2. Gli sviluppi della politica internazionale nel settore marittimo

ANNO 2007

"Super cycle" è stato definito quello che dal 2003 al 2007 ha caratterizzato l'attività dell'industria mondiale delle costruzioni navali, pressata dall'ondata di ordinativi per la crescita di una flotta che, a giusto titolo, è tra i grandi artefici della globalizzazione. La cantieristica europea ha beneficiato in misura molto limitata di questa crescita degli ordini, in quanto prevalentemente posizionata in segmenti di prodotto ad alta specializzazione, non interessati dal fenomeno; inoltre, la citata spirale dei costi di produzione e il deprezzamento del Dollaro, specie nei confronti dell'Euro, hanno appesantito l'azione commerciale ed inciso sulla redditività delle commesse. Dovendosi "smarcare" in quest'ultimo ventennio dalla concorrenza asiatica, la cantieristica europea, sollecitata dalle politiche comunitarie che hanno eliminato gli aiuti alla produzione, ha elaborato soluzioni fortemente innovative nei processi e nei prodotti, unitamente a strategie di razionalizzazione e di outsourcing.

Questa vera e propria metamorfosi, che ha richiesto investimenti molto elevati soprattutto in R&I, ha dato anche corpo ad un'industria europea delle forniture, fatta da una rete di alcune migliaia di aziende medio-piccole, che è ormai parte integrante del modello produttivo dei cantieri, permettendo loro di assumere la "leadership" nella produzione di navi complesse e sofisticate. Se a questa produzione aggiungiamo quella delle unità militari, all'incirca di pari valore, ecco che l'Europa può vantare il più qualificato mercato per le forniture navali, attestandosi al primo posto, in termini di valore, tra le cantieristiche mondiali.

Italia, Germania, Olanda, Francia e i Paesi scandinavi si sono posti all'avanguardia in questo processo di spinta di qualificazione del settore navalmeccanico, favorito in questi ultimi anni da una visione maggiormente condivisa delle prospettive del comparto.

In occasione dell'istituzione della giornata europea dei mari la Commissione, il Parlamento e il Consiglio dell'Unione hanno di fatto dato il via a quella che è stata denominata "Una Politica marittima integrata per L'Europa", riconoscendo il peso economico e il valore strategico dell'insieme delle industrie e dei servizi marittimi, e delle sinergie tra di essi.

Notevole è stato il lavoro propedeutico di analisi settoriale - cui hanno concorso le varie Associazioni di categoria - catalizzando le attese sull'operatività di un "Action Plan", che indicasse gli obiettivi prioritari e chiare procedure di "governance" impegnative per gli Stati membri e la stessa Ue.

Il quadro normativo europeo di riferimento per l'anno 2007 è così costituito dalla strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575) e dell'ampio corpus normativo ad esso correlato. L'Unione europea ha introdotto un approccio integrato alle questioni marittime considerata la necessità di rafforzare le sinergie, la coerenza e il valore aggiunto delle azioni settoriali intraprese attraverso la loro integrazione in una visione globale dei mari, degli oceani e dei relativi litorali, tenendo conto delle peculiarità regionali e nel rispetto del principio di sussidiarietà. Invita gli Stati membri a promuovere le migliori pratiche in materia al fine di assicurare l'attuazione di una politica marittima europea integrata a lungo termine.

In particolare per l'UE una politica marittima integrata deve elaborare e presentare un programma di lavoro nel quale figurino anche i seguenti temi:

– una strategia europea per la ricerca marina;

– una strategia volta a mitigare gli effetti del cambiamento climatico sulle regioni costiere;

– la riduzione delle emissioni di CO_2 e dell'inquinamento dovuti al trasporto marittimo;

– una rete europea di poli marittimi.

Un quadro amministrativo integrato per gli affari marittimi richiede strumenti di pianificazione orizzontale che coinvolgano le varie politiche marittime settoriali e sostengano un processo decisionale integrato.

Con tale documento si è sviluppata l'idea che la catena logistica marittima europea richiede industrie all'avanguardia nei settori della cantieristica, delle riparazioni navali e delle attrezzature marittime per promuovere lo sviluppo di queste industrie e in particolare delle piccole e medie imprese. Tra queste iniziative sono segnalate "Waterborne Platform e LeaderShip 2015".

Si auspicano maggiori investimenti nel campo della ricerca e della tecnologia per proseguire la crescita economica senza aggravare ulteriormente il degrado ambientale. Tecnologie rispettose dell'ambiente che consentano alle attività marittime di prosperare salvaguardando al tempo stesso l'ambiente marino permetteranno all'Europa di tenere il passo con l'innalzamento degli standard globali e lo sviluppo di nuovi e promettenti settori, come le biotecnologie marine, le energie rinnovabili off-shore, la tecnologia e le attrezzature subacquee e l'acquacoltura marina.

La tecnologia consente, inoltre, all'Europa di sfruttare appieno il potenziale del mare come fonte di petrolio e di gas nonché di energie rinnovabili e costituisce una via per il trasporto energetico, diversificando le rotte del trasporto e rafforzando in tal modo la sicurezza dell'approvvigionamento.

L'integrazione e la competitività delle imprese nel settore marittimo sono notevolmente rafforzate dalla formazione di poli multisettoriali. Tali poli contribuiscono a salvaguardare il patrimonio di conoscenze marittime dell'Europa e occuperanno pertanto una posizione centrale nell'ambito della politica marittima. La cooperazione tra i settori pubblico e privato nei centri di eccellenza marittima offre, inoltre, un contesto favorevole che consente di comprendere e programmare adeguatamente le interazioni fra le varie industrie e i diversi settori al fine di offrire agli europei migliori e più ampie prospettive professionali nell'ambito dei poli marittimi. Tale sistema consentirà fra l'altro di estendere la portata degli studi marittimi e migliorare le competenze e le qualifiche per le professioni marittime.

Un altro obiettivo della Commissione è quello di mantenere ed accrescere il numero e la qualità dei posti di lavoro a disposizione dei cittadini europei. Il declino dell'occupazione marittima costituisce motivo di preoccupazione e deve essere fermato, poiché l'esperienza dei marittimi costituisce una risorsa fondamentale anche per le attività che si svolgono a terra.

Un miglioramento della politica del personale e delle condizioni di lavoro (inclusa la salute e la sicurezza), accompagnato da uno sforzo comune di tutte le parti interessate del settore marittimo e da un quadro normativo efficiente che tenga conto del suo contesto globale, è necessario per attrarre i cittadini europei verso questo settore. La Commissione offre il suo pieno sostegno al dialogo sociale sull'integrazione nel diritto comunitario della convenzione OIL sulle norme del lavoro marittimo.

Il mare è un elemento determinante per il turismo costiero e marittimo e ha costituito un importante catalizzatore per lo sviluppo economico delle coste europee. In Europa le zone costiere costituiscono altresì la destinazione della maggior parte dei turisti, il che rende particolarmente urgente, in queste regioni, la necessità di conciliare sviluppo economico, rispetto dell'ambiente e qualità della vita.

Nel quadro dell'elaborazione di una politica marittima integrata dell'UE le autorità regionali e le comunità costiere hanno quindi un ruolo importante da svolgere nella regolazione delle attività costiere e marittime.

I porti e le industrie marittime conferiscono a queste regioni un'importanza strategica per tutta l'Europa. Esse offrono importanti servizi per l'entroterra e costituiscono la base per garantire il controllo delle frontiere marittime e delle acque costiere. Ciò comporta una forte pressione sulle infrastrutture, pressione di cui occorre tener conto nell'assegnazione delle risorse nazionali e comunitarie. Le regioni costiere sono inoltre particolarmente interessate dal cambiamento climatico e la gestione dei rischi costieri può avere gravi ripercussioni sul bilancio e sull'economia di queste regioni.

Ricerca e innovazione

La politica europea nel 2007 si è incentrata nel dettare le linee quadro degli aiuti alla ricerca, sviluppo ed innovazione ("the RDI frame work"). I cantieri europei e il loro indotto hanno sviluppato assieme alla CE un programma organico di politica settoriale, denominato "LeaderSHIP 2015" – volto - per citare le iniziative in fase più avanzata - ad accrescere l'impegno in R&I (Ricerca ed Innovazione), a promuovere la costruzione di navi più sicure e rispettose dell'ambiente e a meglio proteggere la proprietà intellettuale.

Il piano elaborato dalla stessa industria, attraverso il CESA - Community of European Shipyards' Associations -, in stretta cooperazione con la Commissione di Bruxelles ha assegnato, in nome della competitività, un ruolo primario alla ricerca e all'innovazione (attività a cui sono già destinate quote significative del fatturato dell'industria) per il rafforzamento di quella supremazia in fatto di conoscenza e tecnologie che contraddistingue soprattutto la navalmeccanica di paesi - oltre al nostro - come la Germania, la Francia, l'Olanda e i Paesi scandinavi, in un panorama reso invero molto diversificato dal progressivo allargamento dell'Unione.

La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C317/06) stabilisce che gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione, riparazione o trasformazione di navi per i progetti di ricerca e sviluppo possono essere considerarti compatibili con il mercato comune se sono conformi alle norme stabilite dalla disciplina comunitaria per gli aiuti di stato alla ricerca e sviluppo.[2]

L'inserimento della cantieristica tra i settori avanzati, e quindi anche nella disciplina "orizzontale" dei programmi europei di R&S, ha contribuito a far sì che alle attività marittime sia stata riservata la Piattaforma tecnologica Waterborne, il cui segretariato

[2] L'art.1, commi 1040 e 1041, della Lg 27 dicembre 2006, n.296 (Finanziaria 2007) ha stanziato 25 milioni di euro per gli anni 2007-2008-2009 a favore della ricerca ed innovazione di prodotto e di processo in campo navale. Il regime di aiuti all'innovazione per la costruzione navale è diretto all'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi rispetto allo stato dell'arte del settore nella comunità

è retto dal CESA, e al cui interno si confrontano, e collaborano, i principali operatori europei del settore marittimo.

L'avvio di questo processo di concertazione - importante per la formazione di un tessuto europeo tra cluster nazionali - è certamente servito anche per vedere incrementato del 40% il finanziamento (430 milioni di euro) al settore marittimo nell'ambito del 7° Programma Quadro 2007-2013 per la ricerca.

A livello nazionale la Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima (PTNM) che come quella europea - la Piattaforma Tecnologica Waterborne – è luogo di confronto, e di sintesi, tra attori istituzionali e industriali sulle politiche in tema di R&I e formazione, nel selezionare i progetti da sviluppare attraverso collaborazioni transnazionali all'interno del 7° Programma Quadro per la Ricerca.

E' certamente necessario favorire un dialogo concertato fra la comunità scientifica e i responsabili politici per conseguire una maggiore coerenza tra gli obiettivi della ricerca e gli obiettivi della politica e canalizzare i risultati delle ricerche verso le politiche.

La Commissione il 22 maggio 2007 ha approvato il **Libro verde** su una migliore demolizione delle navi che affronta in modo sistematico il tema della demolizione delle navi e ne illustra i problemi connessi.

In particolare, ha preso in esame i molteplici aspetti del problema e ha individuato alcune soluzioni per colmare o almeno ridurre le lacune in termini di attuazione e migliorare così la gestione delle attività di demolizione delle navi. Si tratta di soluzioni che non si escludono a vicenda, ma che, al contrario, si integrano e si sostengono reciprocamente.

Prevale la convinzione che l'elemento più importante sia la necessità di garantire che le navi siano riciclate in maniera sicura e compatibile con l'ambiente. Per creare parità di condizioni a livello mondiale servono, pertanto, norme internazionali vincolanti, che dovrebbero introdurre un vero cambiamento nelle attuali pratiche di demolizione ponendo fine ai frequenti episodi di inquinamento del suolo e delle

acque e tutelando i lavoratori contro gli incidenti e la contaminazione. Alcuni interventi, come il contenimento dei versamenti dei residui di petrolio, l'eliminazione preventiva dell'amianto con dispositivi di protezione, le precauzioni per evitare la presenza di gas, e dunque le esplosioni, e il ricorso a macchinari per il trasporto di carichi pesanti in condizioni di sicurezza, sono misure da rendere obbligatorie.

Il sottoutilizzo degli impianti "ecologici" o ammodernati oggi esistenti nell'UE, in Turchia e in Cina rivela che il problema connesso alla demolizione delle navi è più un problema di domanda che di offerta. Viste le attuali condizioni di mercato, per gli operatori dell'UE è impossibile competere con quelli dell'Asia meridionale, che possono offrire costi molto più bassi e prezzi più elevati per i metalli. Finché non ci sarà parità di condizioni sotto forma di norme obbligatorie efficaci e valide per le attività di demolizione delle navi a livello mondiale, gli impianti europei avranno sempre difficoltà a competere sul mercato e i proprietari delle navi tenderanno sempre a dirigere le loro navi verso siti asiatici che non soddisfano gli standard minimi.

Nonostante le condizioni di lavoro inadeguate e pericolose e il degrado dell'ambiente locale, i cantieri che effettuano la demolizione delle navi sono un'importante risorsa economica per i paesi dell'Asia meridionale. Il Bangladesh, ad esempio, ottiene probabilmente il 90% della fornitura di acciaio dalle navi rottamate e quest'industria offre lavoro a decine di migliaia di persone.

Ulteriori misure che si rivelano utili per favorire il processo di ammodernamento dell'industria della demolizione delle navi, sia a breve che a lungo termine sono le seguenti:

- *Normative UE, in particolare sulle limitazioni dei traffici delle petroliere a scafo unico* al fine di prendere in esame gli interventi che integrino la legislazione sulla sicurezza marittima applicabile con norme chiare riguardanti la sicurezza e la compatibilità ambientale della rottamazione delle navi;

- *Razionalizzazione degli aiuti all'industria marittima, subordinandoli ad una rottamazione ecologica,* i finanziamenti comunitari a favore dell'industria

marittima e gli aiuti di Stato ai trasporti marittimi potrebbero essere legati al ricorso, da parte dei beneficiari, ad impianti di demolizione sicuri e compatibili con l'ambiente per tutte le navi di cui sono responsabili;

- *Istituzione di un sistema europeo di certificazione per la demolizione "pulita" delle navi* e riconoscimenti per attività esemplari di riciclaggio ecologico.

A seguito di tali orientamenti nella legislazione italiana si è attuato un sistema di aiuto diretto alla concessione di sovvenzioni alla demolizione, da un lato, di navi cisterna a scafo singolo aventi portata lorda compresa fra 600 e 5000 tonnellate per le quali il ritiro dai registri comunitari non è obbligatorio e, d'altro lato, di un numero limitato di navi monoscafo di portata lorda superiore a 5000 tonnellate, che verrebbero così ritirate dal registro italiano prima della scadenza prevista dalla normativa comunitaria. Le navi in questione sono demolite invece di essere iscritte in paesi terzi dalla normativa meno severa. La misura consente pertanto di anticipare il calendario comunitario e contribuisce all'obiettivo di rafforzare la sicurezza marittima e la tutela ambientale.

ANNO 2008

La disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale (2003/C 317/06) è entrata in vigore il 1° gennaio 2004, per essere applicata in un primo momento per un periodo di tre anni, fino al 31 dicembre 2006. Il 28 ottobre 2006, la Commissione ha deciso di prorogare l'applicazione della disciplina per altri due anni, fino al 31 dicembre 2008.

La disciplina, che contempla le norme per la valutazione degli aiuti di Stato alla costruzione navale, si basa sul principio che detti aiuti possono essere concessi a norma di tutti i regolamenti, di tutte le discipline e di tutti gli orientamenti adottati ai sensi degli articoli 87 e 88 del trattato CE, tranne ove la disciplina medesima contempli disposizioni specifiche. I settori soggetti a disposizioni specifiche sono i seguenti: gli aiuti alla ricerca, allo sviluppo e all'innovazione; aiuti alla chiusura; crediti all'esportazione; aiuti allo sviluppo; aiuti regionali; aiuti all'occupazione.

La disciplina degli aiuti di stato alla costruzione navale è stata nel 2008 prorogata di ulteriori tre anni cioè fino al 31 dicembre 2011.

La Commissione ha, infatti, avviato un processo volto a valutare i risultati della disciplina evidenziando che la materia degli aiuti alla chiusura e di aiuti all'occupazione è rimasto inapplicato, mentre nessun particolare problema ha manifestato l'applicazione degli aiuti regionali, dei crediti all'esportazione e allo sviluppo.

Tale proroga è giustificata dalla necessità di tempo per valutare, in particolare, l'opportunità delle disposizioni sugli aiuti all'innovazione, che sono una novità della disciplina e rispetto alle quali la Commissione disponeva di una esperienza poco significativa.

Il 2008 è caratterizzato anche dalla crisi finanziaria globale. Il settore della cantieristica risente anche della diminuita redditività delle società armatoriali nonché della crescita delle navi in disarmo o avviate alla demolizione.

In Europa si invocano misure selettive di supporto a una cantieristica la cui potenzialità, fin dagli anni '90, si è responsabilmente adeguata ai fabbisogni

quantitativi e qualitativi dei segmenti di mercato prescelti, nel quadro della strategia comunitaria per il settore: una industria tecnologicamente molto avanzata – nel "mercantile" come nel "militare" - che rischia di vedere la sua massa critica scendere al disotto della soglia di sostenibilità.

Il programma organico avviato con LeaderShip 2015 che ha aperto la via per una effettiva politica industriale nel settore cantieristico, non trova nel 2008 un compimento, salvo per l'incentivo all'innovazione. Con l'aggravarsi della crisi, peraltro, il sistema cantieri/fornitori chiede la messa in atto di interventi straordinari che servissero ad evitare la scomparsa, o l'ulteriore pesante riduzione, di una buona parte dell'attuale capacità produttiva comunitaria.

Le più esposte appaiono le PMI, caratterizzate da profili finanziari deboli e da una copertura, in termini di carico di lavoro, mediamente riferita al solo breve termine.

In relazione a tali difficoltà il CESA - l'associazione cantieristica europea che riunisce le varie associazioni nazionali – su proposta italiana, promuove un'iniziativa a livello di Commissione Europea per l'adozione di un provvedimento transitorio per salvaguardare tecnologia, professionalità e strutture in vista di una ripresa, che nei settori di elevata specializzazione si prospetta meno lontana nel tempo.

Il dibattito si sviluppa riguardo alla possibilità di introdurre misure di stimolo della domanda, finalizzate all'eliminazione dalle acque europee del naviglio obsoleto con bandiera comunitaria (prevalentemente ferries e Ro-Ro) ed alla sua sostituzione - supportata da incentivi nella forma di "eco bonus" - con unità avanzate sotto il profilo ambientale e della sicurezza.

Tale provvedimento di rinnovo, che non andrebbe ad accrescere i "surplus" di stiva temuti da alcuni armatori, dovrebbe essere accompagnato da un programma di supporto finanziario agli investimenti gestito dalla BEI.

Il 2008 è stato anche caratterizzato da due importanti provvedimenti elaborati dagli organi europei riguardanti rispettivamente la strategia elaborata dalla commissione europea per la Ricerca marina e il Progetto di conclusioni del Consiglio europeo sulla politica marittima integrata.

La "strategia europea per la ricerca marina e marittima: uno Spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari" (COM(2008) 534) è volta a proporre misure e meccanismi concreti per migliorare l'efficienza e l'eccellenza delle ricerca marina e marittima, nella convinzione che un approccio alla ricerca puramente settoriale e tematico non è più sufficiente.

A questo proposito, fra gli obiettivi strategici per il periodo 2005-2009 la Commissione ha sottolineato quanto segue:

"...vi è la particolare esigenza di una politica marittima globale tesa a sviluppare in maniera ecologicamente sostenibile un'economia marittima prospera, sfruttando appieno le potenzialità dell'industria marittima. Tale politica deve poter contare sull'eccellenza nel settore della ricerca scientifica marina, della tecnologia e dell'innovazione".

L'obiettivo della strategia è proporre gli strumenti necessari per favorire una migliore integrazione fra ricerca marina e marittima. Pur riconoscendo l'importanza di portare avanti le attività svolte nelle varie discipline della ricerca marina e marittima (per es. motori marini più puliti ed efficienti, migliore progettazione delle navi, logistica ottimale dei flussi di traffico, sicurezza e protezione delle attività marittime, immagine del trasporto marittimo, ecc.), lo sforzo deve incentrarsi sulle modalità per migliorare le interazioni fra la ricerca marina e marittima, invece di trattare in modo specifico settori della ricerca già ben stabiliti.

I principali temi di ricerca che richiedono un approccio multi tematico riguardano i cambiamenti climatici e oceani, utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili marine, conseguenze delle attività umane negli ecosistemi costieri e marini sulla loro gestione.

La Commissione invita il Consiglio e il Parlamento europeo ad approvare la strategia europea per la ricerca marittima e in particolare:

- ad approvare i mezzi e le azioni proposti per affrontare la complessità dei sistemi dei mari e degli oceani;

- ad approvare il meccanismo proposto per la "governante" della ricerca marina e marittima;
- a impegnarsi a mettere in atto le azioni previste nei rispettivi settori di responsabilità.

La Commissione controlla l'attuazione di questa strategia presentando periodicamente una relazione sui progressi compiuti. La prima relazione sarà presentata entro il 2012.

Per questa strategia è necessario progettare un quadro concreto e innovativo di "governance" della ricerca che impegni gli scienziati, i responsabili politici e il pubblico in modo da permettere una comprensione comune e l'adozione di scelte informate sulla base di solide conoscenze scientifiche. Vista la natura globale delle sfide da affrontare e l'apertura di ERA[3] verso partner in altre regioni del mondo, la dimensione internazionale svolgerà un ruolo importante in questo contesto.

La Commissione propone il lancio di un nuovo modello di gestione per la ricerca sotto forma di un "Forum" per un "partenariato sostenibile a lungo termine" che riunirà le reti esistenti e tutti i partner fondamentali nella ricerca marina e marittima e nei relativi settori industriali, al fine di:

- aggiornare su base continua le priorità di ricerca e individuare le lacune previa consultazione con le parti interessate, gli Stati membri e le istituzioni dell'Unione europea e fornire consigli strategici;
- attuare le priorità di ricerca, rivolgendo un'attenzione speciale alle nuove forme di cooperazione, alle formule di finanziamento innovative, alla diffusione e all'utilizzo dei risultati della ricerca;

La strategia per una politica marittima integrata per l'Unione europea (il cosiddetto Libro Blu - COM(2007) 575), con il quale l'Unione europea ha introdotto un approccio integrato alle questioni marittime considerata la necessità di rafforzare le sinergie, la coerenza e il valore aggiunto delle azioni settoriali intraprese attraverso la loro integrazione in una visione globale dei mari, degli oceani e dei relativi litorali, tenendo conto delle peculiarità regionali e nel rispetto del principio di sussidiarietà,

[3]European Research Area istituita nel 2000 quale organismo aventi lo scopo di sviluppare la ricerca scientifica europea.

ha trovato completamento nel 2008 con "la comunicazione (COM(2008) 395 definitivo) al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Orientamenti per un approccio integrato della politica marittima: Verso migliori pratiche di "governante" marittima integrata e di consultazione delle parti Interessate".

Conformemente alla sezione 3.1 del Libro blu, la presente comunicazione propone una serie di orientamenti volti ad incoraggiare gli Stati membri e le altre parti interessate ad adottare provvedimenti ai fini dell'adozione di un approccio integrato degli affari marittimi nel quadro dei propri ambiti di "governante".

Alcuni Stati membri, come la Grecia e di recente la Spagna, hanno affidato la gestione degli affari marittimi a un Ministero specifico; altri introducono progressivamente un approccio globale sotto forma di strategie tematiche, come il Regno Unito e la Svezia (sulla sostenibilità e la tutela ambientale) o l'Irlanda (strategia nel campo delle scienze marine).

Gli orientamenti non mirano in ogni caso ad indurre gli Stati membri ad adottare un sistema unico di "governance" marittima.

Essi intendono al contrario incoraggiarli ad elaborare le loro politiche marittime integrate nazionali in stretta collaborazione con i propri operatori del settore marittimo e a migliorare e facilitare la cooperazione a tutti i livelli di "governance" marittima, incluso il livello europeo.

Le politiche marittime integrate nazionali dovrebbero dunque essere fondate sulla constatazione che tutte le questioni legate al mare sono interdipendenti e meritano di essere trattate come un'unica realtà.

Come per la politica marittima integrata condotta a livello comunitario, le politiche marittime integrate nazionali dovrebbero essere guidate dai principi di sussidiarietà, competitività e sviluppo economico, dall'approccio per ecosistemi e dal principio della partecipazione delle parti interessate.

Per procedere verso un approccio più integrato, la Commissione ha rinominato la Direzione generale competente, in "Direzione generale Affari marittimi e pesca" (DG

MARE), è stata ristrutturata e dotata di un nuovo organigramma che, con un'unità di coordinamento, tre unità responsabili dei diversi bacini marittimi europei e un'unità che si occupa della dimensione esterna degli affari marittimi, è ormai pronta per garantire un coordinamento interno permanente degli affari marittimi

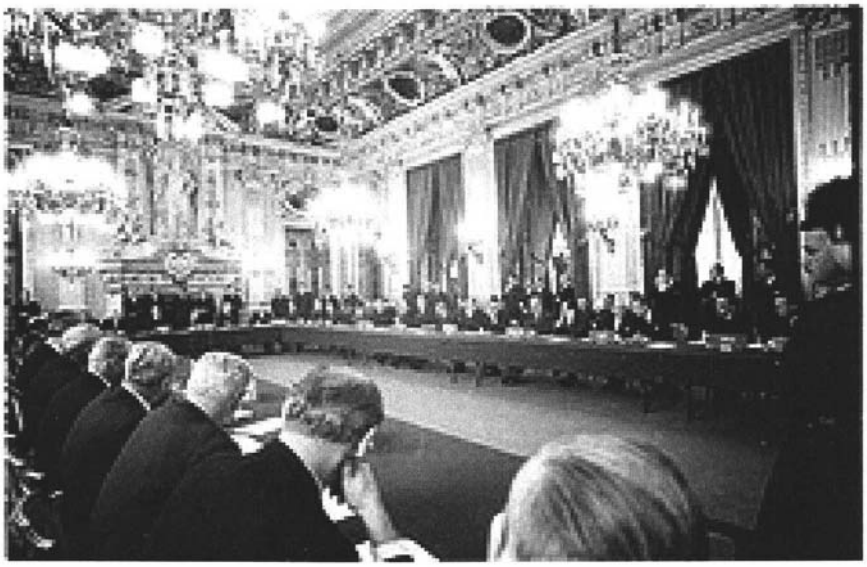
In risposta a una richiesta del Consiglio europeo del 14 dicembre 2007, la Commissione ha avviato una strategia comunitaria per la regione del mar Baltico, che includerà misure il cui campo di applicazione andrà oltre la sola politica marittima, e una strategia globale per la politica marittima nel Mediterraneo. La sfida della "governance" è di ottimizzare l'efficacia della cooperazione nei bacini.

In campo più prettamente nazionale i servizi della Commissione europea hanno esaminato l'approvazione delle seguenti misure di aiuto:

- Aiuto di stato N. 20/08 per il rifinanziamento attuato con la legge finanziaria 2008, ar.2, comma 206, in relazione al "Regolamento relativo al meccanismo difensivo temporaneo per la costruzione navale" (reg. n. 1177/2002), dal dumping dei paesi asiatici, scaduto nel 2005. Questione definita con la decisione negativa C(2008) 6015 ;
- Aiuto di Stato N.44/08 per l'istituzione di un fondo per migliorare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni in atmosfera delle navi passeggeri. La misura è stata ritirata per abolizione dei fondi intervenuti nel corso del 2008
- Aiuto di Stato N. 160/2008 per l'ammortamento fiscale specifico per i beni mobili registrati, ancora (c.d. tax lease) in istruttoria

A livello internazionale sono da menzionare i lavori del gruppo di lavoro WP6 all'interno dell'OCSE.[4]

[4] La creazione dell'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico, da cui l'acronimo OCSE (in inglese OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development ed in francese OCDE - Organisation de coopération et de développement économiques) nasce dall'esigenza di dar vita a forme di cooperazione e coordinamento in campo economico tra le nazioni europee nel periodo immediatamente successivo alla seconda guerra mondiale e tra gli obiettivi vi era soprattutto quello di usufruire al meglio degli aiuti statunitensi dello European Recovery Program, meglio conosciuto come Piano Marshall.



Nel 1948 si giunge così alla firma di una prima convenzione per la cooperazione economica, entrata in vigore il 28 luglio 1948, ratificata da 15 stati europei - Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Islanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo, Svezia e Svizzera - più la Turchia. La Repubblica Federale Tedesca ne divenne membro solo dopo la fine del periodo di occupazione dei paesi alleati e la Spagna vi aderì nel 1959.

Inizialmente questa organizzazione fra stati fu denominata Organizzazione Europea per la Cooperazione Economica (OECE) e la sede fu fissata a Parigi.

La cooperazione economica tra gli aderenti fu essenzialmente sviluppata attraverso una liberalizzazione dei rispettivi scambi industriali e dei movimenti di capitali.

Ma il processo di integrazione europea per una vera unione economica tra stati aderenti si presentava difficoltoso anche a seguito della creazione della Comunità Europea CEE e dell'Associazione europea di libero scambio (EFTA).

Il 14 dicembre 1960 si giunse, a Parigi, alla firma di una nuova convenzione tra gli Stati membri da cui nacque l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici - OCSE entrata in funzione il 30 settembre 1961 e che sostitutiva l'OECE. Entrarono a farne parte oltre ai Paesi che avevano aderito all'OECE anche il Canada e gli USA, in un secondo momento il Giappone, la Finlandia, l'Australia, la Nuova Zelanda, il Messico, la Corea del Sud ed infine, dopo la dissoluzione del blocco comunista e delle organizzazioni internazionali quali il COMECON, la Repubblica Ceca, la Polonia, l' Ungheria e la Slovacchia.

L'obiettivo primario dell'OCSE, è quello d'integrazione e cooperazione economica e finanziaria tra i maggiori paesi del così detto Occidente. L'OCSE oggi riunisce i governi di circa 100 Paesi impegnati per la democrazia e l'economia di mercato da tutto il mondo al fine di :

1. Sostenere la crescita economica sostenibile
2. Favorire l'occupazione
3. Innalzare gli standard di vita
4. Mantenere la stabilità finanziaria
5. Sviluppo economico assistere altri paesi
6. Contribuire alla crescita del commercio mondiale.

L'organizzazione fornisce un ambiente in cui i governi possono confrontare le loro esperienze di politica, cercare risposte ai problemi comuni, individuare le buone prassi e coordinare le politiche nazionali e internazionali.

All'interno dell'organizzazione dell'OCSE [5] vi è un Gruppo di lavoro - ***Shipbuilding***

---

[5] L'organigramma dell'OCSE è costituito da:

- un Consiglio composto da un rappresentante per ogni Paese;
- un Comitato Esecutivo composto dai rappresentanti di delegazioni permanenti di 14 membri eletti annualmente;
- i Comitati ed i Gruppi di Lavoro specializzati;
- le delegazioni permanenti dei Paesi membri sotto forma di missioni diplomatiche dirette quindi dagli Ambasciatori;
- il Segretariato Internazionale, a disposizione dei comitati e degli altri organi.