

Ref.:305/2025

Rome, 15 october 2025

English ([click here](#))

Français ([cliquez ici](#))

Español ([haga click aqui](#))

Italiano ([clicca qui](#))

Ελληνική([κλικοδώ](#))

Hrvatski ([klikniteovdje](#))

Verbale del Gruppo di Lavoro 3

Online

16 aprile 2025

Il coordinatore apre i lavori illustrando l'agenda, che viene approvata, così come il verbale della riunione ibrida del GL3 tenutasi a Roma il 26 febbraio 2025. Questa riunione sarà focalizzata sul tema della decarbonizzazione energetica in alternanza con l'altra tematica riguardante la pianificazione spaziale marittima. Procede ad illustrare i principali risultati del WKDECA della CGPM, in cui il MEDAC ha contribuito con una presentazione. Il seminario era incentrato sul valutare e progredire sulle iniziative di decarbonizzazione in corso nel settore della pesca ed ha riscontrato una notevole partecipazione, confermando la grande attenzione su questo argomento. Per la piccola pesca (SSF) gli studi hanno evidenziato come primo intervento di riduzione dei consumi una modifica comportamentale del pescatore, che ottimizza lo spostamento fino alla zona di pesca, mentre per la pesca al traino si è riscontrata una diminuzione attraverso l'alleggerimento dei pesi. Il coordinatore sintetizza i principali studi presentati durante il seminario, tra cui alcuni sui carburanti alternativi, motori ibridi e modifiche alle imbarcazioni. Il gruppo di lavoro CGPM ha sottolineato l'importanza della collaborazione tra ricercatori e settore pesca per individuare gli interventi più appropriati sul miglioramento energetico. Gli attrezzi più impattanti in termini di consumo di carburante sono lo strascico e la draga. Il report verrà inviato ai soci del MEDAC, una volta reso disponibile, perché vi sono spigati in dettaglio tutti i progetti presentati durante l'incontro. Durante il WKDECA, inoltre, è stata presentata la piattaforma della CGPM per condividere buone pratiche e possibili soluzioni per la decarbonizzazione. Il coordinatore si propone di monitorarne il lancio e le modalità di utilizzo. Oltre agli aspetti precedentemente evidenziati, le conclusioni chiave e raccomandazioni supportano il progetto Decarbynt, come modello per l'innovazione sostenibile degli attrezzi e la necessità di modellare le soluzioni sui bisogni locali. Le principali problematiche riscontrate dal settore includono i costi elevati per la transizione, le problematiche legate alla sicurezza e la mancanza di incentivi per le tecnologie alternative. È necessario, quindi, un approccio bilanciato che combini le politiche, la tecnologia, gli incentivi e i protocolli di sicurezza. Marco Costantini espone gli aspetti principali del progetto Decarbynt, che è stato di grande interesse, anche perché è focalizzato sui piccoli accorgimenti tecnici, che possono ridurre i consumi senza richiedere un elevato investimento. Le strategie che saranno adottate dovranno considerare le caratteristiche locali, anche a livello tecnico, in termini di riduzione dell'attrito.

Dal dibattito, che segue l'intervento del coordinatore, emerge che i punti critici della transizione energetica riguardano principalmente i costi elevati e la sicurezza a bordo. Marco Spinadin (Fedagripesca), in particolare, ritiene che moltissimi operatori del settore sarebbero interessati a un corso che spieghi come risparmiare gasolio e Marco Costantini condivide l'urgenza di corsi che riguardino la tematica. Anche gli esperti scientifici, come Antonello Sala, hanno sostenuto l'importanza di organizzare corsi per adottare accorgimenti minimi, ma efficaci.

La parola passa a Marina Illuminati per un aggiornamento sui seminari che sono stati organizzati dalla partnership per la transizione energetica (ETP), sia per la pesca di piccola che di grande scala.

In tale ambito la CE ha condiviso alcuni elementi necessari per arrivare alla roadmap, considerando le costanti consultazioni degli stakeholders finalizzate alla transizione energetica. L'obiettivo è giungere a raccomandazioni finali entro settembre 2025 per pubblicare la roadmap nel 2026. Illuminati sottolinea che i punti critici sollevati in ambito ETP sono molto simili a quelli evidenziati in GFCM, tra cui sventa la questione della vetustà della flotta, non solo a livello mediterraneo, ma anche europeo. I prototipi di imbarcazioni, che al momento sono state prese in considerazione, possono non essere una valida soluzione per tutta l'Europa, per cui bisognerà valutare a seconda delle regioni anche eventuali compromessi ibridi. La principale necessità emersa in ambito ETP era rivolta allo sviluppo di soluzioni su ampia scala nel più breve tempo possibile, accelerando la fase dei prototipi, ma sempre tenendo in considerazione la consultazione del settore. Nella parte finale del processo si dovrà capire quanti e quali progetti potranno passare ad una fase attuativa, considerando anche che il FEAMPA presenta diverse difficoltà nel sostenere la costruzione dei prototipi.

Il coordinatore sottolinea che si notano diverse sovrapposizioni tra quanto condiviso in ambito CGPM, MEDAC e ETP. Tutto questo processo, però, deve essere svolto in collaborazione con il settore, come richiesto dai ricercatori stessi, ed è importante che questa collaborazione sia regolamentata. Cita l'esempio della MSP, ambito in cui il MEDAC aveva sottolineato il fatto di non essere stato interpellato e la risposta ricevuta dalla DG MARE era argomentata dalle consultazioni svolte nei diversi porti attraverso i progetti in corso. Marco Costantini propone, quindi, di richiedere che tutti questi progetti debbano essere presentati in ambito MEDAC per favorire una collaborazione costruttiva.

Emanuele Sciacovelli (Federpesca) sottolinea che il dibattito precedente al suo intervento riguardava la SSF poiché nella transizione energetica la piccola e la grande pesca dovrebbero fare due percorsi diversi per poter trovare finanziamenti atti a sostituire le vecchie imbarcazioni con quelle nuove. Ritene che gli incontri di ETP non affrontassero il tema in modo realistico. Una delle possibilità è utilizzare carburanti a minore impatto o creare un fondo collettivo che consenta la realizzazione di qualcosa di veramente innovativo. Il coordinatore condivide il fatto che si stia affrontando una fase ancora molto preliminare ed Emanuele Sciacovelli risponde proponendo piccoli passaggi, come vernici innovative e motori ibridi.

Antonio Pucillo (ETF) si chiede perché lo stesso ragionamento non sia in corso anche per le imbarcazioni da diporto e il coordinatore gli risponde che sarà necessario informarsi, poiché solo nei settori delle navi da crociera e dei trasporti ha notato la stessa spinta all'innovazione. Sciacovelli risponde che partecipando al cluster marittimo, che si occupa di decarbonizzazione, ha saputo che il settore del diporto ha solo lo 0,01% di consumo di carburante e che in questa tematica è all'avanguardia. Il coordinatore, alla luce del dibattito, propone che i punti da includere in una proposta di parere su questo argomento considerino le seguenti necessità: il passaggio dal lavoro teorico alla fase pragmatica, la consultazione degli stakeholder durante tutto il processo e l'importanza che anche gli altri settori riducano i consumi di carburante.

Marco Costantini annuncia a tutti che cambierà lavoro perché, dopo tanti anni nel WWF, andrà a lavorare in Global Fishing Watch.

Rosa Caggiano augura buona fortuna al coordinatore e aggiorna tutti i soci sul fatto che l'associazione Friska Riba ha richiesto l'adesione al MEDAC e che si è ricevuta l'approvazione dal governo croato.

Si chiudono così i lavori del GL3, ringraziando gli interpreti.

Πρακτικά της Ομάδας Εργασίας 3
Διαδικτυακά
16 Απριλίου 2025

Ο συντονιστής κηρύσσει την έναρξη των εργασιών και παραθέτει την ημερήσια διάταξη η οποία εγκρίνεται όπως και τα πρακτικά της υβριδικής συνάντησης της ΟΕ3 που έλαβε χώρα στην Ρώμη στις 26 Φεβρουαρίου 2025. Η συνάντηση αυτή θα εστιαστεί στο θέμα της ενεργειακής απεξάρτησης από τον άνθρακα καθώς και σε μία άλλη θεματολογία που αφορά τον θαλάσσιο χωρικό σχεδιασμό. Αναφέρεται κατόπιν στα βασικά αποτελέσματα της WKDECA στην ΓΕΑΜ όπου το MEDAC έκανε μία παρουσίαση. Το σεμινάριο είχε επικεντρωθεί στην αξιολόγηση και στην προώθηση πρωτοβουλιών απεξάρτησης από τον άνθρακα όπως αναλαμβάνονται στον αλιευτικό κλάδο. Υπήρξε μία σημαντική συμμετοχή πράγμα που επιβεβαίωσε την ιδιαίτερη προσοχή που επισύρει αυτό το θέμα. Σε ότι αφορά την αλιεία μικρής κλίμακας, (SSF) , οι μελέτες ανέφεραν ως πρώτη παρέμβαση μείωσης της κατανάλωσης την αλλαγή συμπεριφοράς των αλιέων που προτιμούν να μεταφέρονται προς την αλιευτική ζώνη. Σε ότι αφορά την αλιεία με τράτες καταγράφηκε μία πτωτική τάση με την μείωση του βάρους. Ο συντονιστής κάνει μία σύνθεση των βασικών μελετών που παρουσιάστηκαν κατά την διάρκεια του σεμιναρίου. Παρουσιάστηκαν μεταξύ των άλλων και μερικές μελέτες για τα εναλλακτικά καύσιμα, τους υβριδικούς κινητήρες και τις αλλαγές στα αλιευτικά. Η ομάδα εργασίας της ΓΕΑΜ υπογράμμισε την σημασία της συνεργασίας μεταξύ των ερευνητών και του αλιευτικού κλάδου προκειμένου να εντοπιστούν οι πλέον κατάλληλες παρεμβάσεις για την επίτευξη ενεργειακών βελτιώσεων. Τα πιο επιδραστικά εργαλεία από την άποψη της κατανάλωσης καυσίμων είναι οι τράτες και ο βυθοκόρος. Η έκθεση θα αποσταλεί στα μέλη του MEDAC μόλις ολοκληρωθεί. Εκεί εξηγούνται λεπτομερώς όλα τα προγράμματα που υποβλήθηκαν κατά την διάρκεια της συνάντησης. Κατά την διάρκεια της WKDECA επίσης παρουσιάστηκε η πλατφόρμα της ΓΕΑΜ που αφορούσε βέλτιστες πρακτικές και δυνατές λύσεις για την απεξάρτηση από τον άνθρακα. Ο συντονιστής πρότεινε να γίνει ένας έλεγχος του ξεκινήματος και των τρόπων χρήσης. Πέρα από τα θέματα που αναφέρθηκαν προηγουμένως, τα βασικά συμπεράσματα και οι προτάσεις στηρίζουν το πρόγραμμα DecarbonYT ως μοντέλο για την βιώσιμη καινοτομία στα εργαλεία καθώς και την ανάγκη να υπάρξουν λύσεις για τις τοπικές ανάγκες. Μεταξύ των βασικών προβληματικών του κλάδου συμπεριλαμβάνεται το υψηλό κόστος για την μετάβαση καθώς και οι προβληματικές που συνδέονται με την ασφάλεια και την έλλειψη κινήτρων για τις εναλλακτικές τεχνολογίες.

Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο να υπάρξει μία ισορροπημένη προσέγγιση που να συνδυάζει τις πολιτικές, την τεχνολογία, τα κίνητρα και τα πρωτόκολλα ασφαλείας. Ο Marco Costantini παραθέτει τις βασικές πτυχές του προγράμματος DecarbonYT το οποίο παρουσίασε μεγάλο ενδιαφέρον μεταξύ των άλλων γιατί εστιάζεται σε μικρές τεχνικές αλλαγές που θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην μείωση της κατανάλωσης δίχως να απαιτούν μεγάλες επενδύσεις. Οι στρατηγικές που θα υιοθετηθούν θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα τοπικά χαρακτηριστικά ακόμη και σε τεχνικό επίπεδο, από την άποψη της μείωσης των συγκρούσεων. Από την συζήτηση που ακολούθησε της παρέμβασης του συντονιστή, προκύπτει ότι τα βασικά σημεία ενεργειακής μετάβασης αφορούν κυρίως το υψηλό κόστος και την ασφάλεια επάνω στο αλιευτικό.

Ιδιαίτερα ο Marco Spinadin (Fedagripesca), θεωρεί ότι πολλοί από αυτούς που δραστηριοποιούνται στον κλάδο θα ενδιαφέροντο για ένα σεμινάριο που θα εξηγούσε πως θα ήταν δυνατόν να γίνεται οικονομία στο ντήζελ .

Ο Marco Costantini αναφέρει ότι συμμερίζεται απόλυτα την ανάγκη για διοργάνωση σεμιναρίων σχετικά με αυτό το θέμα. Ακόμη και οι επιστημονικοί εμπειρογνώμονες όπως ο Antonello Sala υποστήριξαν ότι είναι αναγκαίο να οργανωθούν σεμινάρια που θα οδηγήσουν την λήψη μικρών αλλά αποτελεσματικών μέτρων.

Ο λόγος περνάει στην Marina Illuminati που ενημερώνει για τα σεμινάρια που οργανώθηκαν από την Κοινοπραξία Ενεργειακής Μετάβασης (ETP) για το θέμα της αλιείας μικρής κλίμακας και μεγάλης κλίμακας. Σε αυτό το πλαίσιο η ΕΕ ανέφερε μερικά βασικά στοιχεία προκειμένου να καταλήξουν σε ένα οδικό χάρτη λαμβάνοντας υπόψη τις διαρκείς διαβουλεύσεις των stakeholders που στόχο έχουν την ενεργειακή μετάβαση. Στόχος είναι να ολοκληρωθούν οι τελικές συστάσεις μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2025 προκειμένου να δημοσιευτεί ο οδικός χάρτης το 2026. Η κα Illuminati υπογραμμίζει ότι τα βασικά σημεία που ετέθησαν στο πλαίσιο της ETP είναι παρεμφερή με αυτά που αναφέρθηκαν στην GEAM. Μεταξύ αυτών τίθεται και το θέμα της παλαιότητας του στόλου όχι μόνον σε μεσογειακό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα πρότυπα των αλιευτικών που ελήφθησαν υπόψη θα μπορούσαν και να μην είναι μία έγκυρη λύση για όλη την Ευρώπη. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να γίνει η αξιολόγηση ανάλογα με τις περιφέρειες και ενδεχομένως να υπάρξουν και μερικού υβριδικοί συμβιβασμοί. Η βασική ανάγκη που προέκυψε στο πλαίσιο της ETP αφορούσε την ανάπτυξη λύσεων σε ευρεία κλίμακα όσο γίνεται πιο σύντομα. Θα πρέπει να επιταχυνθεί η φάση των προτύπων αλλά θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι διαβουλεύσεις στον κλάδο. Στο τελικό μέρος της διαδικασίας θα πρέπει να είναι κατανοητό ποια και πόσα προγράμματα θα μπορούσαν να περάσουν στην εφαρμοστική φάση λαμβάνοντας μεταξύ των άλλων υπόψη ότι το FEAMPA προβάλλει δυσκολίες στο να υποστηρίξει την κατασκευή προτύπων.

Ο συντονιστής υπογραμμίζει ότι παρατηρούνται διάφορες επικαλύψεις μεταξύ GEAM, MEDAC και ETP. Όλη αυτή η διαδικασία όμως θα πρέπει να γίνει σε συνεργασία με τον κλάδο όπως ζητήθηκε από τους ίδιους τους ερευνητές. Είναι σημαντικό αυτή η συνεργασία να διέπεται από κανόνες.

Αναφέρεται στο παράδειγμα του ΘΧΣ ένα πλαίσιο όπου το MEDAC είχε υπογραμμίσει το γεγονός ότι δεν εκκληθεί να πει την άποψή του. Η απάντηση που ελήφθη από την DG MARE στηριζόταν στις διαβουλεύσεις που έγιναν στους διάφορους λιμένες με βάση τα τρέχοντα προγράμματα.

Ο Marco Costantini πρότεινε να ζητηθεί να παρουσιαστούν όλα αυτά τα προγράμματα στο πλαίσιο του MEDAC προκειμένου να υπάρξει μία παραγωγική συνεργασία.

Ο Emanuele Sciacovelli (Federpesca) υπογραμμίζει ότι η συζήτηση που προηγήθηκε της παρέμβασής του αφορούσε την αλιεία μικρής κλίμακας αφού κατά την ενεργειακή μετάβαση η μικρή και η μεγάλη αλιεία θα έπρεπε να ακολουθήσουν δύο διαφορετικές πορείες προκειμένου να βρεθούν επενδύσεις που θα βοηθούσαν να αντικατασταθούν τα παλαιά αλιευτικά με καινούργια.

Θεωρεί ότι οι συναντήσεις της ETP δεν αντιμετωπίζουν το θέμα με ρεαλιστικό τρόπο. Μία από τις δυνατότητες είναι να χρησιμοποιούνται τα καύσιμα που έχουν μικρότερες επιπτώσεις ή να δημιουργηθεί ένα κοινό ταμείο που θα επιτρέψει την επίτευξη κάποιου πραγματικά καινοτόμου προγράμματος. Ο συντονιστής συμφωνεί ότι πρόκειται για μία φάση εντελώς προκαταρκτική και ο Emanuele Sciacovelli απαντάει προτείνοντας μικρές αλλαγές όπως καινοτόμα βερνίκια ή υβριδικούς κινητήρες.

Ο Antonio Pucillo (ETF) αναρωτιέται για πιο λόγο η ίδια λογική δεν ισχύει και για τα σκάφη αναψυχής ενώ ο συντονιστής του απαντάει ότι θα έπρεπε να ενημερωθεί αφού μόνον στον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατικών σκαφών παρατήρησε την ίδια τάση για καινοτομίες.

Ο κος Sciacovelli απαντάει ότι συμμετέχοντας στο θαλάσσιο cluster που ασχολείται με την απεξάρτηση από τον άνθρακα, έμαθε ότι ο κλάδος των σκαφών αναψυχής καταναλώνει μόνον το 0.01% των καυσίμων και ότι από αυτή την άποψη είναι πρωτοπόρος. Ο συντονιστής στο φως της συζήτησης προτείνει ότι τα σημεία που θα πρέπει να συμπεριληφθούν σε μία πρόταση γνωμοδότησης σχετικά με αυτό το θέμα, θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τις παρακάτω ανάγκες: το πέρασμα από την θεωρητική στην πρακτική φάση, την διαβούλευση των stakeholders κατά την διάρκεια όλης της διαδικασίας και την σημασία που έχει το να μειώσουν και άλλοι κλάδοι την κατανάλωση καυσίμων.

Ο Marco Costantini ανακοινώνει σε όλους ότι θα αλλάξει εργασία και μετά από πολλά χρόνια στο WWF, θα εργαστεί στο Global Fishing Watch

Η Rosa Caggiano εύχεται καλή τύχη στον συντονιστή και ενημερώνει τα μέλη ότι η οργάνωση Friska Riba ζήτησε να προσχωρήσει στο MEDAC και ότι υπήρξε έγκριση της κροατικής κυβέρνησης.

Ο συντονιστής ευχαριστεί τους διερμηνείς και κηρύσσει την λήξη της συνάντησης .

Procès-verbal du Groupe de travail 3

Visioconférence

16 avril 2025

Le coordinateur ouvre la séance et présente l'ordre du jour, qui est approuvé, comme le procès-verbal de la réunion hybride du GT3 qui s'est tenue à Rome le 26 février 2025. Cette réunion sera principalement consacrée à la décarbonation, en alternance avec l'autre grand thème de la planification de l'espace maritime. Il présente les principaux résultats du groupe de travail DECA de la CGPM, auquel le MEDAC a participé par une présentation. Le séminaire était articulé autour de l'évaluation et des avancées sur les initiatives de décarbonation en cours dans le secteur de la pêche et a fait l'objet d'une participation importante, qui témoigne de la grande attention que suscite ce sujet. Pour la pêche artisanale (SSF), les études ont mis en évidence comme première intervention de réduction de la consommation une modification des comportements des pêcheurs, qui optimisent les déplacements jusqu'à la zone de pêche, tandis que, pour la pêche au chalut, la diminution a été obtenue par l'allègement des poids. Le coordinateur résume les principales études présentées lors du séminaire, dont certaines concernaient les carburants alternatifs, les moteurs hybrides et les modifications des bateaux. Le groupe de travail de la CGPM a souligné l'importance de la collaboration entre chercheurs et secteur de la pêche pour identifier les interventions les plus appropriées en matière d'amélioration énergétique. Les engins les plus impactants en termes de consommation de carburant sont les chaluts et les dragues. Le rapport sera transmis aux membres du MEDAC dès qu'il sera disponible, car il décrit en détail tous les projets présentés lors de la réunion. La plateforme de la CGPM pour le partage de bonnes pratiques et de solutions de décarbonation a été présentée durant la réunion du groupe de travail DECA. Le coordinateur propose d'en suivre le lancement et les modes d'utilisation. En plus des aspects mentionnés plus haut, les conclusions principales et recommandations soutiennent le projet DecarbonyT en tant que modèle pour l'innovation durable en matière d'engins et la nécessité d'adapter les solutions aux besoins locaux. Les principaux problèmes du secteur comprennent le coût important de la transition, la sécurité et le manque d'aides pour les technologies alternatives. Il est par conséquent nécessaire d'adopter une approche équilibrée associant politiques, technologie, aides, et protocoles de sécurité. Marco Costantini présente les principaux aspects du projet DecarbonyT, qui s'est avéré très intéressant, notamment parce qu'il se concentre sur les petites mesures techniques permettant de réduire la consommation sans investissement important. Les stratégies qui seront adoptées devront tenir compte des caractéristiques locales, notamment sur le plan technique, concernant la réduction du frottement.

Il ressort de la discussion suivant l'intervention du coordinateur que les points critiques de la transition énergétique concernent principalement les coûts élevés et la sécurité à bord. Marco Spinadin (Fedagri Pesca) estime en particulier que de très nombreux opérateurs du secteur seraient intéressés par un cours leur expliquant comment économiser du gazole, et Marco Costantini est d'accord sur l'urgence d'organiser des cours sur le sujet. Les experts scientifiques, dont Antonello

Sala, ont eux aussi souligné l'importance de mettre en place des cours enseignant à prendre des mesures minimales, mais efficaces.

La parole passe ensuite à Marina Illuminati, qui fait le point sur les séminaires organisés par le partenariat pour une transition énergétique (ETP), pour la petite pêche et la pêche à grande échelle. À ce sujet, la CE a fait part de certains éléments nécessaires pour parvenir à établir la feuille de route, en tenant compte des consultations continues des parties prenantes concernant la transition énergétique. L'objectif est de parvenir à rédiger des recommandations finales d'ici à septembre 2025, afin de pouvoir publier la feuille de route en 2026. Marina Illuminati souligne que les points critiques évoqués dans le cadre de l'ETP sont très proches de ceux soulevés par la CGPM, notamment la question de la vétusté de la flotte, au niveau méditerranéen, mais aussi européen. Les prototypes de bateaux actuellement pris en compte pourraient ne pas être une solution adaptée à toute l'Europe, c'est pourquoi il sera peut-être nécessaire d'évaluer des compromis hybrides en fonction des régions. Le principal besoin soulevé par l'ETP concernait le développement de solutions à grande échelle dans les délais les plus courts possibles, en accélérant la phase de prototypage, mais en tenant toujours compte de la consultation du secteur. Dans la partie finale du processus, il faudra comprendre combien de projets pourront passer en phase de mise en œuvre, sachant que le FEAMPA présente également plusieurs difficultés concernant le soutien à la construction de prototypes.

Le coordinateur souligne que l'on observe plusieurs superpositions des sujets abordés par la CGPM, le MEDAC et l'ETP. L'ensemble de ce processus devra cependant se dérouler en collaboration avec le secteur, comme le demandent les chercheurs eux-mêmes, et il est important que cette collaboration suive des règles précises. Il en veut pour exemple la PEM, dans le cadre de laquelle le MEDAC avait regretté de ne pas avoir été interpellé, et la réponse de la DG MARE était motivée par les consultations menées dans les différents ports dans le cadre des projets en cours. Marco Costantini propose par conséquent de demander que tous ces projets soient présentés au MEDAC pour encourager une collaboration constructive.

Emanuele Sciacovelli (Federpesca) souligne que la discussion précédant son intervention concernait la petite pêche car, dans la transition énergétique, la petite pêche et la pêche à grande échelle devraient suivre deux parcours différents de recherche de financements pour le remplacement des vieux bateaux par des neufs. Les réunions de l'ETP n'ont à son avis pas affronté le sujet de manière réaliste. L'une des possibilités est d'utiliser des carburants à moindre impact ou de créer un fonds collectif permettant de réaliser des projets réellement innovants. Le coordinateur est d'accord sur le fait que l'on est actuellement dans une phase encore très précoce, et Emanuele Sciacovelli répond en proposant des petites dispositions, telles que les peintures innovantes et les moteurs hybrides. Antonio Pucillo (ETF) demande pour quelle raison ce raisonnement ne s'applique pas également aux bateaux de plaisance, et le coordinateur indique qu'il sera nécessaire de s'informer sur le sujet, car il n'a observé cet effort d'innovation que dans les secteurs des navires de croisière et des transports. Emanuele Sciacovelli répond que, grâce à sa participation au cluster maritime, qui s'occupe de décarbonation, il a appris que le secteur de la plaisance représentait seulement 0,01 % de la consommation de carburant, et qu'il était à l'avant-garde dans ce domaine. Le coordinateur, suite à cette discussion, propose que les points à inclure dans une proposition d'avis sur le sujet tiennent compte des besoins suivants : le passage du travail théorique à la phase pratique, la consultation



des parties prenantes tout au long du processus et l'importance que les autres secteurs réduisent eux aussi leur consommation de carburant.

Marco Costantini annonce qu'il change d'emploi, et quitte le WWF après de nombreuses années pour rejoindre Global Fishing Watch.

Rosa Caggiano lui souhaite une bonne continuation et informe les participants que l'association Friska Riba a demandé d'adhérer au MEDAC et que le gouvernement croate a donné son accord.

Ainsi se conclut la séance du GT3, non sans remercier les interprètes.



Zapisnik radne skupine 3

Online

16. travnja 2025.

Koordinator otvara sjednicu čitanjem dnevnog reda, koji se, zajedno sa zapisnikom s hibridnog sastanka RS3 održanog u Rimu 26. veljače 2025., usvaja. Na ovom će sastanku fokus biti na energetske dekarbonizaciji i prostornom planiranju morskog područja. Dalje predstavlja glavne zaključke GFCM-ove Radionice o dekarbonizaciji u ribarskom sektoru - WKDECA, na kojoj je MEDAC pridonio izlaganjem prezentacije. Seminar je bio usmjeren na procjenu i unapređenje inicijativa za dekarbonizaciju koje su u tijeku u sektoru ribarstva i bio je dobro posjećen, što potvrđuje veliku pozornost posvećenu ovoj temi. Za mali priobalni ribolov (SSF), studije su pokazale da se promjenom u ponašanju ribara najbitnije može utjecati na smanjenje potrošnje, jer se optimizira kretanje do ribolovnog područja, dok su za kočarenje pokazale da je došlo do smanjenja potrošnje kod manjeg opterećenja. Koordinator daje sažetak glavnih studija predstavljenih na seminaru, uključujući neke o alternativnim gorivima, hibridnim motorima i modifikacijama plovila. Radna skupina GFCM-a naglasila je važnost suradnje između istraživača i ribarskog sektora kako bi se utvrdilo gdje treba djelovati u cilju bolje energetske učinkovitosti. Alati koji najviše utječu na potrošnju goriva su koća i dredža. Izvješće će biti dostavljeno članovima MEDAC-a čim bude dostupno, jer su u njemu detaljno objašnjeni svi projekti predstavljeni na sastanku. Tijekom WKDECA-e predstavljena je i GFCM-ova platforma za razmjenu dobrih praksi i mogućih rješenja za dekarbonizaciju. Koordinator predlaže da sam prati pokretanje platforme i način na koji se koristi. Uz prethodno istaknute aspekte, ključni zaključci i preporuke podržavaju projekt DecarbonyT kao model za održivu inovaciju alata i potrebu za modeliranjem rješenja sukladno lokalnim potrebama. Među glavnim izazovima s kojima se suočava industrija navodi se visok trošak tranzicije, problemi vezani uz sigurnost i nedostatak poticaja za alternativne tehnologije. Potreban je uravnotežen pristup koji kombinira politike, tehnologiju, poticaje i sigurnosne protokole. Marco Costantini izlaže glavne aspekte projekta Decarbonyt, koji je izazvao veliko zanimanje, između ostalog i zato što je usmjeren na male tehničke mjere, kojima se može smanjiti potrošnja bez potrebe za velikim ulaganjem. Strategije koje će se usvojiti morat će voditi računa o lokalnim značajkama, i na tehničkoj razini, u smislu smanjenja trenja.

Iz rasprave koja je uslijedila nakon govora koordinatora proizlazi da se kritične točke energetske tranzicije uglavnom odnose na visoke troškove i sigurnost na plovilu. Marco Spinadin (Fedagripesca) vjeruje da bi mnogi operateri u sektoru bili zainteresirani za tečaj na kojem bi se objasnilo kako uštedjeti na dizelu, a Marco Costantini se slaže da bi hitno trebale edukacije na tu temu. Čak se i znanstveni stručnjaci, poput Antonella Sale, slažu da je važno organizirati edukacije za usvajanje minimalnih, ali učinkovitih mjera.

Marina Illuminati izlaže novosti o seminarima koje je organiziralo Partnerstvo za energetske tranzicije (ETP), za mali priobalni i industrijski ribolov. U tom je kontekstu Europska komisija podijelila neke elemente potrebne za izradu plana (*roadmap*), uzimajući u obzir stalna savjetovanja s dionicima usmjerena na energetske tranzicije. Cilj je do rujna 2025. donijeti konačne preporuke za objavljivanje plana 2026.godine. Illuminati ističe da su kritične točke spomenute u ETP-u vrlo slične

onima istaknutima u GFCM-u, među kojima se navodi pitanje starosti flote, ne samo na mediteranskoj, već i na europskoj razini. Prototipovi brodova, koji se trenutno razmatraju, možda nisu održivo rješenje za cijelu Europu, pa će se svi hibridni kompromisi također morati procijeniti za svaku regiju zasebno. U ETP-u je utvrđeno da je glavna potreba razviti rješenje velikih razmjera u najkraćem mogućem roku, ubrzavajući fazu prototipa, ali uvijek vodeći računa o savjetovanju sa sektorom. U završnom dijelu procesa bit će potrebno shvatiti koji će projekti i koliko njih moći prijeći u fazu provedbe, pa i s obzirom na to da se u kontekstu potpora za izgradnju prototipova uz pomoć EFPR-a fonda pojavljuje cijeli niz teškoća.

Koordinator ističe da se na raspravama u GFCM-u, MEDAC-u i ETP-u više stvari preklapa. Međutim, cijeli ovaj proces mora se provoditi u suradnji sa sektorom, kako to zahtijevaju i sami istraživači, a važno je da se ta suradnja regulira. Navodi primjer MSP-a, temu na koju MEDAC ističe da se s njim nije savjetovalo, i da se odgovor GU MARE-a temeljio na savjetovanjima provedenima u različitim lukama u okviru tekućih projekata. Marco Costantini stoga predlaže da se zatraži da se svi ti projekti predstave u okviru MEDAC-a kako bi se potaknula konstruktivna suradnja.

Emanuele Sciacovelli (Federpesca) ističe da se prethodna rasprava odnosila na SSF jer bi u energetske tranzicije mali priobalni i industrijski ribolov trebali slijediti dva različita puta kako bi pronašli sredstva za zamjenu starih brodova novim. Smatra da se na sastancima ETP-a nisu realno bavili tim pitanjem. Jedna od mogućnosti je korištenje goriva s manjim negativnim učinkom ili stvaranje kolektivnog fonda koji omogućuje realizaciju nečeg uistinu inovativnog. Koordinator se slaže da smo još uvijek suočeni s preliminarnom fazom, a Emanuele Sciacovelli predlaže male korake, kao što su inovativne boje i hibridni motori.

Antonio Pucillo (ETF) pita se zašto se ne razmišlja u istom smjeru i za brodove za razonodu, a koordinator odgovara da će biti potrebno raspitati se, budući da je samo u sektorima kružera i transporta primijetio taj isti poriv za inovacijama. Sciacovelli odgovara da je sudjelovao u pomorskom klasteru koji se bavi dekarbonizacijom i saznao da rekreacijski sektor ima samo 0,01% potrošnje goriva i da je po ovom pitanju predvodnik. Koordinator predlaže da se u točkama koje treba uključiti u nacrt mišljenja o ovoj temi uzmu u obzir sljedeće potrebe: prijelaz s teorije na pragmatičnu fazu, savjetovanje s dionicima tijekom cijelog procesa i važnost smanjenja potrošnje goriva i u drugim sektorima.

Marco Costantini svima najavljuje da ide na novo radno mjesto i, nakon mnogo godina u WWF-u, prelazi u Global Fishing Watch.

Rosa Caggiano koordinatoru želi puno sreće i obavješćuje članove da je za članstvo u MEDAC-u podnijela zahtjev udruga Friška Riba i da je dobila odobrenje Vlade Republike Hrvatske.

Time se zaključuje rad RS3 uz zahvale prevoditeljima.

Report of Working Group 3 meeting

Online

16th April 2025

The coordinator opened the meeting; he presented the agenda, which was approved together with the report of the hybrid WG3 meeting held in Rome on 26th February 2025. He proceeded to inform the participants that this meeting would focus on the decarbonisation of energy and on maritime spatial planning. He then illustrated the main results of the GFCM Workshop on the decarbonisation of the fishing industry (WKDECA), which the MEDAC contributed to with a presentation. The workshop focused on evaluating and advancing ongoing decarbonisation initiatives in the fisheries sector, it was well attended, confirming the high level of interest in this subject. The meeting learnt that studies concerning small-scale fisheries (SSF) have shown that the first step towards reducing consumption involves a change in behaviour by fishers, optimising travel to the fishing area. Further studies regarding trawl fisheries demonstrate that lightening weights reduces fuel use. The coordinator summarised the main studies presented during the workshop, including those on alternative fuels, hybrid engines and modifications to fishing vessels. During the GFCM workshop, the importance of collaboration between researchers and the fisheries sector was emphasised in order to identify the most appropriate measures to improve energy efficiency. The gears with the greatest impact in terms of fuel consumption are dredges and bottom trawl gear. The coordinator said that the MEDAC members would receive the report detailing all the projects presented during the meeting when it became available. The GFCM platform for sharing best practices and possible solutions to achieve decarbonisation was also presented during WKDECA. The coordinator promised to monitor its launch and how it was used. In addition to the aspects highlighted so far, the meeting was told that the key conclusions and recommendations supported the DecarbonyT project as a model for sustainable gear innovation and for the customisation of solutions to local needs. He added that the main issues identified by the sector included high transition costs, safety issues, and a lack of incentive schemes for alternative technologies; a balanced approach was therefore needed, combining policies, technology, incentives, and safety protocols. Marco Costantini then outlined the main features of the Decarbonyt project, which attracted considerable interest, not least because it focuses on small technical measures that can reduce consumption without requiring large investments. He stressed that the strategies to be adopted should take local characteristics into account, including technical features to reduce friction.

The debate which followed the coordinator's address revealed that the critical issues surrounding energy transition mainly concerned high costs and safety on board. Marco Spinadin (Fedagripesca) in particular said that many sector operators would be interested in a course explaining how to save fuel, and Marco Costantini agreed that there was an urgent need for training on this matter. Scientific experts, such as Antonello Sala, also supported organising courses to adopt minimal but effective measures.

Marina Illuminati took the floor to provide an update on the workshops organised by the Energy Transition Partnership (ETP) for both small-scale and large-scale fisheries. The meeting learnt that

the EC provided information on the elements which were necessary to achieve a roadmap, bearing in mind the ongoing stakeholder consultations focusing on energy transition. She said that the aim was to draw up final recommendations by September 2025 so as to publish the roadmap in 2026. The participants were told that the ETP had highlighted similar critical issues to those raised in the framework of the GFCM, in particular the ageing fleet throughout Europe, not just in the Mediterranean. The prototype vessels currently under consideration may not be a viable option for the whole of Europe, so it could prove necessary to compromise with hybrid solutions to be evaluated on a regional basis. The main need that emerged in the ETP was to develop large-scale solutions as quickly as possible, accelerating the prototype phase while taking consultations with the sector into constant account. The final part of the process would involve determining how many and which projects would move on to the implementation phase, given that there were several challenges to using the EMFAF to support the construction of prototypes.

The coordinator drew attention to the many areas of overlap between what has been said within the GFCM, the MEDAC, and the ETP. He stressed the need, however, to ensure collaboration with the sector throughout this entire process, as requested by the researchers themselves, and this collaboration should be regulated. He cited the example of MSP, an area in which the MEDAC pointed out that it was not consulted, and the reply received from DG MARE included mention of the consultations carried out in various ports in the context of ongoing projects. Marco Costantini therefore suggested that all such projects should be presented within the MEDAC in order to foster constructive collaboration.

Emanuele Sciacovelli (Federpesca) stressed that the debate prior to his remarks concerned SSF, given that for energy transition, small-scale and large-scale fisheries should take two different routes to find funding for the replacement of old vessels with new ones. He added that the ETP meetings did not address the issue in a realistic manner. One possibility could be fuel with a lower impact, or the creation of a joint fund that would enable the implementation of something truly innovative. The coordinator agreed that this was still a preliminary phase, and Emanuele Sciacovelli replied by suggesting small steps, such as innovative paints and hybrid engines.

Antonio Pucillo (ETF) wondered why the same reasoning was not applied to recreational craft, and the coordinator replied that they would need to find out. He had only noticed the same drive for innovation in the cruise ship and transport sectors. Emanuele Sciacovelli added that he participated in the maritime cluster which deals with decarbonisation, and he had learned that recreational vessels only accounted for 0.01% of overall fuel consumption, and in any case this sector was a forerunner where these innovations were concerned. In light of the debate, the coordinator listed the points he thought should be included in draft advice on this subject: the transition from theoretical work to the practical phase, consultation with stakeholders throughout the process, and the importance of other sectors also reducing fuel consumption.

Marco Costantini informed the meeting that he would be changing jobs, and after many years working for the WWF he would be taking up a position at Global Fishing Watch.

Rosa Caggiano wished the coordinator good luck. She then updated members on the fact that the association Friska Riba has applied for membership of the MEDAC, which had been approved by the Croatian government.

The WG3 meeting was closed, and the interpreters were thanked.

Acta del Grupo de Trabajo 3

En línea

16 de abril de 2025

El coordinador abre la sesión presentando el orden del día, que es aprobado, así como el acta de la reunión híbrida del GT3 celebrada en Roma el 26 de febrero de 2025. Señala que la reunión actual se centrará tanto en la descarbonización energética como en la Planificación Espacial Marina. A continuación, procede a presentar los principales resultados del WKDECA de la CGPM, al que el MEDAC contribuyó con una presentación. Centrado en la evaluación y el progreso de las iniciativas de descarbonización en curso en el sector pesquero, el seminario contó con una nutrida asistencia, lo que confirma la gran atención que despierta este tema. En el caso de la pesca en pequeña escala (PPE), los estudios han identificado como primera intervención para reducir el consumo un cambio en el comportamiento pesquero consistente en optimizar los viajes a la zona de captura, mientras que, en el caso de la pesca de arrastre, la reducción puede lograrse aligerando los pesos. El coordinador resume el contenido de los principales estudios presentados durante el seminario destacando, entre otros, los referidos a combustibles alternativos, motores híbridos y modificaciones de los buques. El grupo de trabajo de la CGPM hizo hincapié en la importancia de la colaboración entre los investigadores y la industria pesquera para identificar las intervenciones más adecuadas para la mejora energética, señalando que los artes con mayor impacto en términos de consumo de combustible son la red de arrastre de fondo y la draga. En cuanto esté disponible, el informe se enviará a los miembros del MEDAC, ya que explica detalladamente todos los proyectos presentados durante la reunión. Durante el WKDECA también se presentó la plataforma de la CGPM para compartir buenas prácticas y posibles soluciones para la descarbonización. El coordinador se propone hacer un seguimiento de su puesta en marcha y de su utilización. Además de los aspectos reseñados, las principales conclusiones y recomendaciones apoyan el proyecto DecarbonyT como modelo de innovación sostenible de las herramientas y la necesidad de modelar las soluciones en función de las exigencias locales.

Por otro lado, entre las principales dificultades a las que se enfrenta la industria figuran los elevados costes de transición, los problemas de seguridad y la falta de incentivos para las tecnologías alternativas. Por tanto, es necesario un planteamiento equilibrado, que integre política, tecnología, incentivos y protocolos de seguridad. Marco Costantini esboza los principales aspectos del proyecto Decarbonyt, que ha despertado gran interés, también porque está centrado en pequeñas medidas técnicas que pueden reducir el consumo sin requerir grandes inversiones. Las estrategias que se adopten deberán tener en cuenta las características locales, también a nivel técnico, en términos de reducción de fricciones.

Del debate que sigue a la intervención del coordinador se desprende que los puntos críticos de la transición energética residen principalmente en los costes elevados y la seguridad a bordo. Marco Spinadin (Fedagri Pesca), en particular, cree que muchos operadores del sector estarían interesados

en seguir un curso que explicara cómo ahorrar gasóleo, y Marco Costantini también comparte la urgencia de iniciativas de formación sobre el tema. Por último, los expertos científicos, como Antonello Sala, también coinciden en la importancia de organizar cursos para ayudar a adoptar medidas mínimas pero eficaces.

Se cede la palabra a Marina Illuminati para una actualización sobre los talleres organizados por la Asociación para la Transición Energética (ETP), tanto para la pesca a pequeña como a gran escala. En este contexto, la CE ha compartido algunos de los elementos necesarios para la elaboración de una hoja de ruta, dadas las continuas consultas de las partes interesadas con vistas a la transición energética. El objetivo es llegar a unas recomendaciones finales para septiembre de 2025, con vistas a publicar la hoja de ruta en 2026. Illuminati subraya que los puntos críticos planteados en la ETP son muy similares a los destacados en la CGPM, y entre ellos se encuentra la cuestión del envejecimiento de la flota, no sólo en el Mediterráneo, sino también en Europa. Los buques prototipo que se barajan actualmente pueden no ser una solución viable para toda Europa, por lo que habrá que evaluar también posibles compromisos híbridos a escala regional. La principal necesidad surgida en la ETP es el desarrollo de soluciones a gran escala en el menor tiempo posible, acelerando la fase de prototipado, pero sin dejar nunca de lado la consulta a la industria. En la parte final del proceso, será necesario entender cuántos y cuáles proyectos podrán pasar a una fase posterior de implementación, considerando también que el FEMPA presenta varias dificultades para apoyar la construcción de prototipos.

El coordinador subraya que existe cierta convergencia entre los contenidos compartidos en la CGPM, el MEDAC y la ETP. Sin embargo, todo el proceso debe realizarse en colaboración con el sector, tal y como solicitan los propios investigadores, y es importante que esta colaboración esté reglamentada. Cita el ejemplo de la PEM, para la que el MEDAC había hecho notar que no se le había consultado y la DG MARE había respondido alegando que se habían realizado consultas en los diferentes puertos a través de proyectos en curso. Marco Costantini propone por tanto solicitar la presentación de todos estos proyectos en el seno del MEDAC con el fin de impulsar una cooperación constructiva.

Respecto a la transición energética, Emanuele Sciacovelli (Federpesca) subraya que la pesca artesanal y la pesca a gran escala deberían seguir dos caminos diferentes para encontrar las financiaciones necesarias para sustituir los buques viejos. En su opinión, las reuniones de la ETP no abordaron la cuestión de forma realista. Se podrían utilizar combustibles menos impactantes o crear un fondo colectivo para medidas realmente innovadoras.

El coordinador reconoce que aún se está en una fase muy preliminar y Sciacovelli contesta proponiendo avanzar en pequeños pasos, empezando por el uso de pinturas innovadoras y motores híbridos.

Antonio Pucillo (ETF) pregunta por qué no se hacen las mismas reflexiones para las embarcaciones de recreo, y el coordinador responde que se necesita más información, ya que sólo en los sectores de los cruceros y el transporte ha observado este mismo impulso innovador.



Sciacovelli añade que durante su participación en el cluster marítimo, que se ocupa de la descarbonización, aprendió que el sector de las embarcaciones de recreo sólo consume un 0,01% de combustible y que en este sentido está a la vanguardia. A la luz de la evolución del debate, el coordinador sugiere que los puntos que se incluyan en el proyecto de dictamen sobre este tema tengan en cuenta las siguientes necesidades: pasar de las formulaciones teóricas a una fase práctica, la consulta a las partes interesadas a lo largo de todo el proceso y la necesidad de que otros sectores reduzcan también el consumo de combustible.

Marco Costantini anuncia que, después de haber trabajado con WWF durante muchos años, cambiará y pasará a trabajar con Global Fishing Watch. Rosa Caggiano le desea buena suerte al coordinador e informa a los miembros de la solicitud de adhesión al MEDAC por parte de la asociación Friska Riba, que ha recibido la aprobación del gobierno croata.

Tras dar las gracias a los intérpretes, el GT3 da por concluidos sus trabajos.

