

dialogo con le Istituzioni Europee, gli Stati membri e le parti interessate sulle questioni più rilevanti riguardanti le politiche europee quali “Crescita Blu” e “Crescita Verde”, ricerca e innovazione nel settore navale.

◇ Altresì, i paesi del mediterraneo hanno poi rilanciato quest’area come centro di politiche marittime; infatti, dopo la Francia e l’Italia, anche la Grecia e Cipro hanno ribadito e dato il loro sostegno per la riattivazione dell’Unione per il Mediterraneo (UpM). Per il Governo greco la politica mediterranea sarà “cuore delle loro attività” dal 1° gennaio 2014, per “rafforzare la cooperazione tra la Grecia e il segretariato dell’UpM, soprattutto in settori di particolare interesse per la Grecia quali le energie rinnovabili, l’ambiente e l’acqua, il turismo e il trasporto marittimo”.

◇ La necessità di trovare una via rapida ed efficace verso una ripresa basata su una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva ha portato alla dichiarazione di Limassol approvata il 07 ottobre 2012 dal Consiglio informale dei Ministri europei responsabili della politica marittima. Lo sviluppo di un approccio integrato agli affari marittimi, coerente con altre politiche settoriali, contribuisce dal 2007 a potenziare la capacità dell’Europa di creare condizioni ottimali per lo sfruttamento sostenibile degli oceani, dei mari e delle coste, contribuendo al tempo stesso a preservare la sicurezza degli esseri umani e la salute degli oceani e dei mari. I Ministri, unitamente alla Commissione europea, hanno confermato i comuni obiettivi di un’agenda marina e marittima europea diretta a massimizzare le opportunità d’innovazione nell’industria cantieristica e delle attrezzature marine

europee al fine di migliorare la prestazione ambientale delle navi, diversificare nei settori emergenti e sfruttare la crescente domanda di imbarcazioni da diporto. Hanno riaffermato che la crescita può essere rilanciata attraverso una coerente ed efficace **politica pubblica che definisca le condizioni necessarie per un pieno sviluppo** dell'economia blu. Essa dovrebbe ridurre gli oneri amministrativi e normativi ed eliminare le strozzature per l'innovazione e gli investimenti.

Quest'agenda politica è divenuta strategia dell'Unione, della Commissione e delle prossime Presidenze per la crescita, lo sviluppo e per l'occupazione e nuova attuazione della politica marittima integrata.

◇ A seguito della dichiarazione di Limassol il 3 dicembre 2012, la Commissione europea ha adottato una strategia marittima per l'Adriatico e lo Ionio che si basa su quattro pilastri: una forte economia blu, un ambiente marino sano, uno spazio marittimo più sicuro, e attività di pesca responsabile. Il mare è visto come uno spazio centrale di innovazione, opportunità economiche e prosperità per tutti i paesi intorno ad esso. La Strategia adriatico-ionica ha un forte significato politico e operativo per il ruolo dell'Italia nei Balcani, infatti, senza sostituirsi al processo di Allargamento dell'Unione Europea, la Strategia facilita il percorso europeo dei Balcani, favorendo la collaborazione fra Paesi dell'area su politiche convergenti e basate su standard comunitari. La leadership italiana nella Strategia rafforza il ruolo dell'Italia d'impulso all'avvicinamento dei Balcani all'Unione Europea, con positive ricadute sul nostro ruolo politico ed economico nei Paesi dell'area.

La Strategia contribuisce a un migliore utilizzo dei fondi comunitari e nazionali, perché offre una cornice unitaria basata sull'”acquis communautaire” e quindi favorisce la coesione nazionale e lo sviluppo dei territori. Il Consiglio Europeo del 14 dicembre ha poi conferito il mandato alla Commissione Europea per l'elaborazione del Piano d'Azione della “Strategia UE per la Macro-Regione Adriatico-Ionica” entro la fine del 2014.

Non sono mancate nel corso dell'anno anche iniziative congressuali quali la conferenza organizzata dalla Commissione europea sul tema “e-Maritime Connecting the maritime world – towards 2020” tenutasi a Brussels il 22 e 23 novembre 2012. La conferenza ha fornito un'ottima occasione per condividere conoscenze, esperienze e competenze con i vari rappresentanti dell'industria, governo, università, porti, marittimi, logistica e ad altri settori. I temi affrontati e il lavoro svolto in gruppi sono diretti alla creazione di una nuova agenda politica – verso il 2020.

Il Consiglio d'Europa nel 2012 ha stabilito il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020) – Orizzonte 2020 – definendo gli obiettivi specifici per il sostegno dell'Unione alle attività di ricerca e di innovazione e le relative modalità di esecuzione; la ricerca e l'innovazione sono considerati il fulcro dell'azione per centrare gli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

L'iniziativa LeaderSHIP 2015 fu redatta dal settore industriale della costruzione navale nel 2002 ed approvata dalla Commissione nel 2003 come

risposta strategica per affrontare le sfide fondamentali del settore. I suoi obiettivi principali erano di guadagnare vantaggio competitivo sulla base della leadership tecnologica europea già esistente in segmenti di mercato, proteggendo l'innovazione e know-how. A tal fine furono adottate misure attraverso 8 aree di intervento (condizioni di parità, il miglioramento della RSI, l'accesso ai finanziamenti, le navi più sicure e più rispettose dell'ambiente, cantieristica navale, diritti di proprietà intellettuale, l'accesso a una forza lavoro qualificata, la costruzione di una struttura industriale sostenibile).

La Commissione (DG Imprese & Industria), sulla base della strategia LeaderSHIP 2015 e dopo aver individuato e tenuto conto delle principali sfide e opportunità verificatisi a seguito della crisi, nel marzo 2012, ha deciso di istituire un gruppo di coordinamento di esperti con il compito di predisporre un nuovo documento strategico per l'industria della costruzione navale. I lavori si sono sviluppati tramite l'istituzione dei seguenti sottogruppi tematici:

- Finanza, con l'obiettivo di definire schemi praticamente attuabili nel campo del pre e post-delivery financing nonché in quello delle garanzie;
- Ricerca, Sviluppo e Innovazione, con la definizione di proposte per un miglior coordinamento delle iniziative in essere e una riduzione della frammentazione delle fonti di finanziamento. In questo campo un importante contributo è fornito da Horizon 2020, il nuovo strumento finanziario di supporto alla R/I che sostituisce i

tradizionali Framework Programmes e che può contare su un budget complessivo di oltre 80 Mil di Euro;

- Politiche sociali, mirate a limitare l'impatto dei processi di ristrutturazione, facilitare la professionalizzazione e la mobilità dei lavoratori e a identificare strumenti formativi per sostenere l'ingresso nei nuovi business.

Un rappresentante del MISE ha svolto funzione di "rapporteur" verso la Commissione all'interno del "WG Competitiveness & Finance" (presieduto da SEA Europe, l'associazione industriale del settore). Questo specifico gruppo su argomenti concernenti l'accesso al finanziamento e al "greening" ha inteso dettare un nuovo specifico indirizzo di policy nei confronti, oltre che del settore industriale, anche proprio delle Organizzazioni internazionali, degli Stati Membri, delle Regioni e di tutti gli altri stakeholders, ed esprimere raccomandazioni utili a modificare il più a fondo possibile le condizioni che caratterizzano l'attuale situazione di crisi.

Il Rapporto finale è stato ufficialmente presentato a Brussels il 20 febbraio 2013 nel corso di un High Level Meeting alla presenza di Daniel Calleja ed il Vicepresidente Tajani.

◇ Disciplina sugli aiuti di Stato alla costruzione navale

Giunta a scadenza la precedente disciplina sugli aiuti di Stato alla costruzione navale è stato emanato il documento n. 2011/C364/06 lo "Shipbuilding Framework" in base al quale la Commissione può autorizzare aiuti concessi ai cantieri navali per l'innovazione tecnologica, per la costruzione di strutture galleggianti e mobili in alto

mare e per i crediti all'esportazione per il solo biennio 2012-2013¹. Fra i progetti di prodotto e di processo ammissibili al contributo, vanno inclusi anche quelli dedicati alla costruzione di mezzi innovativi operanti nel del sistema della navigazione interna, che possono costituire una scelta concreta, affidabile – con specifico riferimento al trasporto di merci pericolose – e competitiva al trasporto su gomma. Il regime approvato prevede, infatti, di supportare, con un contributo del 20% dei costi sostenuti, tutte le attività d'innovazione – di prodotto o di processo – che evidenzino un chiaro progresso rispetto allo stato dell'arte esistente nel settore cantieristico europeo e un particolare al riconoscimento di elemento di aiuto pari al 30% dei costi eleggibili per le innovazioni di prodotto e di processo con valenza "green".

Il finanziamento è a carico degli Stati Membri.

La Commissione Europea, dopo aver adottato nel 2007 un Green Paper su una "migliore demolizione delle navi", riguardante le possibili misure attraverso le quali l'Unione Europea può contribuire a trattamenti più sicuri e compatibili delle navi giunte alla fine del loro ciclo di vita, ha proposto, nel marzo del 2012, la redazione e l'approvazione di un Regolamento Europeo sul Riciclaggio Ecocompatibile delle Navi Europee per conseguire i seguenti principali obiettivi:

¹ Con comunicazione pubblicata il 6 dicembre 2013 la Commissione ha prorogato l'applicazione della disciplina sugli aiuti di stato alla cantieristica navale fino al 30 giugno 2014(2013/C 357/01).

1. Evitare il posticipo “sine die” a livello europeo dell’applicazione dei requisiti della Convenzione IMO di Hong Kong, accelerandone di fatto l’entrata in vigore a livello mondiale.
2. Superare, riguardo alle navi in dismissione, il regolamento CE n.1013/2006, che recepisce la convenzione di Basilea, la quale vieta la spedizione/esportazione di rifiuti pericolosi o tossico-nocivi verso paesi al di fuori dell’OCSE/OECD.

La pratica dello smantellamento delle navi a fine vita, in siti privi delle più elementari norme di sicurezza e di tutela della salute umana e ambientale si è largamente affermata presso alcune nazioni del Sud-est asiatico. Tra le principali cause di tale pratica vi è il continuo aumentare del prezzo dell’acciaio, del rame e dei metalli provenienti da rottamazione; il bassissimo costo e la vasta disponibilità della manodopera ivi reclutata; la reale mancanza di norme ed interessi a tutela dell’ambiente e della salute umana.

Tale situazione limita o impedisce lo sviluppo in quelle aree geografiche di strutture industriali cantieristiche idonee alla corretta demolizione e riciclaggio ecocompatibile delle navi.

Per arginare queste cattive pratiche di riciclaggio, lo “International Maritime Organization” (IMO), in accordo con l’“International Labour Organization” (I.L.O.), ha stabilito una serie di protocolli, di criteri e di procedure da adottare per

la costruzione, la demolizione ed il riciclaggio ecocompatibile in sicurezza delle navi .

La proposta di regolamento ha quindi la necessità di apportare emendamenti al vigente regolamento (CE) n. 1013/2006 (relativo alle spedizioni di rifiuti) che, in ambito comunitario, dà attuazione ai requisiti della Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e del loro smaltimento. L'emananda normativa dovrebbe fortemente ridurre gli effetti nocivi del riciclaggio di navi rottamate in siti impropri, come spiagge e coste (cfr "beaching") senza adeguate strutture di salvaguardia per l'ambiente e per la sicurezza della vita umana; siti situati soprattutto in paesi dell'estremo oriente e del sud-est asiatico, come Cina, India, Pakistan e Bangladesh.

A seguito delle diverse posizioni espresse in sede di Consiglio da parte delle diverse nazioni europee, il testo del Regolamento è stato emendato diverse volte nel corso dell'anno, cercando di contemperare le diverse necessità e le diverse legislazioni dei vari Stati Membri; molte modifiche hanno riguardato affinamenti legislativi, l'entrata in vigore e l'applicazione alla sussidiarietà della legislazione europea. Una delle remore maggiori all'entrata in vigore di questo Regolamento manifestata da vari paesi europei, è il pericolo del cosiddetto "deflagging" a causa di prescrizioni che possano indurre gli armatori eccessivamente onerosa la sua applicazione. Discussa è stata anche la definizione della data di entrata in vigore del

Regolamento Europeo, tra un gruppo di nazioni orientate ad una data limite ed altre al raggiungimento di un numero di recycling facilities, autorizzate, con capacità di riciclaggio del 3% della flotta mondiale. Ulteriori confronti si sono avuti sulle diverse possibili sanzioni alle navi che non ottemperano ai requisiti richiesti per tutto il naviglio che attracca ai porti europei, soprattutto relativamente al previsto certificato dei materiali pericolosi presenti a bordo, punto qualificante dell'emanando Regolamento Europeo in quanto il documento "Lista dei materiali pericolosi", dovrà individuare le sostanze tossico-nocive (hazardous materials), la loro quantità ed il loro posizionamento all'interno delle navi mercantili presenti e future.

La Direzione Generale del trasporto marittimo e per via di acqua interne nel corso del 2012 ha seguito unitamente Ministero dell'Ambiente, la formazione del regolamento, concordando la posizione italiana all'interno del Gruppo Ambiente del Consiglio Europeo. L'attività di demolizione navale, propedeutica al successivo riciclaggio, deve svolgersi nei cantieri quali strutture indispensabili per un corretto smantellamento delle navi. La Commissione, pur non indicando i cantieri navali come uniche strutture preposte alla demolizione ed al riciclaggio ha però recepito le linee guida per la corretta demolizione e riciclaggio, delle navi emesse dall'I.M.O., grazie anche all'impegno dell'Italia e di altre Nazioni, per evitare che il Regolamento sul riciclaggio delle navi spostasse il proprio baricentro in favore di una mera regolamentazione amministrativa.

Rimangono dubbi sulle capacità di smaltimento dei cantieri europei secondo tale sistema di riciclaggio nel breve termine, con relativi problemi per gli armatori impossibilitati ad adempiere l'emanando regolamento. Tali dubbi hanno portato il Parlamento Europeo a formulare l'istituzione di un fondo, sovvenzionabile tramite imposizioni aggiuntive, per invogliare economicamente la costruzione e/o la riconversione di infrastrutture dedicate alla demolizione e riciclaggio delle navi. L'iniziativa, tuttavia ha incontrato una certa resistenza da una parte del cluster marittimo per gli inevitabili maggiori costi implicati da eventuali tasse o cauzioni destinate a finanziare il fondo medesimo.²

² Il 20 Novembre 2013 è stato adottato il regolamento (EU)n.1257 /2013 sul "ship recycling" modificativo del Regolamento (EC) No 1013/2006 and Direttiva 2009/16/EC.

2.2 OCSE WP6 (Working Group 6) Shipbuilding

Gruppo di lavoro sulla cantieristica navale

WP6 114^a sessione Parigi, 21-22 Giugno 2012

La 114^a sessione dei lavori del WP6, la prima dell'anno 2012, è iniziata con un approfondito dibattito sui fattori distorsivi del mercato della cantieristica navale. Infatti da anni si rileva che i paesi asiatici, comprese la Russia e la Cina (Paesi non membri OCSE), risultano essere avvantaggiati rispetto agli europei perché sostenuti dai loro Governi con aiuti di Stato non palesemente dichiarati. I cantieri europei risentono doppiamente di questa situazione in quanto penalizzati da una pesante regolamentazione sulla sicurezza e dai controlli dell'Unione Europea che limita qualsiasi tipo di finanziamento statale.

Per stabilire trasparenza e contenere i su citati fattori distorsivi del mercato cantieristico navale, il WP6 ha creato da anni "*l'Inventory of government subsidies and other support measures*" che raccoglie annualmente tutti gli aiuti governativi degli Stati membri nella cantieristica navale. I dati raccolti del primo trimestre dell'anno 2011, sono stati presentati e commentati nella prima sessione del Gruppo di Lavoro. Altresì è stato stabilito definitivamente che la partecipazione statale nell'azionariato di un'impresa navale non è equiparabile ad un sussidio o aiuto di Stato e deve essere trattato in un documento separato dall'*Inventory of government subsidies and other support measures*. Tale decisione è stato il frutto di un dibattito intervenuto negli ultimi anni riguardante il cantiere spagnolo Navantia e l'impresa

italiana Fincantieri i cui azionariati sono riconducibili ad aziende di Stato. La delegazione italiana nella sessione di giugno ha fatto un intervento mirato sostenendo la natura privata dell'impresa Fincantieri che opera nel libero mercato nazionale e internazionale sottoposta alla regolamentazione e ai controlli dell'Unione Europea e che pertanto non trae alcun vantaggio dalla partecipazione statale (la finanziaria di maggioranza della Fincantieri è la Fintecna S.p.A. il cui pacchetto azionario dal Ministero delle Finanze è ora passato alla Cassa Deposito e Prestiti). Il Segretariato del WP6 concordemente con tutta l'assemblea dei delegati ha espresso la volontà di elencare in una pubblicazione separata dall'"*Inventory of government subsidies and other support measures*" le aziende a partecipazione statale (europee, asiatiche, russe e cinesi) e la decisione finale è stata rinviata nella successiva sessione del WP6 a novembre 2012.

Tra i Progetti portati avanti nel 2012 sono di particolare interesse quelli a sostegno delle politiche ambientali come la definizione della *green ship* (navi verdi a basso impatto ambientali prevalentemente a livello di emissioni legati al combustibile propedeutica all'erogazione di crediti all'esportazione ai cantieri navali che raggiungono le individuate performance sulle unità navali costruite. Il Giappone aveva sottoposto al WP6 una proposta già nel 2011 poi rivista sulla base delle osservazioni degli Stati membri e ripresentata una nuova stesura del documento da studiare in conformità alle esistenti regole internazionali IMO.

WP6 115^ sessione Parigi, 29 e 30 Novembre 2012

Il WP6 di novembre si è aperto con una giornata dedicata tutta al workshop sul “futuro della cantieristica navale” nel quale sono stati esposti da tutti i settori operanti (Governi, imprese navalmeccaniche, armatori e associazioni di categoria) le conseguenze della grave crisi finanziaria globale ed i progetti futuri. Sono state affrontate varie tematiche molto interessanti tra le quali segnaliamo quelle legate all’ambiente, alla demolizione navale, alla sicurezza della navigazione.

La revisione del “*Sector Understanding on Export Credits for Ships (SSU)*”, accordo tra i vari Stati membri sulle regole dei crediti all’esportazione per la cantieristica navale, è ferma da anni; il WP6, dopo ampia discussione, ha ritenuto di mantenere i lavori di revisione dell’SSU in ambito WP6, ma di sospenderli in attesa degli sviluppi delle trattative all’interno dell’ International Working Group on Export Credit (IWG). Trattasi quest’ultimo di un tavolo di confronto mondiale sul tema dei Crediti all’esportazione costituito da 18 Stati (Australia, Brasile, Canada, Cina, Unione Europea, India, Indonesia, Israele, Giappone, Corea, Malesia, Nuova Zelanda, Norvegia, Russia, Sud Africa, Svizzera, Turchia e Stati Uniti) avviato nel 2012 per volontà degli USA e della Cina ed a cui l’UE partecipa come membro del Gruppo di coordinamento (*Steering Group*). In tale consesso la Cina ha chiesto ufficialmente di dare priorità nel programma degli argomenti da discutere alla cantieristica navale.

I lavori si sono conclusi con la discussione sul rinnovo del mandato del WP6 ritenuto indispensabile in quanto unico punto internazionale di confronto formale, ed informale, per la cantieristica navale.

3. La produzione cantieristica italiana

3.1 I dati del monitoraggio

L'attività di monitoraggio dell'industria cantieristica italiana, svolta dalla Direzione Generale per il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne, ha registrato la partecipazione di n. 32 stabilimenti navalmeccanici che operano nel settore navale commerciale e diporto, comprensivi di quelli delle imprese navalmeccaniche iscritte negli Albi Speciali.

Purtroppo c'è da registrare nel 2012 il fallimento e la chiusura del Cantiere Navale di Trapani, la pessima situazione del Cantiere Navale A. Stabile che non ha registrato produzione e per cui il Cantiere è stato messo in vendita, il tumultuoso fallimento del cantiere navale CBS Balsamo Shipping, a fine 2012, il fallimento del cantiere navale Rizzardi nel luglio 2012, la prevista chiusura del cantiere navale Dellapasqua e la cessione dei Nuovi Cantieri Apuania alla Admiral Tecnomar, azienda italiana di progettazione e produzione di superyachts. Molti cantieri sono stati per lungo tempo durante l'anno costretti ad usufruire della cassa integrazione per mancanza di lavoro; il quadro dell'anno 2012, probabilmente il peggiore dal 2008 cioè da quando è iniziata la crisi mondiale, testimonia una forte riduzione del numero dei cantieri medio-piccoli privati per chiusura o per riconversione; i cantieri che continuano l'attività è solo tramite la ricerca di commesse estere.

Di seguito sono riportati i dati più significativi degli stabilimenti che hanno partecipato al monitoraggio; per maggior chiarezza si illustrano le attività di

costruzione e riparazione navale sulla base delle tsl/tslc (tonnellate di stazza lorda *compensata*) delle unità in costruzione o sulla base del numero delle unità sulle quali si è svolta attività di riparazione.

4) Costruzione navale

| Cantiere | Stabilimento (Provincia) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2012 (numero) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2012 (tsl) | Costruzioni ULTIMATE TOTALE 2012 (TSLC) | Costruzioni NON ULTIMATE (numero) | Costruzioni NON ULTIMATE (tsl) | Costruzioni NON ULTIMATE (TSLC) |
|-----------------------------|--------------------------|---|--|---|-----------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| MANCINI CANTIERE NAVALE | VE | 4 | - | - | 0 | - | - |
| CANTIERE NAVALE O.L.M.A. | TE | 1 | 10 | - | 0 | - | - |
| C.N. VITTORIA | RO | 2 | 2.175 | 10.875 | 5 | 1.090 | 5.450 |
| CANTIERE NAVALE VISENTINI | RO | 0 | - | - | 1 | 23.000 | 20.700 |
| TRIPESCE | LI | 5 | 27 | 135 | 2 | 9 | 50 |
| CANTIERI SAN MARCO | SP | 0 | - | - | 2 | 8.990 | 13.740 |
| T. MARIOTTI | GE | 0 | - | - | 2 | 640 | 3.200 |
| ROSETTI MARINO | RA | 3 | 8.170 | 29.642 | 4 | 9.190 | 22.700 |
| NUOVI CANTIERI APUANIA | MS | 1 | 2.499 | 15.150 | 0 | - | - |
| FINCANTIERI - Palermo | PA | 0 | - | - | 10 | - | - |
| FINCANTIERI - Marghera | VE | 1 | 114.500 | 143.125 | 1 | 131.500 | 164.375 |
| FINCANTIERI - Monfalcone | GO | 1 | 128.500 | 160.625 | 3 | 423.250 | 529.062 |
| FINCANTIERI - Sestri | GE | 1 | 66.000 | 82.500 | 8 | 23.500 | - |
| FINCANTIERI - Ancona | AN | 0 | - | - | 11 | 59.400 | 98.125 |
| FINCANTIERI - Muggiano | SP | 0 | - | - | 4 | - | 76.970 |
| FINCANTIERI - Castellammare | NA | 0 | - | - | 9 | 8.276 | - |
| FINCANTIERI - Riva Trigoso | GE | 1 | - | 37.940 | 6 | - | 187.874 |
| TOTALE | | 20 | 321.881 | 479.992 | 68 | 688.845 | 1.122.246 |

Prendendo in considerazione i dati della produzione dichiarata dagli stabilimenti delle imprese di costruzione, nel corso dell'anno 2012, risulta svolta attività lavorativa su complessive n. 88 costruzioni, di cui: n. 37 unità minori da lavoro senza possibilità di individuarne le tslc, e n. 51 unità di complessive 1.602.238 tslc.