



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 4 dicembre 2012  
(OR. en)**

**17228/12**

**POLGEN 207  
POLMAR 9  
PESC 1486  
COSDP 1052  
AGRI 832  
TRANS 445  
JAI 869  
ENV 913  
PECHE 521  
REGIO 149**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 30 novembre 2012

Destinatario: Uwe CORSEPIUS, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

---

n. doc. Comm.: COM(2012) 713 final

---

Oggetto: Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni  
- Una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2012) 713 final.

All.: COM(2012) 713 final



Bruxelles, 30.11.2012  
COM(2012) 713 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,  
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E  
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio**

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,  
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E  
AL COMITATO DELLE REGIONI**

**Una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio**

Situati in posizione centrale nel nord del Mediterraneo, il Mare Adriatico e il contiguo Mar Ionio costituiscono un'area marina e marittima importante in Europa. La prospettiva dell'allargamento dell'Unione porterà ad una crescita costante della libera circolazione delle persone, dei beni e dei servizi. I cambiamenti climatici e le loro conseguenze rappresentano una minaccia sempre più grave per le zone costiere. I paesi costieri non dispongono ancora di livelli omogenei di esperienza, capacità tecniche, risorse finanziarie e competenze per garantire lo sviluppo sostenibile delle loro zone marine e litoranee.

I mari, le isole e le regioni costiere costituiscono sistemi complessi e interconnessi. Non sorprende dunque che i paesi della zona adriatica e ionica abbiano deciso di rafforzare la propria cooperazione a partire dal mare, la loro principale risorsa naturale comune.

## **INTRODUZIONE**

### **(1) Obiettivi**

La presente comunicazione si propone di valutare le necessità e il potenziale di attività economiche legate al mare nella regione adriatica e ionica e delinea un quadro per poter procedere, entro il 2013, verso una strategia marittima coerente accompagnata dal relativo piano d'azione. Qualora gli Stati membri dell'UE dovessero decidere di affidare alla Commissione l'elaborazione di una strategia unionale per la regione adriatica e ionica, la presente strategia marittima potrebbe costituire il punto di partenza di questa strategia macroregionale europea, estesa ad ambiti supplementari.

La strategia dovrà definire azioni valide e iniziative congiunte per affrontare sfide e opportunità che presentano una dimensione transfrontaliera e che possono essere trattate solo con un impegno comune. Essa sfrutterà le risorse, la legislazione e le strutture esistenti per promuovere partenariati transfrontalieri e stabilire le priorità tra gli obiettivi intorno ai quali operatori locali, regionali e nazionali potranno essere mobilitati per trasformare in azioni mirate le priorità della strategia Europa 2020.

Grazie a una gestione intelligente, l'attuazione di questa strategia può fungere da propulsore economico senza bisogno di stanziamenti supplementari. Questa strategia contribuirà inoltre a migliorare la formulazione delle proposte di progetti nonché il coordinamento del loro finanziamento e della loro realizzazione, in particolare al fine di accrescere l'efficacia della spesa nell'ambito del nuovo quadro finanziario 2014-2020. I progetti marittimi possono essere finanziati nell'ambito di vari programmi e strumenti finanziari dell'UE, nel rispetto delle competenze degli Stati membri ammissibili al sostegno. Tali programmi e strumenti

comprendono il FESR, il FC, il FSE, il FEP<sup>1</sup> e altri programmi e strumenti di finanziamento, esistenti (come il 7PQ<sup>2</sup> e LIFE+<sup>3</sup>) e futuri (come il meccanismo per collegare l'Europa e il FEAMP<sup>4</sup>). Occorre inoltre mobilitare i fondi IPA<sup>5</sup> per consentire la partecipazione di paesi candidati e candidati potenziali alle azioni future. Altre possibili fonti di finanziamento sono le istituzioni finanziarie internazionali, tra cui ad esempio il Quadro per gli investimenti nei Balcani occidentali (WBIF), le risorse nazionali, regionali e locali nonché gli investitori privati. Occorrerà sforzarsi di combinare efficacemente tutti questi elementi nell'ambito del quadro strategico. Un'attenzione particolare verrà inoltre riservata alle regole di concorrenza nel caso in cui il finanziamento di un determinato progetto possa essere considerato un aiuto di Stato.

Verranno poste le basi per la crescita favorendo attività di pesca responsabili e sostenibili a lungo termine, il mantenimento di un buono stato ecologico dell'ambiente marino nonché una maggiore protezione e sicurezza dello spazio marittimo. La strategia contribuirà inoltre ad affrontare questioni orizzontali come l'efficace adeguamento all'impatto dei cambiamenti climatici. Ciò consentirà di promuovere una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva dell'economia marittima, contribuendo in tal modo a realizzare gli obiettivi della strategia Europa 2020<sup>6</sup>.

## **(2) Campo di applicazione geografico**

Il Mare Adriatico e il Mar Ionio<sup>7</sup> collegano i territori di sette paesi: tre Stati membri dell'UE (Grecia, Italia e Slovenia), un paese in via di adesione (Croazia), un paese candidato (Montenegro) e due paesi candidati potenziali (Albania e Bosnia-Erzegovina). La Serbia, a sua volta paese candidato, è uno degli otto membri dell'iniziativa adriatico-ionica<sup>8</sup>. Anche altri paesi della regione condividono interessi politici ed economici legati ad attività marittime nell'Adriatico e nello Ionio e possono dunque essere coinvolti caso per caso in attività specifiche.

## **(3) Contesto**

Gli Stati costieri del Mare Adriatico e del Mar Ionio sono già impegnati in un'ampia dinamica di cooperazione che nasce in parte da programmi europei, come il programma IPA di cooperazione transfrontaliera per l'Adriatico e futuri programmi previsti per la regione, e in parte da altre iniziative come l'iniziativa adriatico-ionica.

La presente comunicazione offre un quadro che consente di adattare la politica marittima integrata alle esigenze e al potenziale connesso alle risorse naturali e al tessuto socioeconomico delle zone marine e costiere del Mare Adriatico e del Mar Ionio. Nelle sue

---

<sup>1</sup> Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo di coesione, Fondo sociale europeo, Fondo europeo per la pesca.

<sup>2</sup> Il futuro programma quadro per la ricerca e l'innovazione (Orizzonte 2020).

<sup>3</sup> Lo strumento finanziario per l'ambiente.

<sup>4</sup> Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca.

<sup>5</sup> Strumento di assistenza di preadesione (IPA).

<sup>6</sup> COM(2010) 2020 definitivo.

<sup>7</sup> Ai fini del presente documento si fa riferimento alla definizione dell'Organizzazione idrografica internazionale che indica il limite meridionale del Mar Ionio come la linea che va dal Capo Tenaron al Capo Passero.

<sup>8</sup> L'IAI è un'iniziativa per la cooperazione regionale avviata con la dichiarazione di Ancona nel 2000. La Serbia ha aderito all'IAI successivamente all'Unione statale di Serbia e Montenegro.

conclusioni sulla politica marittima integrata del dicembre 2011, il Consiglio ha espresso il proprio sostegno ai *“lavori attualmente svolti dagli Stati membri che si affacciano sull’Adriatico e sullo Ionio per rafforzare la cooperazione marittima con i vicini non appartenenti all’UE nel settore, nel quadro della strategia macroregionale”*. Come sottolineato nella dichiarazione di Limassol<sup>9</sup>, la cooperazione nell’ambito dei bacini marittimi è un elemento fondamentale per lo sviluppo e l’attuazione della politica marittima integrata dell’UE. L’esperienza acquisita nel Mar Baltico<sup>10</sup>, nella regione del Danubio<sup>11</sup> e nell’Atlantico<sup>12</sup> può fornire utili esempi e insegnamenti. Le idee presentate di seguito sono state confermate da tre seminari delle parti interessate organizzati nel 2012 in Grecia, in Italia e in Slovenia.

---

<sup>9</sup> Dichiarazione dei ministri europei responsabili della politica marittima integrata e della Commissione europea sull’agenda marina e marittima per la crescita e l’occupazione, adottata l’8 ottobre 2012.

<sup>10</sup> COM(2009) 248 definitivo e COM(2012) 128 final.

<sup>11</sup> COM(2010) 715 definitivo.

<sup>12</sup> COM(2011) 782 definitivo.

## DEFINIRE UN'AGENDA PER UNA CRESCITA INTELLIGENTE, SOSTENIBILE E INCLUSIVA PROVENIENTE DAL MARE

### PILASTRO n. 1: Ottimizzare il potenziale dell'economia blu

Nella comunicazione “*Crescita blu: Opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo*”<sup>13</sup>, la Commissione fornisce un quadro dell'economia blu in Europa. Per poter sfruttare la crescita economica proveniente dal mare, i paesi devono creare condizioni idonee in materia di innovazione e competitività e concentrarsi sui settori che presentano vantaggi comparativi.

#### 1.1 Creare condizioni favorevoli all'innovazione e alla competitività

Per realizzare il potenziale di crescita dei settori marino e marittimo occorre favorire alcuni fattori di crescita ed eliminare le strozzature esistenti. Gli elementi da considerare includono la semplificazione amministrativa e l'armonizzazione, il fabbisogno di competenze, la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione, i poli marittimi, infrastrutture intelligenti e a prova di clima nonché una forza lavoro mobile e qualificata. La presenza di condizioni adeguate allo sviluppo contribuirà a rafforzare la competitività di settori fondamentali per la regione (come la cantieristica navale, la nautica da diporto e la logistica) e ad avviare nuove opportunità imprenditoriali. Nel Friuli Venezia Giulia, Ditenave rappresenta un buon esempio di polo marittimo che riunisce industrie ad alta tecnologia, università e autorità regionali.

Il maggiore sfruttamento economico dello spazio marino e costiero rischia di intensificare la corsa agli spazi liberi. La pianificazione dello spazio marittimo (PSM) costituisce l'elemento chiave di un processo decisionale volto a equilibrare interessi settoriali in concorrenza per l'utilizzo dello spazio marino. Analogamente, la gestione integrata delle zone costiere (GIZC) aiuta a contrastare l'aumento della pressione sulle zone costiere. Il piano d'azione prioritario dell'UNEP/MAP<sup>14</sup> svolge un ruolo importante nel sostegno fornito alla GIZC dai paesi mediterranei, nel quadro dell'attuazione del protocollo GIZC associato alla convenzione di Barcellona.

Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare:

- rafforzare la cooperazione amministrativa volta a semplificare e armonizzare le formalità relative al trasporto marittimo, conformemente all'*acquis* dell'Unione;
- stimolare la creazione di poli marittimi e reti di ricerca nonché la formulazione di una strategia di ricerca volta a dare impulso all'innovazione;
- accrescere la mobilità e la qualificazione della manodopera, in particolare la trasparenza delle qualifiche;

<sup>13</sup> COM(2012) 494 final del 13 settembre 2012.

<sup>14</sup> L'ufficio di coordinamento dell'UNEP/MAP è l'organismo incaricato dell'attuazione della convenzione per la protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo.

- elaborare la PMI e la GIZC a livello sia nazionale che transfrontaliero, sulla base dell'approccio ecosistemico e facendo un uso ottimale dei risultati dei principali progetti di ricerca dell'UE sulle zone marine protette<sup>15</sup>.

## 1.2 Settori marini e marittimi interessati

### 1.2.1 Trasporto marittimo

Grazie alla loro posizione sugli assi est-ovest e nord-sud dell'Europa, l'Adriatico e lo Ionio costituiscono un importante corridoio di trasporto marittimo. Vari paesi dell'Europa centrale e paesi senza sbocco sul mare dipendono fortemente dai porti dell'alto Adriatico per le importazioni. Cinque porti dell'alto Adriatico (Koper (Capodistria), Ravenna, Rijeka (Fiume), Venezia e Trieste) si sono riuniti nell'ambito della piattaforma logistica dell'Associazione dei porti dell'alto Adriatico (NAPA). La competitività dei porti adriatici e ionici, quale identificata nell'ambito dello sviluppo della strategia portuale dell'UE attualmente in corso, per la quale è prevista la presentazione di proposte nel primo semestre del 2013, dipende fra l'altro dai seguenti elementi:

- la capacità di potenziare l'intermodalità grazie all'integrazione dei trasporti terrestri e marittimi. A questo proposito, i corridoi di trasporto Baltico-Adriatico e Mediterraneo previsti dal meccanismo per collegare l'Europa contribuiranno a supplire alla mancanza di collegamenti ferroviari e autostradali;
- la capacità di funzionare efficacemente e in modo rispettoso dell'ambiente.

I porti svolgono un ruolo fondamentale nel garantire la continuità territoriale e la coesione sociale. Tuttavia, tra i paesi dell'Adriatico e dello Ionio i collegamenti marittimi costituiscono raramente la scelta preferita per il trasporto di merci e passeggeri. Dato il numero assai elevato di paesi e città che si affacciano su questi due mari e le distanze relativamente brevi che li separano via mare, il potenziale di sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio è considerevole. Il progetto di autostrada del mare per l'Adriatico<sup>16</sup> illustra bene gli sforzi intesi a fornire un servizio di trasporto efficiente e affidabile grazie a un sistema di trasporto multimodale transeuropeo. Particolarmente importante è la connettività transfrontaliera mediante traghetti, tenuto conto dell'alto numero di isole al largo delle coste croate e greche.

Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di potenziali ambiti prioritari da sviluppare nel quadro della futura strategia portuale e delle future azioni TEN-T:

- ottimizzare le interfacce, le procedure e le infrastrutture per agevolare gli scambi con l'Europa meridionale, centrale e orientale;
- ottimizzare i collegamenti tramite lo sviluppo in tutta la regione di una rete di trasporti marittimi integrata, basata sulla domanda e a basse emissioni di carbonio, prestando particolare attenzione alla connettività insulare;
- accrescere la sostenibilità ambientale ed economica a lungo termine.

<sup>15</sup> Ad esempio il progetto marino COCONET elaborato nell'ambito del settimo programma quadro.

<sup>16</sup> ADRIAMOS.

Le opzioni concrete da prendere in considerazione potrebbero includere il miglioramento della connettività dei porti con il loro hinterland e una rapida realizzazione dello spazio per il trasporto marittimo europeo senza frontiere (riduzione degli oneri amministrativi per gli scambi marittimi intraunionali nella regione e interventi a favore dell'efficienza e della qualità dei servizi portuali nella regione).

### **1.2.2 Turismo marittimo e costiero**

Il turismo è uno dei principali settori di attività legati al mare e figura tra quelli in rapida crescita. Esso apporta notevoli benefici all'economia regionale consentendo la creazione di posti di lavoro e promuovendo la conservazione del patrimonio culturale marittimo e costiero. Il Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio ha creato un marchio commerciale comune denominato "AdrIon". Una corretta gestione del turismo costiero di massa è fondamentale per attenuare i possibili impatti negativi sull'ambiente costiero e marino da cui esso fortemente dipende. Ad esempio, la capacità degli impianti di trattamento dei rifiuti e delle acque reflue deve essere adattata in modo da evitare gli scarichi diretti in mare.

Nella regione adriatica e ionica si sta già registrando una rapida crescita del turismo da crociera. Venezia e Dubrovnik figurano tra i dieci principali porti passeggeri per le crociere in Europa. La crescente segmentazione del mercato e l'emergere di nuovi modelli commerciali stanno aprendo nuove opportunità per vari porti.

Infine, il patrimonio culturale e archeologico della zona litoranea e dei fondali marini costituisce un fattore importante sia in termini di sviluppo turistico che di affermazione di un'identità comune.

Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare:

- favorire lo sviluppo sostenibile del turismo costiero e marittimo promuovendo l'innovazione unita a strategie di commercializzazione e prodotti comuni;
- garantire la sostenibilità del settore limitandone l'impronta ambientale, tenuto conto degli effetti dei cambiamenti climatici;
- promuovere lo sviluppo sostenibile del turismo da crociera;
- accrescere il valore e la valorizzazione del patrimonio culturale.

Le opzioni concrete da prendere in considerazione potrebbero includere la possibilità di consolidare un marchio comune per la promozione turistica della regione, in linea con i lavori avviati dalle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio, nonché di individuare nuovi modelli imprenditoriali nel settore delle crociere.

### 1.2.3 Acquacoltura

Il settore unionale dell'acquacoltura offre circa 80 000 posti di lavoro diretti e costituisce una fonte vitale di reddito in numerose zone costiere dell'Unione. L'Italia e la Grecia sono tra i primi paesi produttori di pesci di allevamento di tutto il Mediterraneo, con una produzione di oltre 284 000 tonnellate all'anno.

Lo sviluppo di un settore acquicolo europeo forte, di elevata qualità e sostenibile sia dal punto di vista ambientale che economico dovrebbe permettere di contribuire alla creazione di posti di lavoro e all'offerta di prodotti alimentari sani. L'acquacoltura è inoltre in grado di ridurre la pressione di pesca e quindi di contribuire alla salvaguardia degli stock. La mitigazione degli impatti negativi è presa in debita considerazione nel corpus della normativa ambientale dell'Unione.

Una serie di ostacoli impedisce lo sviluppo del pieno potenziale dell'acquacoltura dell'UE: accesso limitato agli spazi e alle licenze, frammentazione del settore, accesso limitato al capitale di avviamento o ai prestiti a favore dell'innovazione, lentezza delle procedure amministrative e oneri burocratici. Nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà, la riforma della politica comune della pesca propone di promuovere l'acquacoltura tramite un approccio coordinato basato su orientamenti strategici non vincolanti, priorità comuni e scambio di buone pratiche nel quadro del metodo aperto di coordinamento. Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare:

- creare nuovi posti di lavoro e nuove opportunità commerciali grazie a ulteriori sforzi di ricerca e innovazione;
- in linea con i principi della PSM, elaborare strumenti che consentano di ubicare adeguatamente le attività di acquacoltura, compresi gli strumenti in grado di determinare le attività che meglio si prestano alla condivisione dello spazio con altre attività economiche.

Le opzioni concrete da prendere in considerazione potrebbero includere la collaborazione volta a ridurre gli oneri amministrativi e l'ottimizzazione della pianificazione territoriale tramite lo scambio di buone pratiche.

## **PILASTRO n. 2: Un ambiente marino più sano**

L'ambiente costiero e marino dell'Adriatico e dello Ionio ospita una grande diversità di habitat e specie. In entrambi i mari si trovano praterie di posidonie e vari mammiferi marini<sup>17</sup>.

L'azione combinata di una forte pressione antropica e di caratteristiche topografiche rende tali habitat particolarmente esposti al rischio di inquinamento. La cooperazione tra Stati costieri avviene nell'ambito normativo della direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino, della convenzione di Barcellona e dei suoi protocolli nonché della Commissione mista per la protezione delle acque del Mare Adriatico e delle zone costiere.

Un impatto significativo sul mare Adriatico proviene dal deflusso dei fiumi. Circa un terzo delle acque continentali del Mediterraneo sfocia nell'Adriatico settentrionale e centrale. La conseguente eutrofizzazione costituisce una delle principali minacce per questa regione<sup>18</sup>. L'attuazione delle disposizioni della direttiva quadro sulle acque è dunque particolarmente significativa per il conseguimento di un buono stato ecologico dell'ambiente marino.

Oltre a rappresentare un problema estetico, la presenza di rifiuti marini comporta spesso notevoli rischi per la vita marina. Le principali fonti di rifiuti sono le attività sulla terraferma: rifiuti domestici, scarichi provenienti da impianti turistici e fuoriuscite dalle discariche.

La regione è inoltre caratterizzata da un intenso traffico marittimo, che comporta emissioni dalle navi e dagli impianti portuali, rischi di incidenti e l'introduzione di specie esotiche invasive attraverso lo scarico delle acque di zavorra. Nel 2005 la Croazia, l'Italia e la Slovenia hanno firmato un accordo su un piano di emergenza sub-regionale<sup>19</sup>, definendo un quadro giuridico e operativo di prevenzione e contenimento degli incidenti di inquinamento marino.

Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare nell'ambito delle rispettive politiche UE:

- garantire un buono stato ecologico dell'ambiente marino e costiero entro il 2020, in linea con l'*acquis* pertinente dell'UE e con l'approccio ecosistemico della convenzione di Barcellona;
- salvaguardare la biodiversità, gli ecosistemi e i relativi servizi grazie all'attuazione e alla gestione della rete ecologica europea Natura 2000, tenendo anche conto dei lavori correlati nell'ambito della convenzione di Barcellona;
- ridurre i rifiuti marini, anche tramite una migliore gestione dei rifiuti nelle zone costiere;
- continuare a migliorare la cooperazione sub-regionale e a monitorare i meccanismi esistenti, in particolare quelli istituiti dall'EMSA in materia di prevenzione, preparazione e reazione coordinata con riguardo alle fuoriuscite massicce di petrolio, e studiare le possibilità di migliorare l'uso delle risorse UE disponibili.

---

<sup>17</sup> Valutazione integrata iniziale del Mediterraneo realizzata nell'ambito della fase 3 dell'approccio basato sugli ecosistemi.

<sup>18</sup> Idem.

<sup>19</sup> Piano di emergenza sub-regionale per la prevenzione, la preparazione e la reazione in caso di gravi incidenti di inquinamento marino nel Mare Adriatico.

Le opzioni concrete da considerare potrebbero includere lo scambio di buone pratiche tra le autorità di gestione di zone marine protette al fine di preservare la biodiversità, sulla base dei lavori della rete di aree protette dell'Adriatico (AdriaPAN), nonché l'attuazione del piano di emergenza sub-regionale, eventualmente esteso ad altri paesi dell'Adriatico e dello Ionio.

### **PILASTRO n. 3: Uno spazio marittimo più sicuro e protetto**

Le sfide legate alla salute umana e ambientale, alla sicurezza e alla protezione non si fermano alle frontiere marittime di un solo paese. L'obiettivo deve essere una risposta regionale sinergica, unita ad un'applicazione armonizzata delle norme unionali e internazionali vigenti e allo sfruttamento di nuove tecnologie.

È necessario che alcuni paesi terzi della regione migliorino il proprio operato in quanto Stati di bandiera e il loro punteggio nella lista delle prestazioni del memorandum d'intesa di Parigi sul controllo dello Stato di approdo. Un'applicazione rigorosa delle norme unionali e internazionali contribuirà allo sviluppo di un trasporto marittimo di qualità nella regione e alla creazione di condizioni di parità, favorirà la mobilità e servirà a preparare progressivamente i paesi candidati e i candidati potenziali all'adesione all'Unione. Si continuerà a perseguire la creazione di una cultura del rispetto delle norme unionali e internazionali in vigore.

Anche il transito annuo di navi passeggeri risulta più elevato rispetto ad altre regioni, mentre è in aumento il trasporto di petrolio e di gas. A parte il traffico marittimo commerciale, l'Adriatico e lo Ionio vengono anche utilizzati dalle reti criminali coinvolte nell'immigrazione clandestina e in altre attività illegali. Sarà rafforzata la capacità delle autorità pubbliche di vigilare sul traffico marittimo, intervenire in caso di emergenza, salvare vite umane, ripristinare l'ambiente marino, sorvegliare le attività di pesca e contrastare le minacce alla sicurezza e le attività illecite.

I seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare, in particolare nei paesi limitrofi della regione, tenendo conto delle azioni in corso nel quadro dell'*acquis* unionale e in linea con i quadri istituzionali nazionali interessati:

- migliorare la cultura del rispetto delle norme nell'ambito del regime di controllo dello Stato di bandiera e dello Stato di approdo, i sistemi di responsabilità e copertura assicurativa della navigazione, l'igienizzazione delle navi e la lotta contro le malattie trasmissibili a bordo, le indagini sugli incidenti e la sicurezza dei porti;
- rafforzare la cooperazione tra le autorità marittime nazionali o regionali e l'UE, creando meccanismi che consentano lo scambio di informazioni sul traffico marittimo tra sistemi VTMISS<sup>20</sup> nazionali tramite SafeSeaNet;
- favorire lo sviluppo di sistemi di supporto decisionale, capacità di reazione in caso di incidente e piani di emergenza;
- garantire adeguate fonti di informazione per gli equipaggi e i naviganti, come la batimetria, una cartografia dei fondali marini e studi idrografici, e integrare tali informazioni nelle carte nautiche elettroniche ("*e-navigation*"), destinate in particolare alle navi passeggeri.

Un'opzione concreta da prendere in considerazione per conseguire tali obiettivi, evocata durante il primo ciclo di consultazioni con le parti interessate, potrebbe consistere nell'aggiornamento dell'attuale sistema ADRIREP<sup>21</sup> e nella sua integrazione in SafeSeaNet.

---

<sup>20</sup> Sistema informativo per la gestione del traffico navale.

#### **PILASTRO n. 4: Una pratica sostenibile e responsabile delle attività di pesca**

La strategia dovrebbe intensificare gli sforzi a favore di una pesca responsabile e sostenibile a lungo termine affinché le attività di pesca possano continuare a costituire una risorsa economica per le zone costiere.

In primo luogo, occorre perseguire un'attuazione efficace dei principi della politica comune della pesca (PCP). La PCP è favorevole a promuovere un approccio della gestione della pesca dal basso verso l'alto. Sarebbe inoltre utile poter disporre di principi e strumenti comuni per le zone marine protette di interesse per la pesca<sup>22</sup>, compresa in particolare l'adozione di misure per la protezione degli habitat vulnerabili e di determinate specie (ad es. le tartarughe marine e i delfini).

È già in atto una cooperazione sugli aspetti commerciali della pesca tra organi amministrativi e organizzazioni di produttori in Croazia, Italia e Slovenia, che ha portato ad esempio all'istituzione dell'Osservatorio socioeconomico della pesca e dell'acquacoltura nell'alto Adriatico. Il suo campo di applicazione potrebbe essere esteso per sviluppare informazioni di mercato e servizi volti a garantire una migliore tracciabilità e consentire la commercializzazione dei prodotti.

In materia di controllo, monitoraggio e sorveglianza, occorre rafforzare la cultura del rispetto delle norme e facilitare il trasferimento delle informazioni, sulla base dello scambio di esperienze e buone prassi e dell'ulteriore sviluppo di iniziative operative comuni. Andrebbero inoltre esaminate le possibilità di miglioramento di tutti gli strumenti operativi pertinenti (sistemi, apparecchiature e altre risorse).

La cooperazione sulle questioni scientifiche e la gestione della pesca è già in atto nel quadro multilaterale della Commissione generale per la pesca nel Mediterraneo e dei progetti regionali della FAO (Adriamed e Eastmed). Questi progetti devono essere rafforzati aumentando la partecipazione di tutti i paesi aderenti. In parallelo potrebbe essere promossa una maggiore cooperazione scientifica tra i paesi della regione ai fini di un migliore collegamento tra la ricerca scientifica e le necessità dei settori della pesca e dell'acquacoltura.

Alla luce di quanto precede, i seguenti aspetti costituiscono esempi di ambiti prioritari da sviluppare:

- conseguire una gestione sostenibile della pesca, che includa lo sviluppo di piani pluriennali e misure come l'istituzione di zone marine protette in un senso più ampio;
- contribuire alla redditività e sostenibilità della pesca, rafforzando la partecipazione delle parti interessate nella gestione della pesca e in altre azioni;
- migliorare la cultura del rispetto delle norme, risparmiare le risorse, agevolare il trasferimento delle informazioni e migliorare la cooperazione ai fini del controllo delle attività di pesca;

---

<sup>21</sup> Sistema di comunicazione obbligatoria delle navi nell'Adriatico.

<sup>22</sup> Come le zone di pesca protette ai sensi dell'articolo 19 del regolamento sul Mediterraneo, le zone di restrizione della pesca nell'ambito della GFCM e le zone specialmente protette del Mediterraneo (SPAM) nell'ambito della convenzione di Barcellona.

- sviluppare la cooperazione scientifica in materia di pesca.

Le opzioni concrete da considerare potrebbero includere lo sviluppo delle informazioni di mercato e di servizi volti a garantire che la commercializzazione dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura nella regione avvenga in modo chiaro, efficiente e conforme alle norme applicabili, nonché lo scambio di dati socioeconomici nel settore della pesca.

## **FASI SUCCESSIVE: VERSO UN PIANO D'AZIONE**

La strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio sarà definita nei dettagli nell'ambito di un piano d'azione previsto per la seconda metà del 2013, nel rispetto delle azioni in corso e di quelle programmate nell'ambito delle politiche unionali pertinenti. Sulla base dei pilastri identificati nella presente comunicazione, essa includerà gli ambiti e gli interventi prioritari su cui concentrare il sostegno per rispondere alle sfide e opportunità sopra indicate. Fisserà inoltre obiettivi precisi in linea con quelli stabiliti per la strategia Europa 2020. Tali azioni saranno intraprese dalle parti interessate della regione con cui la Commissione collaborerà, in particolare governi e agenzie, regioni, comuni, operatori economici, ricercatori e organizzazioni internazionali e non governative.

La Commissione collaborerà con queste parti interessate e con altre istituzioni, organismi di programmazione e organizzazioni intergovernative operanti nella regione, al fine di allineare, ove del caso, le loro attività agli obiettivi della strategia e di identificare gli organismi di coordinamento per le azioni e i progetti previsti.

La governance della strategia andrebbe definita in modo da stabilire, monitorare e attuare il suo piano d'azione nel modo più coerente possibile.

## **CONCLUSIONI**

La Commissione è convinta che il quadro così definito offrirà un sostegno a tutti i paesi in vista del conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020 con riguardo alle loro risorse marittime, al loro potenziale e al loro uso sostenibile. Esso promuoverà l'integrazione europea e la cooperazione territoriale in modo flessibile e inclusivo, nel rispetto del principio di sussidiarietà. La Commissione europea desidera sapere se gli ambiti prioritari identificati includono le principali questioni in gioco, per le quali una maggiore cooperazione può risultare determinante. La Commissione europea gradirebbe inoltre ricevere idee per una struttura di governance efficace e flessibile che accompagni la strategia e il piano d'azione e consenta di attuare gli interventi. Essa invita pertanto il Consiglio, il Parlamento europeo, il Comitato delle regioni e il Comitato economico e sociale europeo ad esaminare e approvare la presente comunicazione.