attorno ai 254 chilogrammi, un livello lievemente superiore alla media registrata nelle 3 Regioni dell'alto Adriatico. Nel 2008 ciascun battello emiliano ha raggiunto un livello di produzione di 257-258 chilogrammi.

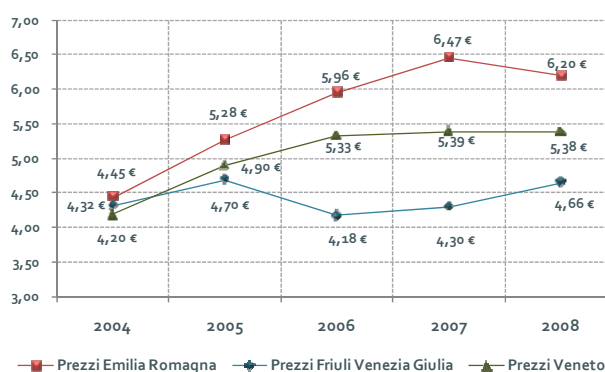
Il volume medio delle catture annuali realizzato dai battelli friulani che operano con il sistema di pesca a strascico è risultato, tra il 2004 e il 2008, pari a 1.374 tonnellate. Se si considera l'arco

temporale 2004-2008, si osserva un progressivo miglioramento che è possibile quantificare, in termini assoluti, in circa 240 tonnellate. Le catture annue per battello si attestano su un valore medio pari a 31,2 tonnellate; tale livello è risultato in tendenziale incremento nel corso del tempo e allineato con i livelli medi che caratterizzano le imbarcazioni dell'alto Adriatico. Le rese produttive giornaliere sono passate, nell'ultimo quadriennio, dai 173-174 chilogrammi agli attuali 206 chilogrammi.

In termini di produzione lorda vendibile annua per battello, i prezzi alla produzione hanno manifestato negli ultimi quattro anni dinamiche diverse nelle tre regioni dell'alto Adriatico: costanti o in lievissima crescita in Friuli Venezia Giulia; in espansione in Veneto; in forte lievitazione in Emilia Romagna (fig. 2).

L'andamento positivo delle dinamiche dei prezzi e quello sostanzialmente crescente delle catture nelle tre regioni, abbinandosi alla riduzione del numero di battelli, ha generato un'evoluzione della produzione lorda vendibile annua piuttosto accentuata (tav. 8).

Fig. 2
Marinerie dell'alto Adriatico - pesca a strascico:
prezzi alla produzione 2004-2008



Tav. 8 – Pesca a strascico: la produzione lorda vendibile annua per battello nelle regioni dell'alto Adriatico. Anni 2004-2008
(valori nominali; variazioni medie annue composte espresse in percentuale)

	2004	2005	2006	2007	2008	$\frac{2008}{2004}$
Emilia Romagna	175.800,00	151.100,00	180.200,00	227.600,00	204.000,00	3,8
Friuli Venezia Giulia	101.600,00	115.500,00	155.600,00	181.600,00	132.800,00	6,9
Veneto	126.800,00	132.200,00	145.800,00	182.700,00	155.600,00	5,3
Alto Adriatico	404.200,00	398.800,00	481.600,00	591.900,00	492.400,00	5,1

Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2004-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

In Emilia Romagna il valore aggiunto per battello, superando il livello di 227mila euro nel 2007, ha avuto un ritmo di crescita del 3,8 per cento all'anno; in Friuli, pur partendo da un valore più contenuto rispetto alle altre 2 Regioni (tra 101 e 102mila euro all'anno), nell'arco del quadriennio lo sviluppo è stato mediamente prossimo al 7 per cento all'anno.

Anche in Veneto la produttività per battello, pari a 155mila euro nel 2008, ha avuto un robusto ritmo di crescita (+5,3 per cento all'anno).

Nelle marinerie dell'alto Adriatico la produttività giornaliera per battello è risultata in lieve crescita tra il 2004 e il 2005 per poi ampliare la *performance* negli anni successivi (tav. 9).

Tav. 9 – Pesca a strascico: la produzione lorda vendibile giornaliera per battello nelle regioni dell'alto Adriatico. Anni 2004-2008
(valori nominali espressi in euro; variazioni medie annue composte espresse in percentuale)

	2004	2005	2006	2007	2008	$\frac{2008}{2004}$
Emilia Romagna	1.203,00	1.214,30	1.481,30	1.703,30	1.596,70	7,3
Friuli Venezia Giulia	748,30	809,90	981,10	1.147,13	961,20	6,5
Veneto	833,70	897,50	974,80	1.323,00	1.214,00	9,9
Alto Adriatico (a)	2.785,00	2.921,70	3.437,20	4.173,43	3.771,90	7,9

(a) Il valore è stato ricavato sommando i rapporti della produzione lorda vendibile annua per battello e per regione al numero di giornate di pesca svolte da ciascuna marineria. La differenza tra tale valore ricostruito e la somma della produzione lorda vendibile delle singole marinerie dipende dagli arrotondamenti. – Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2004-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

In Emilia Romagna la produzione lorda giornaliera ha maturato, nell'arco del periodo 2004-2008, una espansione media del 7,3 per cento passando dai 1.203 euro agli attuali 1.597 euro; in Veneto si è avuta la maggior dinamica annua (+9,9 per cento) mentre in Friuli Venezia Giulia gli aumenti annui sono risultati più contenuti (+6,5 per cento) se confrontati con le altre 2 Regioni.

La sintesi delle informazioni statistiche ricostruite per il sistema a strascico delle tre Regioni in esame si traduce, in termini economici, nell'evoluzione contabile dei costi e dei ricavi del singolo battello.

In base alle informazioni disponibili (tav. 10) e considerando quanto evidenziato nelle analisi relative sia agli andamenti delle catture e dei prezzi alla produzione sia alle fluttuazioni della produzione lorda vendibile, tra il 2005 e il 2008 i ricavi per

battello hanno registrato tassi di crescita compresi tra il 3,1 per cento (Friuli Venezia Giulia) e il 4,4 per cento (Emilia Romagna); in Veneto l'incremento è stato del 4,1 per cento.

Nelle tre Regioni, tuttavia, i valori assoluti sono risultati molto diversi sia come conseguenza delle caratteristiche dello sforzo di pesca, sia come effetto dell'andamento dei prezzi alla produzione.

In Emilia Romagna i battelli nei quattro anni considerati hanno registrato ricavi medi per circa 197.200 euro all'anno, facendo registrare un picco massimo nel 2007, quando i ricavi hanno raggiunto il livello di 227.650 euro (+29,1 per cento rispetto al 2006); nell'ultimo anno i ricavi si sono infine attestati su valori prossimi ai 205.000 euro.

Anche in Friuli il 2007 è risultato l'anno più favorevole, essendosi registrato un aumento dei ricavi rispetto all'anno precedente del 39,5 per cento; nel 2008 i valori sono tornati tuttavia sui livelli medi degli anni precedenti attestandosi intorno ai 133.000 euro.

Tav. 10 – Il conto economico annuo per battello nelle regioni dell'Alto adriatico. Anni 2005-2008
(valori nominali espressi in euro; variazioni medie annue composte espresse in percentuale)

VOCI	2005	2006	2007	2008	<u>2008</u> <u>2005</u>
EMILIA ROMAGNA					
Ricavi	180.213,90	176.335,08	227.650,27	204.945,65	4,4
Costi intermedi	75.561,50	71.465,97	83.169,40	91.304,35	6,5
Valore aggiunto	104.652,41	105.916,23	144.426,23	113.641,30	2,8
Costo del lavoro	52.139,04	49.790,58	65.519,13	50.434,78	-1,1
Profitto netto (a)	36.735,43	39.262,38	55.199,01	44.215,76	6,4
FRIULI VENEZIA GIULIA					
Ricavi	121.219,51	139.148,94	194.090,91	132.727,27	3,1
Costi intermedi	76.585,37	72.765,96	86.363,64	82.727,27	2,6
Valore aggiunto	44.634,15	66.382,98	107.727,27	50.000,00	3,9
Costo del lavoro	29.024,39	31.702,13	50.454,55	26.590,91	-2,9
Profitto netto (a)	10.919,72	24.260,79	40.064,81	16.375,70	14,5
VENETO					
Ricavi	137.769,23	152.307,69	190.900,90	155.511,52	4,1
Costi intermedi	70.576,92	80.809,72	81.261,26	88.092,15	7,7
Valore aggiunto	67.192,31	71.497,98	109.684,68	67.419,37	0,1
Costo del lavoro	33.807,69	33.846,15	48.153,15	31.381,67	-2,5
Profitto netto (a)	23.354,02	26.339,12	43.044,03	25.209,97	2,6

(a) Valori stimati su dati Mipaaf-Irepa (anni 2000-2008). - Fonte: elaborazioni CLES su dati Mipaaf-Irepa (*Osservatorio economico sulle strutture produttive della pesca marittima in Italia*, anni 2005-2007). Per l'anno 2008 sono state utilizzate le statistiche presenti nel sito www.irepa.org.

In Veneto la media annua dei ricavi nel periodo considerato è risultata attorno ai 160.000 euro; anche in questo caso c'è stato un forte balzo nel 2007 rispetto all'anno precedente (+25,3 per cento) a cui ha fatto tuttavia seguito un forte calo nel 2008 (circa 155.000 euro).

Va osservato che rispetto alle altre componenti del conto economico, sia in Emilia Romagna che in Veneto, l'aumento dei costi intermedi – ovvero la somma dei costi

intermedi fissi (principalmente quelli di manutenzione) e dei costi intermedi variabili (principalmente quelli per il carburante e la commercializzazione) – oltre ad aver avuto una dinamica superiore a quella dei ricavi, con incrementi rispettivamente del 6,5 e del 7,7 per cento, ha ampliato il livello d'incidenza relativo rispetto ai ricavi stessi raggiungendo, nel 2008 il 44,5 per cento in Emilia Romagna ed il 56,6 per cento in Veneto. In Friuli i costi intermedi, pur essendosi incrementati nel corso degli anni con un ritmo inferiore rispetto alle altre due Regioni (+2,6 per cento), hanno comunque raggiunto nel 2008 l'incidenza media più elevata (62,3 per cento dei ricavi conseguiti nell'anno).

La risultante dell'evoluzione dei costi e dei ricavi – considerando il punto di massimo avvenuto nel 2007 e ravvisato per le tre marinerie dell'alto Adriatico – è stata, tra il 2005 e il 2008, una progressione del valore aggiunto (nel caso dell'Emilia Romagna e del Friuli Venezia Giulia, rispettivamente del 2,8 per cento e del 3,9 per cento) o una situazione di stazionarietà (nel caso del Veneto); pur in presenza di rilevanti incrementi di tutte le variabili del conto economico, il livello del valore aggiunto per battello si è posizionato attorno ai 117.200 euro in Emilia Romagna, mentre in Friuli e in Veneto questo è risultato, rispettivamente, di 67.200 e 79.000 euro.

L'elemento più complesso del conto economico, sia in termini di livelli sia in termini di dinamica annua, è individuabile nel costo del lavoro.

Negli ultimi quattro anni, il costo del lavoro in Emilia Romagna è risultato, mediamente, pari a 54.500 euro per battello con una riduzione dell'1,1 per cento nel periodo 2005-2008; in Friuli il costo medio si è attestato di poco al di sotto dei 34.500 euro annui, con una flessione del 2,9 per cento in media annua; infine, in Veneto la riduzione del costo del lavoro è avvenuta ad un tasso del 2,5 per cento all'anno e il livello medio durante il periodo 2005-2008 è stato di 36.800 euro.

Se si considera il numero di imbarcati per battello il costo del lavoro ha oscillato negli ultimi anni tra i 10.800 euro in Veneto e i 16.000 euro in Emilia Romagna.

Come già descritto in precedenza numerosi fattori hanno portato, anche negli anni più recenti, ad una riduzione della remunerazione nominale e, ancor più, di quella reale del lavoro⁶.

L'elemento dominante, rappresentato dalla flessibilità della remunerazione del lavoro, se per un verso ha permesso la sopravvivenza del sistema composto, prevalentemente, da imprese con una spiccata caratterizzazione artigianale e familiare, dall'altro – specialmente quando si tratta di contratti alla parte – i bassi e instabili livelli di reddito annuo (anche rispetto al settore agricolo caratterizzato dalla va-

⁶ La remunerazione rappresenta il corrispettivo per il lavoro svolto nelle operazioni di pesca e nelle altre attività assegnate all'equipaggio. In termini contabili comprende: il salario netto; i contributi previdenziali; il compenso destinato all'armatore nell'ipotesi che questo lavori a bordo del battello. Il costo del lavoro per battello e per singolo imbarcato dipende dalla forma contrattuale utilizzata. Nel settore ittico, vengono applicate tre principali tipologie contrattuali: (a) il contratto salariale in cui si prevede l'inquadramento dei lavoratori nell'ambito del contratto collettivo di lavoro; (b) il contratto alla parte caratterizzato dal fatto che la retribuzione è agganciata all'andamento della produzione e, dunque, l'impresa armatrice non ha vincoli di retribuzione fissa nei confronti del lavoratore; (c) il contratto a gestione autonoma in cui la proprietà e l'equipaggio rappresentano un'unica entità e non vi è una netta divisione tra lavoratori e datori di lavoro.

riabilità legate ai fenomeni climatici e ambientali o ad aumenti improvvisi dei costi operativi o alle tendenze dei prezzi relativi) hanno provocato, oltre all'espulsione indotta già osservata, fenomeni di abbandono dell'attività anche in quelle comunità con forti legami culturali e sociali alla vita di mare. Tale fenomeno – avvertito nelle marinerie di maggiori dimensioni – è risultato particolarmente acuto in alcuni centri pescherecci dell'Adriatico.

Le considerazioni sul profitto netto (*ante* imposte) per battello derivano dall'andamento delle poste contabili precedentemente analizzate. Il battello a strascico dell'alto Adriatico, nel 2008, ha realizzato un profitto netto di 28.600 euro. Nelle tre marinerie i livelli medi degli ultimi anni sono risultati difformi sia per volume sia per dinamica di crescita.

In Emilia Romagna, mediamente, il profitto netto è stato di 43.800 euro con una progressione annua del 6,4 per cento; in Veneto, con una dinamica annua contenuta e pari al 2,6 per cento, la media si è attestata al di sotto dei 30.000 euro mentre in Friuli Venezia Giulia il ritmo di crescita annuo è stato particolarmente robusto (+14,5 per cento) sebbene i livelli del 2005 fossero inferiori agli 11.000 euro.

I valori economici rispecchiano quelli che sono i dati ufficiali, ben sapendo che per avvicinarsi ai valori reali sarebbe necessario un aggiustamento al rialzo almeno pari al 25%.

3. LA VALUTAZIONE DEL DANNO ECONOMICO PRODOTTO DALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO MEDITERRANEO

Quando i poteri pubblici – in questo caso la Comunità Europea – intervengono per la salvaguardia delle risorse naturali e dell'ambiente, come nel caso in esame, ogni forma di regolazione assomiglia all'assegnazione di diritti di proprietà (o di sfruttamento) – alla Coase⁷ – perché tali diritti implicano che l'interesse personale può presidiare la sostenibilità della risorsa. Quando anche l'interesse personale non tutela la risorsa, allora deve essere impedito il suo sfruttamento. La collettività guadagna, da una politica di regolazione di questo tipo, ma inevitabilmente perdono coloro ai quali era stato precedentemente assegnato il diritto di sfruttamento. In questi casi, la teoria economica e quella giuridica richiedono che coloro ai quali viene impedito l'esercizio dell'attività vengano ricompensati. La Comunità Europea non sembra interessata alla fase risarcitoria, per due ragioni principali. La prima, contraddittoria, è che il risarcimento è lasciato allo stato membro, che, però, è limitato dalla severità comunitaria sul disavanzo pubblico. La seconda, paradossale, è l'idea comunitaria che il risarcimento è inutile, perché ciascun armatore e ciascun pescatore troveranno sempre sul mercato – dove la concorrenza consentirebbe l'entrata di nuove imprese e assicurerebbe la piena occupazione – lo spazio per esercitare una propria attività. Poiché la realtà è del tutto diversa, è necessario valutare il danno conseguente alle politiche di salvaguardia, così da permettere un negoziato con le autorità nazionali e quelle comunitarie che non rappresenti le richieste dei pescatori come una beneficenza nei loro confronti, ma come l'affermazione di un diritto.

⁷ Ronald H. Coase "The problem of social cost" in *Journal of law and economics* (1960).

3.1. LE IMBARCAZIONI AUTORIZZATE AD EFFETTUARE LA PESCA A STRASCICO ENTRO LE 3 MIGLIA COSTIERE

Poiché l'applicazione del c.d. Regolamento Mediterraneo impatterà naturalmente non su tutto il sistema della pesca a strascico, ma soltanto sugli operatori delle tre Regioni che risultano attualmente autorizzati a praticare lo strascico entro le 3 miglia dalla costa, occorre focalizzare l'attenzione su questo specifico segmento che riveste in alcune zone costiere dell'alto Adriatico tutt'oggi una notevole rilevanza, nell'ambito della più complessiva attività di pesca.

La fascia costiera delle 3 Regioni dell'alto Adriatico si estende per quasi 400 Km e, da un punto di vista amministrativo, risulta suddivisa in 6 compartimenti marittimi: 2 in Friuli Venezia Giulia (Monfalcone e Trieste) 2 in Veneto (Chioggia e Venezia) e 2 in Emilia Romagna (Ravenna e Rimini). Per ciascun compartimento marittimo il numero di autorizzazioni è stato ricostruito in base ai dati forniti direttamente dalle Capitanerie di porto che sono state contattate fra dicembre del 2009 e gennaio del 2010.

La tavola seguente (tav. 11) riporta innanzi tutto il quadro relativo alle imbarcazioni autorizzate nel 2009 ad effettuare il piccolo strascico costiero in deroga alle normative nazionali e comunitarie nel periodo invernale compreso fra il 1° novembre ed il 31 marzo.

Come si evince dall'osservazione della tavola, l'applicazione del Regolamento CE vedrà complessivamente coinvolte nelle 3 Regioni dell'alto Adriatico circa 320 imbarcazioni, in gran parte operanti in Emilia Romagna (155 unità) e Veneto (125 unità). Più in particolare, le marinerie che subiranno il maggiore impatto negativo risultano essere quelle che fanno capo ai compartimenti marittimi di Ravenna (104 unità), Chioggia (80) e Rimini (51 unità), dove si concentra nel complesso quasi il 75% della flotta peschereccia che risulta attualmente autorizzata ad esercitare la pesca a strascico entro le 3 miglia dalla costa.

Per comprendere meglio l'impatto che potrà avere l'applicazione del regolamento comunitario, è utile approfondire quali siano le caratteristiche salienti delle suddette imbarcazioni. In base ai dati e alle informazioni raccolte nel corso dello studio si può senz'altro affermare come tale attività venga prevalentemente svolta da imbarcazioni con limitate capacità, in grado di effettuare uscite in mare esclusivamente giornaliere che, in molti casi, incontrerebbero problemi non indifferenti nello spingersi a distanze superiori alle 3 miglia costiere.

Tav. 11 – Alto Adriatico: imbarcazioni autorizzate nel 2009 ad effettuare la pesca a strascico entro le 3 miglia costiere nel periodo 1° novembre - 31 marzo

COMPARTIMENTI MARITTIMI	IMBARCAZIONI
Monfalcone, di cui:	
- <i>Marano Lagunare</i>	19
- <i>Grado</i>	16
Trieste	3
FRIULI VENEZIA GIULIA	38
Chioggia	80
Venezia	45
VENETO	125
Ravenna	104
Rimini	51
EMILIA ROMAGNA	155
ALTO ADRIATICO	318

Fonte: Capitanerie di porto di Trieste, Monfalcone, Venezia, Chioggia, Ravenna e Rimini.

I dati forniti dalle Capitanerie di porto (tav. 12) permettono infatti di evidenziare che:

- la stazza media dei battelli che opera entro le 3 miglia si colloca su di un valore pari a 16,2 GT, decisamente inferiore ai valori medi rilevabili per l'intera flotta peschereccia che opera con il sistema dello strascico nelle stesse 3 Regioni (29,2 GT/battello);
- la potenza media del motore si attesta su di un valore pari a 130 kW, anche in questo caso ben al di sotto del valore medio riscontrabile per l'intera flotta peschereccia che pratica lo strascico costiero (186 kW).

Tav. 12 – Alto Adriatico: caratteristiche strutturali dei battelli autorizzati ad effettuare il piccolo strascico costiero

COMPARTIMENTI MARITTIMI	BATTELLI (NUMERO)	GT TOTALI (T)	GT MEDIO (T/BATTELLO)	POTENZA MOTORE TOTALE (KW)	POTENZA MOTORE MEDIA (KW/BATTELLO)
Monfalcone	35	746	21,3	6.860	196
Trieste	3	48	16,0	572	191
FRIULI VENEZIA GIULIA	38	794	20,9	7.432	196
Chioggia	80	1221	15,3	10.863	136
Venezia	45	689	15,3	6.110	136
VENETO	125	1.910	15,3	16.973	136
Ravenna	104	1635	15,7	10.770	104
Rimini	51	802	15,7	6029	118
EMILIA ROMAGNA	155	2.437	15,7	16.799	108
ALTO ADRIATICO	318	5.141	16,2	41.204	130

Fonte: Stime CLES su dati delle Capitanerie di porto di Trieste, Monfalcone, Venezia, Chioggia, Ravenna e Rimini.

E' appena il caso di segnalare che il confronto fra le 3 Regioni evidenzia come i valori medi del Friuli Venezia Giulia risultino leggermente superiori a quelli osservabili nelle altre 2 Regioni alto Adriatiche, il che porta a ritenere come in questa regione i motopescherecci autorizzati a praticare il piccolo strascico costiero siano

mediamente più strutturati e quindi potrebbero più facilmente spingersi a pescare in mare aperto anche al di fuori delle 3 miglia marine.

Per ciò che concerne più specificamente l'aspetto occupazionale, le stime effettuate dal CLES S.r.l., sulla base delle informazioni fornite dalle Capitanerie di porto e da alcuni operatori del settore appositamente contattati nel corso dello studio, indicano in circa 860 unità i lavoratori direttamente coinvolti nelle attività di pesca connesse al piccolo strascico costiero, comprendendo in tale numero anche gli stressi armatori che quasi sempre fanno parte dell'equipaggio dell'imbarcazione. Come si nota dalla tabella seguente, la maggior parte dei lavoratori si concentra naturalmente in Emilia Romagna e Veneto, dove si registra anche il maggior numero di autorizzazioni (tav. 13).

Tav. 13 – Alto adriatico: equipaggio direttamente coinvolto nelle attività del piccolo strascico costiero

COMPARTIMENTI MARITTIMI	BATTELLI (NUMERO)	EQUIPAGGIO MEDIO PER BATTELLO (NUMERO)	EQUIPAGGIO TOTALE (NUMERO)
Monfalcone	35	2,8	97
Trieste	3	1,7	45
FRIULI VENEZIA GIULIA	38	2,7	102
Chioggia	80	3,0	240
Venezia	45	3,0	135
VENETO	125	3,0	375
Ravenna	104	2,5	260
Rimini	51	2,5	128
EMILIA ROMAGNA	155	2,5	388
ALTO ADRIATICO	318	2,7	865

Fonte: Stime CLES su dati delle Capitanerie di porto di Trieste, Monfalcone, Venezia, Chioggia, Ravenna e Rimini.

Per stimare l'impatto economico e sociale che potrà causare l'entrata in vigore del Regolamento CE, non ci si può tuttavia limitare a considerare soltanto le autorizzazioni per la pesca a strascico entro le 3 miglia costiere rilasciate per il periodo compreso fra il 1° novembre ed il 31 marzo, ma occorre tener conto anche di quelle che si riferiscono specificamente alla pesca delle seppie che può essere anch'essa effettuata in deroga nei 6 compartimenti marittimi del nord Adriatico entro il limite delle 3 miglia costiere, nel periodo compreso fra il 1° aprile ed il 15 giugno⁸. Come è noto, le seppie costituiscono una delle risorse ittiche più importanti per i pescatori dell'alto Adriatico e una parte significativa del pescato totale viene catturata utilizzando il sistema della pesca a strascico⁹ nel periodo primaverile quando appunto un certo numero di imbarcazioni risultano autorizzate a praticare questo sistema di pesca entro le 3 miglia costiere.

La tavola seguente (tav. 14) ricostruisce il quadro relativo alle imbarcazioni autorizzate nel 2009 a praticare la pesca a strascico delle seppie nei 6 compartimenti

⁸ Tale autorizzazione limita l'attività in Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna fino ad 1,5 miglia dalla costa, mentre nel Veneto tale tipo di pesca è consentita fino a 600 metri dalla riva.

⁹ I sistemi di cattura più utilizzati per tali specie sono: le nasse per seppie, le reti tramaglio, le reti a strascico con divergenti e i rapidi o ramponi.

marittimi dell'alto Adriatico compresi fra Rimini e Trieste: nel complesso si tratta di 193 unità, pari al 60% circa di quelle complessivamente autorizzate a praticare lo strascico costiero entro le 3 miglia nel periodo invernale. Va precisato come nella maggior parte dei casi si tratta proprio delle stesse imbarcazioni che si dedicano alla pesca delle seppie in primavera, quando terminerà la deroga per la pesca a strascico entro le 3 miglia costiere per le altre specie ittiche.

Tav. 14 – Alto adriatico: imbarcazioni autorizzate nel 2009 ad effettuare la pesca delle seppie in deroga nel periodo 1° aprile-15 giugno

COMPARTIMENTI MARITTIMI	BATELLI (NUMERO)
Monfalcone, di cui:	
- <i>Marano Lagunare</i>	14
- <i>Grado</i>	9
Trieste	1
FRIULI VENEZIA GIULIA	24
Chioggia	72
Venezia	45
VENETO	117
Ravenna	31
Rimini	21
EMILIA ROMAGNA	52
ALTO ADRIATICO	193

Fonte: Capitanerie di porto di Trieste, Monfalcone, Venezia, Chioggia, Ravenna e Rimini.

3.2. I QUANTITATIVI DI PESCATO ED IL VOLUME D'AFFARI ASCRIVIBILE AL PICCOLO STRASCICO COSTIERO NORD ADRIATICO.

Al fine di valutare l'impatto economico che l'applicazione del regolamento CE potrebbe esercitare sul settore ittico dell'alto Adriatico si è svolta una ulteriore indagine, finalizzata a rilevare le quantità di pescato e i volumi di fatturato specificamente ascrivibili alla pesca a strascico esercitata in deroga alle normative vigenti.

L'indagine ha coinvolto soggetti operanti in ognuna delle tre Regioni interessate dal provvedimento, al fine di garantire una base informativa sufficientemente rappresentativa di tutte le realtà territoriali.

Più in particolare, l'indagine ha coinvolto:

- per quanto riguarda il Friuli Venezia Giulia, le Capitanerie di Marano Laguna-re e di Trieste e la Cooperativa di Pesca di San Vito, raccogliendo informazioni su un totale di 11 imbarcazioni;
- per quanto riguarda il Veneto, la Capitaneria e il mercato ittico di Chioggia, per un totale di 48 imbarcazioni;
- infine, per quanto riguarda l'Emilia Romagna, la Capitaneria di Ravenna e il mercato ittico di Goro, per un totale di 64 imbarcazioni.

Nel complesso, i dati raccolti sui quantitativi medi di pescato e sui volumi di fatturato si riferiscono a circa un terzo delle imbarcazioni autorizzate (oltre 100 imbarcazioni sulle 319 complessive).

Al fine di migliorare le stime, ove ciò è stato possibile, le informazioni raccolte sono state distinte per i due sottoperiodi a cui si riferiscono le autorizzazioni, considerando separatamente:

- le quantità di pescato e i volumi di fatturato realizzati nel periodo compreso fra il 1° novembre ed il 31 marzo;
- le quantità di pescato (seppie) e i volumi di fatturato realizzati nel periodo compreso fra il 1° aprile ed il 15 giugno.

Le informazioni hanno consentito di ricostruire un quadro sufficientemente dettagliato dei valori medi di pescato e fatturato imputabili agli armatori operanti nelle tre regioni considerate.

Come si può osservare dalla tabella seguente, se si fa riferimento ad un'imbarcazione in possesso di entrambe le autorizzazioni, il ricavo annuo conseguito attraverso la pesca a strascico entro le tre miglia costiere varia fra i 55 mila euro circa in Friuli Venezia Giulia e i circa 26 mila euro in Emilia Romagna.

E' del tutto evidente pertanto come la fine del periodo di applicazione delle deroghe concesse dall'art. 14 del reg. CE 1967/2006, tenderà a produrre un forte decurtamento dei volumi di fatturato, mettendo a rischio la sopravvivenza di numerose imprese del settore.

Tav. 15 – Alto adriatico: catture e valore della produzione per battello del piccolo strascico costiero in deroga.

(Valori delle catture espressi in Kg, valori del fatturato espressi in euro).

VARIABILI	1 NOVEMBRE - 30 MARZO	1 APRILE - 15 GIUGNO	TOTALE
FRIULI VENEZIA GIULIA			
Catture (Kg)	7.284	2.731	10.015
Valore della produzione (€)	37.450	17.538	54.988
VENETO			
Catture (Kg)	6.910	2.591	9.501
Valore della produzione (€)	35.525	16.637	52.162
EMILIA ROMAGNA			
Catture (Kg)	4.666	604	5.270
Valore della produzione (€)	22.826	3.073	25.899

Fonte: elaborazioni CLES su dati campionari

3.3. LA STIMA DEL DANNO ECONOMICO INDOTTO DALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO CE

Il passaggio dalle informazioni raccolte con l'indagine campionaria, alla stima del danno economico complessivamente prodotto dalla fine delle deroghe alla pesca entro le tre miglia costiere, è stato effettuato in questa sede sulla base delle seguenti assunzioni:

- in primo luogo si è ipotizzato che tutti gli armatori che – sulla base dei dati forniti dalle Capitanerie di Porto – risultano in possesso delle autorizzazioni,

esercitano effettivamente la pesca a strascico entro le 3 miglia costiere nei periodi consentiti dalle deroghe attualmente vigenti;

- in secondo luogo si è ipotizzato che i valori medi di pescato e fatturato rilevati per le imbarcazioni che sono state oggetto dell'indagine campionaria, siano pienamente rappresentativi delle diverse realtà territoriali a cui si riferiscono e quindi possono essere estesi a tutti gli armatori che operano in ciascuna delle 3 regioni dell'alto Adriatico.

Entrambe queste ipotesi meritano alcune considerazioni. Per quanto riguarda la prima, è noto come non tutte le imbarcazioni che possiedono le autorizzazioni per effettuare la pesca in deroga alle normative vigenti, esercitano effettivamente l'attività di pesca sotto costa nei periodi attualmente consentiti (novembre-marzo e aprile-giugno). Purtroppo, i dati disponibili non permettono di conoscere esattamente quante siano le imbarcazioni che, pur disponendo dell'autorizzazione, non praticano la pesca a strascico costiera. Dai colloqui effettuati con le Capitanerie di Porto e con alcuni operatori del settore è emerso come ci sia una quota di imbarcazioni variabile da regione e regione, che oscilla indicativamente fra il 20% ed il 30% del totale, che effettivamente non esercita nel periodo invernale lo strascico costiero se non in misura marginale, pur disponendo della relativa autorizzazione. Questo fenomeno non è stato tuttavia considerato nelle stime non solo perché le indicazioni raccolte al riguardo sono state piuttosto vaghe, ma anche perché si è ritenuto che l'eventuale sovrastima commessa considerando tutte le imbarcazioni autorizzate nelle 3 regioni potesse essere pienamente compensata dal fatto che i dati medi sul pescato e sul fatturato rilevati attraverso le indagini dirette risultano senz'altro sottostimati, in quanto una parte significativa del pescato, che si può ritenere oscilli fra il 20% ed il 30% del totale, non viene in realtà conferita ai mercati ittici della zona e quindi rilevata nelle statistiche ufficiali, ma venduta direttamente dagli armatori attraverso canali informali.

Chiarite le ipotesi di partenza, nella tavola seguente (tav. 16) vengono riportate le stime relative ai volumi di pescato e di fatturato imputabili ai motopescherecci complessivamente autorizzati, distinte per regione e per i due periodi dell'anno interessati dalle deroghe.

Come si nota, l'applicazione della normativa comunitaria si stima possa comportare per gli armatori coinvolti *una perdita di fatturato che si aggira su di un valore pari a quasi 12 milioni di euro l'anno*, corrispondenti ad una perdita in termini di valore aggiunto di 8,1 milioni di euro l'anno, per oltre la metà concentrata nelle marinerie del Veneto. Naturalmente, tale perdita non è riferibile soltanto ad un'annualità, ma si estende su tutto l'arco della vita lavorativa rimanente dei pescatori direttamente coinvolti dal provvedimento normativo. *Il danno economico complessivo può pertanto essere stimato come il valore attuale netto, attualizzato ad un tasso di sconto del 3%, dei mancati flussi di valore aggiunto riferiti ad un arco temporale di almeno 20 anni ed è quantificabile in circa 120 milioni di euro.*

Occorre peraltro considerare come il danno economico generato dalla fine delle deroghe concesse dal Regolamento CE non riguarda soltanto gli armatori e i lavora-

tori direttamente coinvolti nella pesca a strascico costiera, ma interessa anche tutti quei comparti di attività economica che sono sia direttamente che indirettamente collegati alla filiera produttiva ittica. Si fa riferimento non soltanto a tutte quelle attività che costituiscono tradizionalmente l'indotto della pesca – quali ad esempio le attività della cantieristica, quelle relative alla produzione degli attrezzi di pesca, ovvero alla fornitura del carburante utilizzato dai motopescherecci e così via – in quanto forniscono a questo settore i beni e i servizi intermedi necessari al processo di produzione.; ma anche a quelle attività legate alla commercializzazione ed alla trasformazione che hanno un ruolo importante nella filiera ittica locale.

Tav. 16 – Alto adriatico: stima del danno economico (catture e valore della produzione) per il totale dei natanti del piccolo strascico costiero in deroga (Valori delle catture espressi in Kg, valori del fatturato espressi in euro).

VARIABILI	I NOVEMBRE - 30 MARZO	I APRILE - 15 GIUGNO	TOTALE
FRIULI VENEZIA GIULIA			
Catture (Kg)	276.807	65.545	342.352
Valore della produzione (€)	1.423.096	420.920	1.844.016
VENETO			
Catture (Kg)	863.749	303.111	1.166.860
Valore della produzione (€)	4.440.633	1.946.517	6.387.150
EMILIA ROMAGNA			
Catture (Kg)	723.191	31.430	754.621
Valore della produzione (€)	3.537.996	159.810	3.697.806
ALTO ADRIATICO			
Catture	1.863.747	400.086	2.263.833
Valore della produzione	9.401.726	2.527.247	11.928.973

Fonte: stime CLES su dati campionari.

Per stimare il potenziale impatto economico che la fine del periodo di applicazione delle deroghe concesse alla pesca a strascico costiera potrebbe esercitare sull'indotto del settore ittico, in termini di produzione, valore aggiunto ed occupazione, si è fatto ricorso alle consuete metodologie di stima basate sulle analisi di tipo Input-Output. L'utilizzo delle matrici intersettoriali consente, infatti, di effettuare una quantificazione degli impatti esercitati da un incremento della spesa esogena, o in questo caso da una contrazione, distinguendo:

- *gli effetti diretti*; si riferiscono ai volumi di produzione, occupazione e valore aggiunto complessivamente imputabili ai settori direttamente coinvolti nelle attività;
- *gli effetti indiretti*; si riferiscono ai processi di attivazione intersettoriale generati dalla domanda che le attività direttamente coinvolte dal divieto esercitano “a cascata” sugli altri settori per l'acquisto di beni intermedi e servizi necessari alla produzione.

Le matrici Input-Output consentono, infatti, di ricostruire tutte le relazioni intersettoriali presenti all'interno di un sistema economico e, attraverso questa via, di ricostruire i meccanismi che legano i volumi di produzione con le risorse, anche in termini di lavoro necessario per realizzarle.

Come si può osservare dalla tavola seguente (tav. 17), che riporta i risultati delle simulazioni condotte attraverso la matrice Input-Output, se si considerano anche

gli effetti economici di tipo indiretto, il *danno complessivamente prodotto nelle 3 Regioni alto Adriatiche dall'applicazione del regolamento comunitario è quantificabile in circa 19 milioni di euro*, a fronte degli 11,9 milioni stimati valutando soltanto gli impatti di tipo diretto. Naturalmente, anche le perdite in termini di valore aggiunto risultano assai più rilevanti (10,6 milioni di euro l'anno, a fronte degli 8,1 milioni) se si tiene conto anche degli impatti negativi che si producono "a catena" sull'intera filiera produttiva.

Infine, anche gli effetti sull'occupazione direttamente ed indirettamente coinvolta appaiono considerevoli. In particolare, secondo le stime effettuate *il calo dell'occupazione diretta è quantificabile in circa 350 unità, di cui 225 lavoratori dipendenti e circa 130 indipendenti. Se si considerano anche gli effetti indiretti la perdita occupazionale risulterebbe pari a quasi 400 unità, di cui 254 lavoratori dipendenti e circa 140 indipendenti.*

Tav. 17 – Alto adriatico: stima dell'impatto economico diretto ed indiretto annuo associato all'applicazione del Reg. CE 1967/2006 (valori espressi in milioni di euro; occupati espressi in unità)

VARIABILI	IMPATTO DIRETTO	IMPATTO DIRETTO ED INDIRETTO
Produzione	11,9	19,0
Valore aggiunto ai prezzi base	8,1	10,6
Redditi da lavoro dipendente	3,9	5,0
Retribuzioni lorde	3,1	3,9
Margine lordo (*)	4,2	5,6
Occupati totali	357	396
- Occupati dipendenti	225	254
- Occupati indipendenti	132	142

(*) Va specificato che per quanto riguarda l'impatto diretto il margine lordo rappresenta di fatto il reddito degli armatori che quasi sempre fanno parte essi stessi dell'equipaggio dell'imbarcazione.

Fonte: elaborazioni CLES su dati campionari di alcune capitanerie di porto delle regioni dell'alto Adriatico.

E' bene tuttavia precisare come le stime appena proposte – basate sull'applicazione delle matrici Input-Output – non permettano in realtà di quantificare gli impatti negativi che l'entrata in vigore del divieto della pesca a strascico entro le 3 miglia costiere potrà avere su quelle attività economiche che si collocano non a monte, ma a valle lungo la filiera produttiva della pesca. Si fa riferimento in particolare agli esercizi che si occupano della commercializzazione delle produzioni ittiche locali, ma anche a molte attività di ristorazione, fortemente legate alle tradizioni della cucina locale, che spesso basano la propria offerta culinaria sulle produzioni e il pescato locale e che sono in grado di esercitare un importante effetto attrattivo sui flussi del turismo enogastronomico.

Per stimare in maniera parametrica la perdita di reddito che si verrebbe a determinare localmente anche nell'indotto commerciale, si può fare il seguente ragionamento. Come si è visto, l'applicazione del Regolamento CE dovrebbe comportare per i lavoratori direttamente e indirettamente coinvolti una perdita di reddito

disponibile quantificabile in circa 8 milioni di euro al netto dell'imposizione fiscale. Ipotizzando che circa l'80% di tale reddito venga effettivamente destinato a consumi (6,4 milioni di euro) e che solo la metà di tale spesa venga effettuata in ambito locale, si genererebbe un danno aggiuntivo quantificabile in circa 3,2 milioni di euro.

4. LE MISURE VOLTE A MITIGARE GLI IMPATTI SOCIALI ED ECONOMICI

Come è stato illustrato nel capitolo precedente, l'applicazione del regolamento comunitario che, a partire dal 1° giugno 2010, vieterà definitivamente la pratica della pesca a strascico ad una distanza inferiore alle 3 miglia costiere, nonché l'utilizzo di reti a maglia inferiore a quella regolamentare, avrà un impatto economico e sociale molto rilevante sul piccolo strascico costiero nord-adriatico, soprattutto in alcune marinerie (si fa riferimento in particolare a Chioggia, Venezia, Ravenna) dove tale attività, coinvolgendo ancora oggi un numero relativamente elevato sia di motopescherecci che di lavoratori, svolge un ruolo rilevante per il tessuto sociale e l'identità culturale dei territori circostanti, dipendendo da essa una parte ancora significativa del reddito locale.

Secondo le stime effettuate dal CLES S.r.l. il danno economico attuale netto per gli operatori direttamente coinvolti è quantificabile in oltre 120 milioni di euro nell'arco dei prossimi 20 anni, a cui si associa una perdita in termini di posti di lavoro quantificabile in circa 400 unità se si tiene conto sia degli effetti diretti che di quelli indiretti.

E' pertanto del tutto evidente come le decisioni assunte in sede europea avranno un forte impatto depressivo sul settore della pesca e sull'economia dei territori costieri che da quest'attività traggono ancora oggi una parte rilevante del loro reddito, mentre il comparto ittico avrebbe viceversa bisogno di politiche volte al suo rilancio e alla sua progressiva riqualificazione, essendo investito già da alcuni anni da una grave crisi strutturale che l'entrata in vigore del Regolamento CE finirà per acuire ulteriormente.

Peraltro, occorre considerare come la problematica legata alla fine delle deroghe prevista per il 31 maggio 2010 non è limitata soltanto al "piccolo strascico costiero nord-adriatico", ma riguarda tutta una serie di attività, fortemente stagionali, che si svolgono lungo le coste di altre regioni italiane.

Più specificamente, si fa riferimento alla pesca del bianchetto e del rossetto in Puglia, Campania, Calabria, Toscana e Liguria, nonché alla pesca del cicerello in Liguria, Calabria e Sicilia. Per tutte queste specie non solo verrà definitivamente vietata a partire dal 1° giugno 2010 la pesca a strascico costiera, attualmente autorizzata in più zone, ma verrà anche regolamentata, attraverso la definizione di specifici *piani di gestione* (cfr. box 1), quella effettuata con le sciabiche e la circuizione. Questi *piani di gestione* saranno oggetto di particolare attenzione da parte della Commissione Europea, specialmente quello riguardante la pesca del bianchetto

(novellame di sardina), poiché riguarda una specie condivisa con altri Stati mediterranei che risulta in particolare sofferenza negli ultimi anni. Per quanto riguarda viceversa il rossetto e il cicerello, specie adulte di piccola taglia, trattandosi di risorse sostanzialmente locali ed a breve ciclo vitale (se non vengono catturate sono perse per l'alimentazione umana), il controllo da parte della Commissione sarà probabilmente meno rigido.

BOX 1. LA NORMATIVA RIGUARDANTE I PIANI DI GESTIONE

La redazione dei piani di gestione risponde all'esigenza di dare concreta applicazione ai regolamenti comunitari: Reg. CE 1198/2006 (FEP) e Reg. CE 1967/2006 (PAM), entrambi riferiti al Reg. CE 2371/2002. Questi regolamenti contengono una serie di disposizioni che influiscono direttamente o indirettamente sulla conservazione delle risorse della pesca e, più in generale, sulla salvaguardia dell'ambiente marino. Sicuramente influenzeranno le attività di pesca e la loro redditività nei prossimi anni.

La redazione e l'applicazione di piani di gestione è l'unico strumento a disposizione per permettere il mantenimento futuro di produzioni ittiche sostenibili sia per l'ambiente che per gli operatori del settore.

Nel complesso i piani di gestione debbono riferirsi a tre livelli diversi:

- ▶ Piani nazionali di adeguamento dello sforzo di pesca;
- ▶ Piani di gestione nazionali riferiti ad attrezzi ed aree di pesca;
- ▶ Piani di gestione locali per la regolazione delle attività a livello sub regionale.

La redazione di questi piani in maniera complementare e sinergica fra i tre livelli permetterà la loro reale applicazione. Solo la redazione di definizioni e regole chiare e non in contraddizione fra loro, elaborate sulla base di solide informazioni scientifiche e condivise con i rappresentanti della categoria, potranno trovare una reale ed efficace applicazione.

Infine, i piani previsti al primo e terzo punto permetteranno l'utilizzazione di quei fondi previsti dal FEP che gli operatori stanno aspettando da tempo e che permetteranno l'avvio di azioni importanti per il settore.

In termini più generali si può senz'altro affermare che, seppur in forma meno drastica e socialmente grave che in alto Adriatico, la fine delle deroghe provocherà notevoli disagi, e tensioni conseguenti, anche in molte altre realtà regionali del nostro Paese dove le cosiddette "pesche speciali" ricoprono ancora oggi un ruolo economico rilevante.

In questo quadro emerge la necessità e l'urgenza di identificare e mettere rapidamente in campo delle azioni compensative e delle misure di accompagnamento volte a ridurre e/o contrastare gli impatti negativi sul piano economico ed occupazionale che l'applicazione della normativa comunitaria produrrà inevitabilmente. È bene sottolineare come tali misure siano da considerare del tutto legittime, in quanto rappresentano una compensazione seppur parziale volta a ripristinare una condizione di equilibrio che la decisione dell'UE – impedendo ai pescatori di continuare a svolgere un'attività tradizionale che prima era invece considerata del tutto lecita – senz'altro altererà.

Tuttavia, né l'Unione Europea, né il Governo nazionale né, tanto meno, le Regioni direttamente interessate sembrano aver maturato piena consapevolezza della situazione che si andrà a determinare a seguito della fine delle deroghe prevista per il 31 maggio 2010, malgrado le principali associazioni di categoria abbiano già da

tempo sollecitato le stesse Regioni a promulgare lo “stato di crisi” del settore, per avviare e velocizzare la messa a punto di misure compensative a favore di coloro – armatori e lavoratori imbarcati – che saranno direttamente colpiti dal provvedimento, trovando al contempo le risorse finanziarie necessarie a tale riguardo.

In linea generale, l’obiettivo principale verso cui puntare dovrebbe essere quello di consentire a coloro che praticano ancora oggi nelle 3 Regioni alto Adriatiche la pesca a strascico entro le 3 miglia, di continuare a svolgere l’attività di pesca anche dopo il 31 maggio del 2010, pur dovendo cambiare sistema di pesca o limite di operatività. Per una parte dei battelli attualmente autorizzati tale prospettiva non sembra tuttavia realistica, tenendo soprattutto conto del fatto che, almeno in alcuni casi, si tratta di imbarcazioni di piccole dimensioni, spesso vetuste e generalmente non adatte da un punto di vista strutturale ad operare in modo diverso da quanto fanno attualmente. Per questi battelli occorrerà pertanto definire necessariamente uno specifico piano di arresto definitivo, prevedendo adeguate misure di accompagnamento che riguardino sia gli armatori che provvederanno alla demolizione delle loro imbarcazioni, sia i lavoratori imbarcati che prestano la loro attività nei motopescherecci che saranno interessati dal programma di fermo definitivo. Di seguito si propone un articolato insieme di interventi che dovrebbe essere messo in campo a favore del settore, per alleviare gli effetti negativi indotti dall’applicazione del regolamento comunitario.

I. FAVORIRE IL PASSAGGIO DEI PICCOLI MOTOPESCHERECCI DALLA PESCA A STRASCICO VERSO ALTRI SISTEMI DI PESCA COSTIERI

Il primo intervento da considerare per consentire agli operatori del piccolo strascico costiero di continuare a svolgere la propria attività lavorativa mantenendo gli attuali limiti di operatività dell’imbarcazione (entro le 6/12 miglia), dovrebbe essere rivolto a favorire il passaggio degli stessi dal sistema di pesca a strascico verso sistemi di pesca alternativi, che prevedano l’utilizzo di attrezzi fissi. Affinché tale passaggio sia effettivamente praticabile è tuttavia necessario che si realizzino alcune condizioni che vengono di seguito brevemente illustrate:

- la prima è che ci sia effettivamente la possibilità, per gli armatori che sono attualmente in possesso delle autorizzazioni per la pesca a strascico entro le 3 miglia dalla costa, di rinunciare all’attrezzo strascico in licenza e di ottenere in cambio dall’Amministrazione centrale attrezzi sostitutivi, per esercitare l’attività di pesca con attrezzi da posta e/o sciabiche;
- la seconda è che venga previsto un sistema di incentivazione volto a favorire l’acquisto – da parte degli armatori eventualmente interessati al cambio di licenza – delle nuove attrezzature, utilizzando a tale riguardo i fondi già disponibili (si fa riferimento in particolare alle risorse del Fondo Europeo per la Pesca 2007-2013) ovvero nuove risorse aggiuntive da recuperare, ad esempio, dal Fondo Unico Agricoltura e Pesca;
- la terza condizione è che vengano adottate alcune modifiche sul piano normativo volte a favorire e a rendere più redditizi alcuni sistemi di pesca attualmente poco utilizzati dagli operatori del settore ittico, proprio perché a bassa red-

ditività. Per ciò che riguarda l'utilizzo delle sciabiche occorrerebbe ad esempio prevedere, all'intero di appositi piani di gestione locale, alcune deroghe alle limitazioni nell'uso degli attrezzi, in cambio di una regolazione anche più stringente che riguardi ad esempio: il numero delle imbarcazioni autorizzate; i periodi dell'anno in cui è consentita la pratica della pesca con tali attrezzi; le specie catturabili in ogni periodo. Per ciò che riguarda le deroghe da inserire nei piani di gestione locale queste potrebbero ad esempio riguardare le limitazioni delle dimensioni minime della maglia dell'attrezzo per la cattura del novellame da consumo e le specie adulte di piccola taglia, nonché quelle per la distanza minima dalla costa.

2. PROMUOVERE PROCESSI DI AMMODERNAMENTO E CRESCITA DIMENSIONALE DELLE IMBARCAZIONI

Un secondo intervento da prevedere a supporto degli operatori del settore dovrebbe essere finalizzato a promuovere un processo di parziale riconversione della flotta peschereccia, spingendo almeno una parte degli armatori attualmente impegnati nel piccolo strascico costiero a dotarsi di imbarcazioni in grado di operare facilmente al di fuori delle 3 miglia, onde consentire loro di continuare a praticare l'attività di pesca a strascico anche dopo il 31 maggio del 2010. A tal fine diventano essenziali due specifiche misure di intervento:

- a. la prima rivolta ad incentivare l'ammmodernamento dei motopescherecci esistenti, laddove questi – con alcuni interventi che potrebbero ad esempio riguardare i sistemi di navigazione e/o l'equipaggiamento di bordo – potrebbero essere facilmente messi nelle condizioni di operare in piena sicurezza anche al di fuori delle 3 miglia, avendo già oggi una stazza e una dimensione sufficiente per navigare lontani dalla linea di costa; le risorse finanziarie per sostenere tale misura di intervento vanno ricercate nell'Asse 1 del FEP, nell'ambito della disponibilità finanziaria assegnata a ciascuna delle 3 Regioni alto Adriatiche;
- b. la seconda misura finalizzata ad incentivare più specificamente processi di aggregazione fra i piccoli armatori attualmente autorizzati allo strascico costiero, in modo tale che questi – procedendo alla dismissione di alcune delle proprie imbarcazioni – possano contestualmente dotarsi di nuovi battelli, più capaci per stazza e/o potenza, in grado di operare in piena sicurezza a distanze maggiori dalla costa; va peraltro considerato che l'aggregazione dei pescatori potrebbe produrre benefici anche sulla loro capacità di commercializzazione dei prodotti, consentendo in ultima analisi di ricavare maggiori profitti dall'attività di pesca.

3. PREVEDERE IN VIA SPERIMENTALE DELLE SPECIFICHE DEROGHE PER ALCUNE ATTIVITÀ DI PESCA TRADIZIONALE

Inoltre, per consentire al maggior numero possibile di operatori del piccolo strascico costiero di continuare a svolgere l'attività di pesca, andrebbe attentamente valutata la possibilità di prevedere – nell'ambito di appositi *piani di gestione locale* ed eventualmente in via sperimentale – l'introduzione di deroghe, parziali e limitate, al divieto di pesca sotto costa, onde permettere lo sfruttamento di risorse ittiche

che, una volta entrato in vigore il divieto della pesca a strascico entro le 3 miglia, non potrebbero altrimenti più essere catturate utilizzando altri sistemi di pesca, se non in misura assolutamente marginale. Tale deroghe – da prevedere solo in specifiche aree marine, in limitati periodi dell'anno e per alcune particolari specie ittiche¹⁰, per le quali andrebbe puntualmente definito anche il quantitativo massimo di prodotto catturabile, compatibilmente con gli obiettivi di tutela e rinnovabilità degli *stock* ittici – dovrebbero essere eventualmente concesse a rotazione ad un numero ristretto di imbarcazioni, in modo da dare sollievo a tutti quegli operatori che, non avendo le caratteristiche per ammodernare e/o ristrutturare le proprie imbarcazioni e non volendo tuttavia ancora fuoriuscire dal settore, hanno bisogno di trovare delle forme di integrazione del proprio reddito volte a sostenerne la permanenza in attività.

In buona sostanza, dovrebbero essere autorizzate delle parziali eccezioni alle misure introdotte con il c.d. "Regolamento Mediterraneo", adottando una filosofia del tutto analoga a quella che la Commissione Europea ha già utilizzato nello stesso regolamento, concedendo una deroga permanente a favore di un particolare tipo di pesca artigianale che viene praticata lungo le coste francesi (il *ganguì*) sulle praterie di Posidonia, attraverso l'utilizzo di reti trainate sul fondo.

4. DEFINIRE UN PROGRAMMA DI FERMO DEFINITIVO A FAVORE DEGLI OPERATORI CHE ABBANDONANO L'ATTIVITÀ DI PESCA.

Se gli interventi indicati in precedenza hanno l'obiettivo principale di garantire un possibile futuro agli operatori di questo particolare segmento produttivo, non c'è alcun dubbio che una parte dei pescatori attualmente coinvolti nel piccolo strascico costiero sarà inevitabilmente costretta ad abbandonare definitivamente l'attività di pesca. D'altro canto, occorre considerare come una riduzione dello sforzo di pesca – dal punto di vista della collettività – costituisca un fenomeno senz'altro auspicabile, essendoci sia nel nostro Paese che a livello europeo un problema di sovracapacità della flotta peschereccia, a cui da diversi anni si sta cercando di porre rimedio.

Per i lavoratori che verranno coinvolti in un programma di fermo definitivo dell'attività, occorrerà mettere in campo delle misure compensative per attenuare gli effetti negativi sul loro reddito che inevitabilmente si determineranno. Tali misure dovranno essere rivolte sia agli armatori che decideranno di procedere al fermo definitivo dell'attività, sia ai lavoratori imbarcati sui battelli, pur essendo noto come nelle imbarcazioni di più piccole dimensioni l'equipaggio registra quasi sempre la presenza dello stesso proprietario-pescatore che compensa in questo modo gli scarsi margini di profitto che altrimenti deriverebbero da questa attività. Più in particolare, le misure compensative da prevedere a tal riguardo risultano essere le seguenti:

¹⁰ Ci si riferisce in particolare a quelle specie ittiche a breve ciclo vitale che rappresentano una risorsa prevalentemente locale, sulla quali il controllo da parte della Commissione Europea risulta tradizionalmente meno rigido.

- a. per ciò che riguarda gli armatori che decideranno di dismettere la propria imbarcazione, occorrerà prevedere il pagamento di un premio per la demolizione, che dovrà essere effettuato sulla base delle tabelle per l'arresto definitivo riportate nel Programma Operativo per la flotta di pesca diversa dal tonno rosso, senza le riduzioni previste per l'età delle imbarcazioni. I fondi necessari potranno essere in questo caso reperiti dalle risorse aggiuntive al FEP previste nell'art. 12 del reg. 744/2008 (piani di adeguamento della flotta);
- b. per ciò che concerne viceversa gli imbarcati, occorrerà fare ricorso alla Cassa Integrazione in deroga, peraltro già prevista per i lavoratori del settore della pesca e rifinanziata a settembre del 2009 con ulteriori 10 milioni di euro. Gli ammortizzatori – da riconoscere per il periodo necessario al reperimento di un altro imbarco – dovranno essere in particolare concessi a tutti quei lavoratori che saranno costretti a sospendere l'attività lavorativa. Inoltre, dovranno essere attivate dalle 3 Regioni le misure di compensazione socio-economica previste nell'art. 27 del Reg. CE 1198/2006 (FEP) relative alla fuoriuscita, riconversione, aggiornamento dei pescatori colpiti dai piani di ristrutturazione

5. POSSIBILITÀ DI UTILIZZARE LE OPPORTUNITÀ OFFERTE DALL'ASSE PRIORITARIO 4 "SVILUPPO SOSTENIBILE DELLE ZONE DI PESCA"

Le possibilità offerte dall'Asse 4 del FEP sono state sinora sottovalutate dalle Regioni, cioè dagli "organismi intermedi" di attuazione del FEP, competenti per l'avvio e la gestione delle misure ad esso afferenti. In particolare, l'Asse prioritario IV prevede l'individuazione di piani di sviluppo sostenibile della pesca per mantenere la prosperità economica e sociale e preservare l'occupazione nel settore.

L'attuazione delle misure a favore dello sviluppo locale della pesca sono delegate ai GAC (Gruppi d'Azione Costieri) strutture di partenariato pubblico-privato dei settori pertinenti e con capacità gestionale e finanziaria capace di garantire che gli interventi e le operazioni siano portate a termine.

Fra le misure ammissibili dall'Asse 4 (art. 44 del FEP), quelle che possono essere utilizzate per dare conforto agli operatori del "piccolo strascico costiero nord-adriatico" sono le seguenti:

- a. ristrutturare e riorientare le attività economiche, in particolare promuovendo l'ecoturismo;
- b. diversificare le attività mediante la promozione della pluriattività dei pescatori creando posti di lavoro aggiuntivi all'esterno del mondo della pesca;
- c. sostenere le infrastrutture ed i servizi per la piccola pesca ed il turismo;
- d. recuperare il potenziale produttivo nel settore della pesca se danneggiato da calamità naturali o industriali;
- e. promuovere e migliorare le competenze professionali, la capacità di adattamento dei lavoratori e l'accesso al mondo del lavoro.

Inoltre, nell'ambito delle attività finanziate all'interno dell'Asse, possono rientrare anche quelle previste negli Assi prioritari 1, 2 e 3, escluse le misure previste negli artt. 23 e 24: in pratica, tutte le misure degli Assi 1, 2 e 3 del FEP con esclusione dell'arresto definitivo e dell'arresto temporaneo.

A titolo esemplificativo, gli interventi a favore degli operatori del piccolo strascico costiero nord adriatico che potrebbero essere finanziati con le misure previste nell'ambito dell'Asse 4, sono i seguenti:

- a. creazione di opportunità di reddito alternativo, mediante la realizzazione di piccole strutture commerciali e/o di trasformazione a terra dove i pescatori possano vendere direttamente le loro produzioni valorizzandone la qualità e la freschezza, sia come prodotti freschi che come conservati e/o trasformati;
- b. sviluppo del pescaturismo, dell'accompagnamento turistico e delle attività collegate (ristorazione) in forma integrata e supportata da strutture organizzative a terra, per creare reddito integrativo specialmente in alcune stagioni dell'anno a maggiore domanda turistica (estate);
- c. realizzazione di piccole strutture di servizio alla pesca, mediante la costruzione di camere frigorifere, produttori di ghiaccio, servizi di magazzinaggio e vendita comuni, spacci cooperativi ed assistenza amministrativa centralizzata;
- d. organizzazione di corsi di formazione per facilitare la ricollocazione nelle attività di servizio di cui al punto precedente, dei lavoratori direttamente colpiti dalla fine delle deroghe.

Per poter realizzare una o più azioni fra quelle precedentemente descritte è tuttavia necessario che le Regioni si attivino per: individuare le aree ed i Gruppi di intervento; bandire il programma di creazione del GAC; redigere il piano di sviluppo ed avviare il finanziamento delle attività considerate prioritarie. Affinché le misure dell'Asse 4 possano avere effetto sugli operatori che subiranno un danno a partire dal prossimo mese di giugno, il programma andrebbe attivato immediatamente, in quanto qualsiasi ritardo produrrà una perdita di opportunità economiche ed occupazionali che in questa situazione sarebbe scellerato causare.

Le misure precedentemente descritte possono effettivamente servire ad offrire una compensazione seppur parziale agli operatori del piccolo strascico costiero che saranno direttamente interessati dall'applicazione del Regolamento CE, in modo da ridurre le perdite economiche che essi inevitabilmente subiranno. E' lecito tuttavia ritenere che il danno – per quanto ridimensionato – non verrebbe in ogni caso cancellato dalle suddette misure, il che lascia aperta la questione relativa a chi debba farsi in ogni caso carico di stanziare le risorse aggiuntive necessarie per garantire un pieno risarcimento dei danni prodotti. In linea di principio, poiché la UE ha introdotto tali divieti, dovrebbe essere la stessa UE a garantire lo stanziamento delle risorse necessarie per compensare il danno che si verrà a determinare.