qualità, come FAME[140] e HVO[141]. Per queste navi, infatti, è possibile miscelare all'olio pesante anche materie prime biologiche pretrattate, rimanendo all'interno di tutti gli standard qualitativi richiesti dalle normative internazionali. L'uso di materiale biologico pretrattato, ad esempio olio di anacardo o altri *feedstock* non elaborati come FAME o HVO e quindi con minori livelli di emissioni *well-to-wake* (perché nella fase *well-to-tank* mancano molte di quelle derivanti dal processo industriale di produzione), consente una sostanziale riduzione delle emissioni di CO_2 in *blending* con HSFO e VLSFO.

FAME e HVO sono invece essenziali nei *blending* con MDO e MGO, anche questi ampiamente usati in campo navale, soprattutto nei motori *medium-speed* ma anche nei motori *low-speed* - quando è necessario usare combustibile con tenore di zolfo inferiore allo 0,1%. A questo riguardo è utile sottolineare che l'imminente trasformazione del Mediterraneo in Area SECA porterà ad un significativo aumento della richiesta di gasolio marino e, quindi, anche di queste sue alternative biologiche.

Quindi il *blending* di combustibili tradizionali con i bio-combustibili, ferme restando le necessarie valutazioni di natura tecnica e di sicurezza legate alle percentuali di *blending* ammissibili, rappresenta un'immediata e concreta possibilità di azione verso la riduzione delle emissioni di CO_2 da parte della flotta mondiale esistente, mentre, nel frattempo, si deve proseguire ed accelerare il processo di rinnovamento delle flotte alimentate con carburanti *carbon-neutral* o *zero-carbon*.

Sebbene vi sia da parte armatoriale un interesse crescente verso i bio-combustibili, affinché questo interesse possa effettivamente concretizzarsi, sono da valutare alcune azioni immediate di indirizzo e di incentivazione.

[140] FAME (*Fatty Acid Methyk Ester*) deriva da lipidi come oli vegetali (ad esempio olio di palma, olio di soia, olio di colza), grassi animali (ad esempio olio di sego) e olio da cucina usato; ha un'impronta di un carbonio *well-to-wake* che è circa il 50% rispetto a quella dell'MGO (38–48 gCO2e/MJ contro 85–87 gCO2e/MJ.

[141] HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) è prodotto dalla stessa biomassa di FAME ma può essere prodotto anche da colture residuali e rifiuti industriali e agricoli; a seconda della biomassa utilizzata può avere un'impronta di carbonio *well-to-wake* inferiore al 10% di quella dell'MGO (8–48 gCO2e/MJ contro 85–87 gCO2e/MJ.

Come sottolineato nel precedente paragrafo 2.4.5, i documenti adottati durante MEPC80 dell'IMO[142] affermano che i bio-combustibili sono da considerarsi *low-carbon* o *zero-carbon*, e che quindi apportano una diminuzione del CII sostanzialmente proporzionale alla quota di *blending* con i combustibili tradizionali o assoluta, se usati in purezza, istruendo i propri organismi riconosciuti di conseguenza.
Sarà opportuno dunque valutare la possibilità, come già previsto in altri Paesi europei, di miscelare nei combustibili marini di origine fossile FAME, HVO e materie prime biologiche pretrattate – prima in via sperimentale e quindi, a buon esito dei *test,* in via di normale utilizzo. Anche in questo contesto il Cipom potrà coordinare le necessarie procedure delle amministrazioni competenti.
Occorre infine ricordare che i carburanti di origine biologica hanno costi significativamente superiori ai carburanti tradizionali e che in termini di disponibilità, i quantitativi per lo *shipping* non sono allo stato attuale sufficienti. Questo implica che, parallelamente alle azioni di natura politica di cui si è detto, dovranno essere valutate misure di incentivazione al consumo ed alla produzione dei *biofuel*, in modo da riequilibrare i costi, compensando almeno parzialmente i maggiori esborsi oltre che incrementare la produzione.
Anche in questo caso appare appropriato riconoscere al Cipom la possibilità di ricoprire un importante ruolo di coordinamento delle amministrazioni interessate anche per la definizione delle strategie industriali a medio-lungo termine.

2.5.6.d I servizi di ops

I servizi di fornitura di *Onshore Power* ("OPS"), noti anche come "*cold ironing*" – c.d. "elettrificazione della banchine" – consentono di alimentare le navi in sosta nei porti non più con i diesel-generatori di bordo ma con l'energia elettrica prelevata dalla rete terrestre. Questo consentirebbe di ridurre le emissioni atmosferiche ed acustiche nei

[142] *Interim guidance on the use biofuels under regulations 26, 27 and 28 of MARPOL Annex VI* (DCS and CII) (IMO MEPC.1/Circ.905).

porti, con evidenti e significativi vantaggi sotto il profilo ambientale e della "qualità della vita" dei cittadini che abitano le zone limitrofe a tali porti. Indubbiamente, lo sviluppo del "*cold ironing*" rappresenta per l'Italia un'opportunità concreta, da cogliere appieno, per rendere il nostro sistema marittimo – portuale più efficiente dal punto di vista energetico.

In tale contesto il progetto per la realizzazione del «Piano Nazionale del *cold ironing*», nell'ambito del PNRR, è di primaria rilevanza, essendo strettamente connesso non solo all'ineludibile sfida di transizione energetica per lo *shipping* e agli obblighi di utilizzo e di dotazione infrastrutturali imposti dalle nuove norme europee[143], ma anche in ragione dell'applicazione del sopracitato CII dell'IMO.

Per evitare differenti modelli di somministrazione in ambito portuale che possano incidere sui livelli dell'offerta dei singoli servizi di *terminal* nazionali, è fondamentale il contributo dei gruppi di lavoro, operativi presso il MIT. Anche in questo caso, appare appropriato che le politiche di coordinamento e programmazione necessarie per mettere a sistema tutte le suddette azioni, laddove richiedano interventi trasversali tra più amministrazioni, possano trovare un giusto punto di riferimento nel Cipom.

2.5.6.e La produzione dei carburanti

Dal punto di vista della produzione dei nuovi carburanti alternativi per il trasporto marittimo, risulta evidente la necessità di avere un'industria in grado di produrre "in modo sostenibile" i carburanti *carbon-neutral* o *zero-carbon* nelle quantità necessarie alla decarbonizzazione dell'industria dello *shipping*.

Non è poi secondario sottolineare il fatto che la produzione di tali carburanti debba avvenire "in modo sostenibile". Infatti, i processi industriali per ottenere questi combustibili sono tutti fortemente energivori e qualcuno di essi – i combustibili di

[143] Come sottolineato nei precedenti paragrafi, i regolamenti europei *FuelEU Maritime* e AFIR, entrambi in fase finale di approvazione, stabiliscono obblighi di utilizzo per le navi passeggeri e porta-container e di dotazione infrastrutturale nei grandi porti europei della rete TEN-T del *cold ironing*.

origine biologica – presuppone un utilizzo di suolo che comporta problemi di natura etica e sociale che vanno attentamente valutati.

È del tutto evidente che i processi industriali dovranno essere alimentati da energia proveniente da fonti rinnovabili, altrimenti si giocherà una partita il cui bilancio ambientale continuerà ad essere inevitabilmente in perdita. Infatti, l'impatto dei carburanti deve essere valutato nel loro intero ciclo di vita, dalla produzione fino all'utilizzo (approccio "*well-to-wake*", ovvero dal pozzo alla scia della nave) e non solo nella fase finale (approccio "*tank-to-wake"*, dal serbatoio alla scia).

Ad esempio, attualmente l'idrogeno – considerato il combustibile *green* per eccellenza – è per la maggior parte prodotto con un processo (c.d. "*steam reforming*") che utilizza gas naturale (preferibilmente metano) e produce una grande quantità di anidride carbonica. Si parla di idrogeno grigio e questo non può essere considerato un vettore energetico pulito; infatti, la sua combustione non porta alla generazione di gas serra aggiuntivi, ma la sua produzione ne rilascia in atmosfera una grande quantità, come minimo uguale a quella che sarebbe stata rilasciata dalla combustione del gas naturale di partenza[144].

In quest'ottica, è infine opportuno favorire lo sviluppo delle produzioni di idrogeno, sia direttamente da fonti rinnovabili tramite processo di elettrolisi dell'acqua, sia attraverso processi di produzione da *reforming* del biometano rinnovabile mediante l'investimento dei fondi previsti dal PNRR per lo sviluppo delle produzioni di idrogeno blu, verde e del biometano come materia prima.

2.5.6.f La rete di distribuzione e i servizi di bunkeraggio

Dall'individuazione dei carburanti e dalla loro produzione si dovrà quindi arrivare alla distribuzione nei porti e, quindi, occorrerà superare le barriere infrastrutturali che

[144]Per arrivare all'idrogeno verde occorre che l'energia elettrica necessaria per l'elettrolisi dell'acqua, tramite la quale si ottiene l'idrogeno, sia prodotta senza alcuna emissione di anidride carbonica, quindi attraverso parchi eolici o solari, impianti idroelettrici o di sfruttamento delle maree, quindi attraverso energie rinnovabili, oppure attraverso l'energia nucleare.

esistono relativamente alla realizzazione di una efficiente e capillare rete di distribuzione.

Ad oggi, infatti, il collo di bottiglia per l'utilizzo su larga scala nel trasporto marittimo di combustibili in grado di abbassare sensibilmente l'impronta carbonica è a terra, più specificatamente nei porti e ancora più precisamente nei terminal che gestiscono depositi costieri, chiamati oggi a fare adeguati investimenti per rispondere alle esigenze e agli obblighi dei loro clienti, ovvero gli armatori.

Il tema non è da sottovalutare, particolarmente in Italia, stante le difficoltà che ha incontrato e che tuttora incontra la realizzazione della rete *small scale* per la distribuzione del gas naturale liquefatto nei porti. La sindrome "NIMBY" (*Not In My Back Yard*) è uno degli ostacoli più difficili da superare quando si passa dalla pianificazione di un'opera alla sua effettiva realizzazione, soprattutto se si tratta di infrastrutture che possono potenzialmente avere qualche impatto sia sull'ambiente sia sulla sicurezza. Il rischio, di conseguenza, è quello di una perdita di competitività (e di capacità di attrazione dei traffici) per i porti italiani e, di conseguenza, anche per il trasporto marittimo nazionale di prossimità.

Oltre allo sviluppo di un'adeguata infrastrutturazione, occorre infatti prevedere che i concessionari effettuino gli investimenti necessari per rendere disponibili nei terminali portuali i nuovi carburanti alternativi, soggetti ad un assetto regolatorio che garantisca il rispetto degli obblighi concessori, l'accesso indiscriminato e generalizzato al mercato e l'efficienza degli impianti.

L'importanza di avere un'adeguata rete di stoccaggio e distribuzione è resa ancora più plastica dal posizionamento geografico dell'Italia che richiede la repentina eliminazione di tutti i "colli di bottiglia" rimasti in essere; quindi, a terra e nei porti dove servono adeguati e rilevanti investimenti.

Risulta pertanto necessario dare attuazione rigorosa, in primo luogo, agli obblighi infrastrutturali del nuovo Regolamento AFIR – in fase di approvazione a livello europeo – per quanto concerne la disponibilità di punti di bunkeraggio di metano liquefatto entro il 1° gennaio 2025. Al riguardo, si sottolinea la necessità sia di una

piena valorizzazione delle dotazioni infrastrutturali già esistenti e in sviluppo per i prodotti gassosi presenti sul demanio marittimo, sia di ulteriore supporto alla crescita dell'infrastruttura di approvvigionamento del GNL e del *bio*GNL, con particolare riferimento allo sviluppo dei punti di rifornimento nei porti ed al bunkeraggio di carburante per la navigazione e per il trasporto pesante tramite bettoline. Questo aspetto realizzabile non da ultimo attraverso nuovi bandi per assegnare le risorse non ancora allocate e previste dal Fondo complementare al PNRR.

In secondo luogo, è di fondamentale importanza avviare in tempi rapidi, con il coinvolgimento dell'intero *cluster* marittimo nazionale, la stesura del piano nazionale per lo sviluppo dell'infrastruttura nei porti nazionali per il rifornimento degli altri carburanti alternativi sostenibili, richiesto agli stati membri ai sensi del nuovo Regolamento AFIR e la cui bozza deve essere inviata alla Commissione entro il 1° gennaio 2025.

2.5.6.g Il regime ETS e il suo utilizzo

L'art. 10, par. 3, della Direttiva ETS (EC n. 87 del 2003), così come emendato dalla nuova Direttiva n. 959 del 2023, dispone che «gli Stati membri stabiliscono l'uso dei proventi della vendita all'asta di quote» prescrivendo che detti proventi siano utilizzati per scopi legati al clima e all'ambiente in base ad un elenco contenuto nella medesima disposizione.

Tra gli scopi legati al clima contenuti nel suddetto elenco, di cui al nuovo articolo 10, par. 3, lettera f, emendato dalla Direttiva n. 959 del 2023, vengono incluse misure volte a decarbonizzare il settore marittimo, compreso il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, dei porti, delle tecnologie, delle infrastrutture e dei carburanti sostenibili alternativi.

Alla luce di quanto esposto, un accorto utilizzo a livello settoriale degli ingenti proventi nazionali[145] che saranno generati dall'inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS a partire dal 2024, potrebbe rappresentare un'importante opportunità per supportare il processo di transizione del settore.

In linea con quanto raccomandato nel novellato articolo 10, paragrafo 3, lettera f, della Direttiva ETS, tali proventi potrebbero essere destinanti a sostenere finanziariamente gli investimenti necessari nella ricerca, sviluppo e innovazione di tecnologie e ad assicurare la disponibilità su scala commerciale dei nuovi carburanti alternativi per il trasporto marittimo. In particolare, se destinati al settore, tali proventi permetterebbero di colmare il differenziale di prezzo con i carburanti fossili, realizzare un'adeguata rete logistica per il rifornimento nei porti di tali nuovi carburanti e dare seguito agli interventi di rinnovo delle flotte e all'efficientamento energetico delle navi.

Nell'ottica suddetta, il Cipom potrà effettivamente coordinare le amministrazioni per giungere al risultato di assicurare che una parte significativa dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo, non attributi al bilancio dell'Unione, venga destinata ad un apposito fondo nazionale per la decarbonizzazione del settore[146].

Infine, pare opportuno approfondire il tema della capacità degli Stati membri interessati ad utilizzare tale parte significativa dei proventi nazionali generati dal trasporto marittimo nell'ambito del regime ETS per azioni direttamente volte alla decarbonizzazione del comparto. Infatti, dovranno essere valutate le azioni necessarie

[145] Come sottolineato in vari documenti della Commissione europea, «la vendita all'asta delle quote (ETS) genera entrate considerevoli» che gli Stati membri sono tenuti ad impiegare nell'azione per il clima, nella trasformazione energetica e nell'innovazione tecnologica.

[146] In Italia, la disciplina nazionale delle aste per le quote di emissione CO2 è attualmente contenuta nel decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 473, di recepimento della Direttiva UE 14 marzo 2018, n. 410 che modifica la Direttiva ETS. Tale disciplina sarà oggetto di revisione a seguito dell'atto di recepimento nel diritto interno delle modifiche introdotte dalla nuova Direttiva n. 959 del 2023. L'articolo 4, comma 1 del d.lgs. 9 giugno 2020, n. 47 disciplina il Comitato nazionale ETS quale Autorità nazionale competente per l'attuazione delle disposizioni della Direttiva ETS. Ai sensi del medesimo articolo, il Comitato è composto da dieci membri con diritto di voto, di cui tre del Ministero dell'Ambiente (compreso il Presidente del Comitato), tre del Ministero dello Sviluppo Economico, uno del Ministero della Giustizia con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti l'attività sanzionatoria, tre del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (di cui due appartenenti all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC)) con diritto di voto esclusivamente sulle questioni inerenti al trasporto aereo.

per consentire una revisione dei criteri di ammissibilità contenuti nell'attuale disciplina unionale sugli aiuti di stato in materia di clima, energia ed ambiente («*Climate, Energy and Environmental Protection State aid guidelines», "*CEEAG" 2022).

Alla luce della recente esperienza applicativa di tale disciplina nel processo di approvazione a livello europeo del c.d. "Decreto flotte" nazionale ("Fondo Complementare al PNRR"), occorrerà in particolare valutare e, se del caso proporre nelle opportune sedi europee, possibili mitigazioni dei citati requisiti per la concessione dell'aiuto, nel rispetto della neutralità tecnologica e sulla base di una valutazione realistica delle soluzioni tecnologiche ed energetiche esistenti nonché disponibili per il settore.

Infine, e sempre per facilitare i suddetti investimenti da parte delle compagnie impegnate nel trasporto marittimo nazionale, occorrerà prestare particolare attenzione agli sviluppi della tassonomia europea della finanza sostenibile, valutando la possibilità di rivedere in sede europea gli altrettanto sfidanti criteri attuali di classificazione delle attività marittime nell'ambito di tale iniziativa. Inoltre, alla luce delle specificità settoriali, degli sviluppi tecnologici e delle alternative energetiche effettivamente disponibili, sarà necessario procedere con una valutazione improntata al ciclo di vita delle emissioni dei carburanti e nel rispetto del principio di neutralità tecnologica.

2.6 PESCA E ACQUACOLTURA

2.6.1 *Pesca*

La pesca in Italia è una attività diffusa, tradizionale, con solide basi culturali e storiche millenarie.

Lo sviluppo della costa, la presenza di importanti laghi e lagune costiere, rendono la pesca una attività presente in tutte le regioni italiane.

Nelle politiche del mare la pesca italiana ha progressivamente perso rilevanza economica (oggi pesca e acquacoltura italiane soddisfano solo il 25% della domanda, con una produzione da cattura di 130.085 tonnellate nel 2020) a causa della riduzione della flotta, conseguente allo stato di sovra-sfruttamento delle risorse biologiche dei mari, alla riduzione degli spazi marini costieri soggetti a forte competizione tra usi tradizionali ed emergenti, al degrado degli ecosistemi. Nonostante ciò, la pesca in Italia è un attore significativo tra gli usi del mare.

Il riferimento principale della pesca italiana, è la Politica Comune della Pesca[147], considerate le competenze esclusive dell'UE in questa materia[148].

Il Ministero dell'Agricoltura, della Sovranità Alimentare e delle Foreste (d'ora in poi anche MASAF), con la Direzione generale della Pesca marittima e dell'acquacoltura, predispone il Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura, unico strumento programmatico delle produzioni acquatiche nell'ambito della politica agroalimentare italiana.

Il MASAF opera in stretta collaborazione con le istituzioni europee, con le regioni (competenti in materia di acquacoltura), con gli altri Ministeri competenti nelle varie materie concorrenti che intercettano a qualche titolo la pesca.

Il Programma triennale è uno strumento completo, ricco di tutti i dati necessari, e condivisi con le istituzioni europee, redatto con la partecipazione dei portatori di interessi. Infatti, fin da quanto indicato dalla legge 17 febbraio 1982, n. 41 il legislatore

[147]Regolamento UE n. 1380 del 2013
[148]Artt. 38 e ss. 44 TFUE

ha avviato in Italia un costruttivo dialogo strutturato tra il mondo della pesca e l'Amministrazione centrale competente.

Inoltre, trattando di spazi marini, va sottolineato che la pesca condivide il mare aperto con altri Stati membri dell' UE e non solo, dove vivono specie ittiche, fra cui quelle pelagiche altamente migratorie, che vengono pescate da più flotte nazionali e che quindi richiedono organismi internazionali per definire regole condivise di gestione e controllo (fra di esse: la Commissione per la conservazione dei tunnidi dell'Atlantico – ICCAT; la Commissione generale della pesca per il Mediterraneo – CGPM, organismo della FAO, l'OCSE). Il MASAF è designato per il coordinamento delle attività di tutte le autorità di controllo nazionali responsabili del rispetto delle norme della PCP. In queste politiche è coinvolto il Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale (MAECI).

È essenziale sottolineare come l'Italia e gli altri Stai membri UE del Mediterraneo condividano questo mare con Stati terzi, soprattutto delle sponde africana, e balcanica, che hanno importanti attività di pesca. Pertanto, si deve tendere a definire regole comuni, per avere effetti delle scelte gestionali su larga scala. Soprattutto si deve tendere a una armonizzazione delle attività e dei comportamenti in mare attraverso la Commissione generale della pesca per il Mediterraneo e Mar Nero, una delle organizzazioni regionale che regolano la pesca nel mondo (alcune di esse come organismi della FAO). Una pesca non regolata crea conflitti tra pescatori che operano in mare aperto, e non solo. È anche difficile imporre restrizioni ai nostri pescatori, consapevoli che altrove, nello stesso mare si praticano attività con maggiori gradi di libertà, e con impatti ambientali significativi.

L'Italia, attraverso il MAECI e il MASAF, ha manifestato un vastissimo impegno verso la CGPM, ospitandone in Italia il quartier generale, e dando supporto con continuità ai suoi programmi subregionali, in Adriatico (AdriaMed) e nello Stretto di Sicilia (MedSudMed).

Nonostante gli sforzi dell'Unione europea e dell'Italia, la pesca risulta essere comunque un settore "in crisi", complesso da gestire.

L'Italia, con le sue isole, è comunque terra di pescatori, la prima gente di mare per radici storiche, e questo richiede un impegno politico di grande visione strategica, che vada ben oltre la portata economica del settore.

La pesca non è solo cattura e mercato, ma è anche ambiente, navigazione, controllo, cantieristica, portualità, pianificazione spaziale, lavoro e previdenza, formazione, turismo, attività ricreativa, e tanto altro.

Sintetizzando al massimo, i temi sensibili della pesca nella politica del mare, si può considerare al primo punto la esigenza di pescare garantendo la rinnovabilità delle risorse alieutiche e minimizzando gli impatti sulla biodiversità, attraverso la regolazione dell'accesso agli spazi marini.

Inoltre, la politica deve generare un sistema di regole, schemi formativi, incentivi e sanzioni per regolare l'accesso alle risorse razionalizzandone il prelievo, secondo i principi dello sviluppo sostenibile (Obiettivo – SDG n. 14 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite), tenendo presente che questa attività ha un ruolo sociale e di presidio della fascia costiera, particolarmente rilevante in Italia. Tutto ciò è previsto nell'obiettivo del FEAMPA «Conservare ed utilizzare in modo durevole gli oceani, i mari e le risorse marine» ed è sottolineato nel Piano di azione europeo per proteggere e ripristinare gli ecosistemi marini per una pesca sostenibile e resiliente (COM 21 febbraio 2023, n. 102), cercando di realizzare nuove politiche che superino i limiti della PCP.

Lo stato delle risorse nel Mediterraneo è preoccupante, anche se ci sono alcuni segni di ripresa. Allo stato attuale, il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMPA) prevede un quadro europeo per la raccolta, la gestione e l'uso dei dati nel settore della pesca come supporto ai pareri scientifici relativi alla Politica comune della pesca.

La raccolta dei dati sulla pesca e sulla biodiversità marina, con solide basi scientifiche, è essenziale per definire piani di gestione e scelte politiche appropriate.

L'Italia dispone di una robusta ricerca scientifica e tecnologica nei campi della pesca e dell'acquacoltura, che ha da sempre fatto parte della biologia marina nazionale.

Università, CNR, ISPRA, CREA, Stazione Zoologica di Napoli, cooperative di ricerca e ricercatori del mondo associativo e sindacale, hanno contribuito alla conoscenza nei vari capitoli del sistema pesca, con particolare attenzione agli impatti delle catture e degli strumenti sugli ecosistemi marini alle varie scale spazio-temporali, secondo i dettati delle norme europee

Questa rete, attraverso il sistema di raccolta dati previsto dal FEAMPA fa riferimento di fatto dalla Direzione generale della Pesca marittima e dell'acquacoltura del MASAF, tradizionalmente impegnata nel supporto alla ricerca, come previsto anche dal Programma triennale fin dai tempi della legge n. 41 del 1982. È bene ricordare, ancora una volta, che proprio su questa base di dati, raccolti con metodi scientifici condivisi, sono varate misure per la mitigazione degli impatti della mortalità da pesca sugli *stock*.

Questa rete avrebbe necessità di una razionalizzazione, mantenendo pluralità di partecipazione ed integrazione tra enti di ricerca, ricerca pubblica e privata, con presenza capillare sulla costa. il coordinamento dovrebbe essere dello Stato, e il risultato di questa rete sarebbe il primo "istituto" diffuso di scienze della pesca degli Stati membri dell'UE, vicino ai territori ed alle realtà ambientali e produttive.

I dati sul controllo sono previsti dai regolamenti europei, e questa attività fondamentale per il contrasto alla pesca illegale, è garantita dal Corpo delle Capitanerie di porto, che monitora, tra l'altro in tempo reale, le attività attraverso un controllo centralizzato.

Senza mettere in discussione l'insostituibile valore della ricerca scientifica, resta il fatto che i piani di gestione messi in atto non mostrano, allo stato attuale, tutta la capacità di invertire le tendenze rispettando gli obiettivi temporali previsti.

Si tratta di materia complessa. Certamente gli effetti della pesca illegale, la ridotta sensibilità di una parte sempre più marginale degli operatori, il degrado degli ecosistemi dovuto ai molteplici usi del mare, possono vanificare i risultati attesi di misure tecniche corrette.

Ad esempio, la riduzione della flotta è stato lo strumento primo di conservazione, che si tende ancora a voler utilizzare come uno dei pilastri della PCP. È necessario identificare il limite di un approccio che, applicato agli estremi, porterebbe

all'azzeramento di alcune attività. Come ricordato la Commissione europea ha presentato recentemente un «Piano di azione per proteggere e ripristinare gli ecosistemi marini per una pesca sostenibile e resiliente» nel quale si propone, nel pacchetto relativo alla riduzione degli impatti negativi della pesca sugli ecosistemi marini, in particolare attraverso la perturbazione dei fondali, di eliminare gradualmente la pesca di fondo, con reti a strascico e altri sistemi, in tutte le aree marine protette entro il 2030 e di vietarla in tutte quelle di recente istituzione, adottando misure urgenti per i siti "Natura 2000".

Tali proposte, motivate dalla necessità di un quadro di revisione della PCP, dalla necessita di rispettare gli impegni assunti dall'UE in materia di Biodiversità per il 2030, che prevedono di proteggere il 30% dei mari, con una percentuale di aree interdette ad ogni attività antropica, hanno generato molti allarmi nel mondo della pesca, con particolare riferimento alla pesca a strascico. Si è diffusa infatti una lettura del Piano, che ha generato preoccupazioni, anche accentuate dal fatto che lo stesso non dà reale spazio alle necessarie considerazioni sociali ed economiche.

Nel caso italiano, gli attrezzi da traino rappresentano il 17,7% della flotta, ma forniscono oltre il 30% della produzione. Ma anche i prodotti ittici che importiamo sono in gran parte catturati con la pesca a strascico, e politiche sensibili dovrebbero considerare l'impatto generato dalla domanda in ecosistemi non soggetti alle scelte dell'UE.

I pescatori allarmati da una politica che potrebbe portare alla eliminazione allo strascico in tutti gli spazi marini, chiedono alla politica interventi per la salvaguardia degli ecosistemi, ma anche nuove strategie per pianificare al meglio le destinazioni d'uso dei fondali in cui lo strascico potrà operare con profitto e stabilità.

C'è piena consapevolezza degli impatti dello strascico sui fondali, rispetto a quella che era la biodiversità prima dell'impatto antropico. Ma oggi tali fondali marini, soggetti ed adattati a costanti perturbazioni da molti decenni, potrebbero essere considerati, con una forte esemplificazione, come "campi coltivati" in cui svolgono il loro ciclo vitale

una serie ridotta di specie adattate alle condizioni perturbate, quelle di fatto su cui la pesca si basa, e che possono essere oggetto di una corretta gestione su base scientifica. Sono stati effettuati molti studi sulle comunità ittiche soggette a strascico, ed anche i casi in cui tale attività è stata poi interdetta. I risultati di questi studi, e l'esperienza secolare dei pescatori, potrebbero essere oggetto di considerazioni utili alla identificazione di strategie orientate a pianificare l'uso dei fondali per la pesca nelle aree consentite.

Certamente occorrono misure per limitare gli impatti dello strascico sui fondali da tutelare e non destinati a questa attività, proteggendo con determinazione le aree marine protette, costruendo basi ecologiche solide, con conoscenza storica dei fondali strascicati, riducendo gli impatti degli strumenti grazie a nuove tecnologie, utilizzando al meglio appunto la pianificazione spaziale per collocare correttamente tali attività negli spazi marini e nel tempo (*Fisheries Restricted Areas*, tutela delle praterie di Posidonia, fermi temporanei, ecc.).

È comunque necessario partire dalla pianificazione spaziale, infatti le aree destinate alla pesca tendono ad essere fortemente ridotte, ad esempio per il conflitto con le finalità energetiche. E per lo più i sistemi non dialogano, considerando la pesca marginale.

Anche le scelte che saranno fatte in materia di ZEE pongono molte incertezze sulle future aree di pesca, considerando le dimensioni della flotta italiana che spazia nel Mediterraneo, unico nostro campo di pesca. (La pesca italiana al di fuori di questo mare è rappresentata da poche unità, ed anche questo aspetto dovrebbe richiedere una serie di valutazioni politiche per valutarne l'ipotesi di rilancio).

Il tema dell'accesso agli spazi marini per la pesca evidenzia la urgente necessità di politiche coordinate tra i diversi utenti del mare, non esiste infatti una banca dati che sovrapponga tutti gli usi del mare, che si sommano alla pesca, ed abbia la capacità di restituire in tempo reale informazioni a tutti gli utenti pubblici e privati.

I sistemi in uso al Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera-Centro di Controllo Nazionale Pesca, quali il sistema G.I.A.N.O. («*Guidance for*

Information and Analisys for Operation») attivo per la pesca, potrebbero essere efficientemente integrati con tutti gli altri sistemi di gestione dei dati.

Per quanto riguarda il traffico marittimo delle unità da pesca, dotate di sistema di localizzazione satellitare o di sistema automatico di identificazione (AIS), il monitoraggio è gestito con grande efficacia dal «*Fisheries Monitoring Centre*» (FMC) del Centro Operativo della Guardia Costiera, che gestisce dati sensibili relativi alla nostra flotta da pesca, anche in relazione a chi opera in prossimità di aree considerate "a rischio".

Un approccio siffatto richiede il concorso attivo di più amministrazioni, competenti nelle varie materie, e la partecipazione degli utenti che possano rappresentare interessi contrapposti, ma che la politica potrà armonizzare.

La pesca deve essere informata ed integrata, e questo è compito delle scelte politiche che dovranno predisporre gli strumenti di coordinamento attraverso le decisioni del Cipom.

Per consolidare un nuovo percorso, è evidente la necessità di presidiare con grande energia le scelte europee, qualora non avviino processi innovativi, ad esempio inaugurando forme di cogestione nel mondo della piccola pesca e non solo.

La saldatura tra imprese della pesca e conservazione dell'ambiente non deve apparire un paradosso, ma l'unico strumento per garantire sostenibilità reale, con un'apertura da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ai pescatori che devono essere attori della "*blue economy*" e non esclusi dalle politiche nazionali ed europee di conservazione.

Ma senza pescatori formati, dotati di titoli di studio appropriati, in istituti tecnici specializzati, sarà impossibile avviare un processo di innovazione profonda.

I lavoratori della pesca devono riassumere centralità: Senza ricambio generazionale, senza riconoscimento del lavoro usurante, senza accesso agli ammortizzatori sociali, come quelli applicati in agricoltura, ogni sforzo di riqualificazione del settore appare debole. Ciò è indispensabile in un momento in cui servono pescatori capaci di

affrontare le sfide che il "*Green Deal*" europeo ci pone, anche a difesa della sovranità alimentare che i nostri mari ci possono in parte garantire.

A questo tema si associa la formazione che le rappresentanze sindacali, già fortemente impegnate, svolgono e possono rinforzare svolgere su tutto il territorio, anche per gli imbarcati di altre nazionalità.

Particolare attenzione va assegnata al potenziale occupazionale e di supporto al turismo marino che la pesca può offrire, non solo con attività di Pescaturismo, ma anche offrendo (si pensi al caso delle piccole isole) servizi per visite guidate, e tanto altro. Anche in questo caso questa opportunità va regolata ed esemplificata sul piano burocratico.

Ulteriore attenzione va posta al potenziale rappresentato dai pescatori nel presidio ambientale del mare, nei processi di monitoraggio, raccolta di rifiuti, di collaborazioni con la ricerca scientifica.

Nella identificazione delle politiche nazionali per il mare, va considerata con attenzione particolare la pesca sportiva o, come si usa dire per alcune tipologie, ricreativa). Si tratta di attività il cui ruolo culturale, economico ed ambientale richiede una piena integrazione e regolazione nella politica della pesca, chiudendo i conflitti storici tra professionisti e pescatori sportivi soprattutto sull'uso dello spazio e sulla definizione delle regole. Naturalmente, anche in questo caso le associazioni maggiormente rappresentative devono essere coinvolte nel processo decisionale, nella educazione ambientale e nel rispetto delle regole, per evitare confusioni tra le attività di pesca sportiva e pesca illegale.

2.6.2 *Acquacoltura*

Alle produzioni da pesca si sommano quelle da acquacoltura che è l'attività che produce organismi in ambienti acquatici, sia in acque interne, sia in ambienti marini.

Anche in questo caso, l'Italia ha una lunga storia nella produzione di molluschi e pesci in ambienti controllati.