

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 APRILE 1993

Risoluzione sulle industrie marittime comunitarie

Annunziata il 27 maggio 1993

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la comunicazione della Commissione sulle nuove sfide per le industrie marittime (COM(91)0335 - C3-0022/92),

vista la relazione finale del Forum marittimo e le conclusioni dei suoi quattro gruppi di lavoro,

vista la comunicazione della Commissione sulle industrie marittime: nuove misure per rafforzarne la competitività (COM(92) 0490),

viste le sue recenti risoluzioni in materia, in particolare quelle del 22 novembre 1991 sulla politica industriale della Comunità nel settore della cantieristica

navale (1), del 16 settembre 1992 sui danni ambientali causati dalle immissioni in mare di idrocarburi provenienti da navi (2), del 17 novembre 1992 sull'ambiente e la competitività industriale (3), del 19 gennaio 1993 sulla rigenerazione e la depurazione del mar Baltico (4) e del 21 gennaio 1993 sul disastro della petroliera « Braer » (5),

(1) G.U. n. C 326 del 16 dicembre 1991, pag. 257.

(2) G.U. n. C 284 del 2 novembre 1992, pag. 80.

(3) PV, parte II, punto 3 b in detta data.

(4) G.U. n. C 337 del 21 dicembre 1992, pag. 46.

(5) Processo verbale della seduta in tale data, parte seconda, punto 6.

visti la relazione della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale e i pareri della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori e della commissione per i trasporti e il turismo (A3-0111/93),

A. considerando che le industrie marittime favoriscono l'occupazione nella Comunità creando, secondo le stime, 2 milioni e mezzo di posti di lavoro in tutti i settori,

B. considerando che il 90 per cento del commercio estero comunitario avviene per via marittima,

C. considerando che le navi consumano meno energia per tonnellata trasportata e rispettano l'ambiente più di qualsiasi altro mezzo di trasporto per quanto riguarda il rumore e l'inquinamento atmosferico,

D. considerando la politica « aggressiva » degli Stati Uniti e del Giappone, che mirano a proteggere le loro industrie dalla concorrenza europea,

E. considerando che la Comunità europea ha un'ampia serie di interessi nel settore marittimo, per cui è necessaria un'azione comune degli Stati membri e delle industrie per raggiungere i suoi obiettivi,

F. considerando che un notevole comparto dell'economia di alcuni Stati membri e di loro regioni dipende notevolmente dalle industrie marittime, si distanzia significativamente dal livello medio di dipendenza ed è pertanto molto più sensibile all'impatto di sviluppi negativi,

L'importanza delle industrie marittime della Comunità europea.

1. sottolinea che le varie industrie marittime della Comunità europea rivestono notevole importanza per l'economia co-

munitaria, sia in quanto settori autonomi che in termini di valore per lo sviluppo del commercio della Comunità, per la sua base di risorse naturali, per il suo ambiente nonché per gli effetti indotti su un'ampia gamma di altre industrie e servizi; rileva inoltre che le industrie marittime della Comunità costituiscono una notevole fonte di occupazione e che lo saranno in futuro;

2. rileva che la situazione delle industrie marittime della Comunità varia notevolmente da un settore all'altro e che vi è purtroppo una serie di preoccupanti indicatori riguardanti la posizione della Comunità in alcuni dei più importanti settori, come il rapido declino della quota detenuta dalla Comunità sulla flotta mondiale e la percentuale di nuove navi consegnate ad armatori comunitari e costruite nei cantieri europei ovvero il fatto che il naviglio controllato dalla Comunità e battente bandiere estere è ormai maggiore del naviglio comunitario battente bandiere della CE; ritiene che la Comunità europea debba affrontare tali problemi per mantenere la propria competitività e salvaguardare la propria base industriale;

3. rileva l'importanza fondamentale che un forte settore comunitario della navigazione riveste per tutte le varie industrie marittime; ritiene che i vantaggi di una cospicua flotta registrata negli Stati membri e di un congruo numero di marittimi comunitari si riversino su tutti gli altri settori connessi, compresa la cantieristica e la produzione di attrezzature marine, alimentando un'intensa attività sul mercato interno e apportando conoscenze fondamentali nel settore marittimo; rileva inoltre l'importanza strategica in termini di difesa di disporre di forti industrie comunitarie;

4. respinge la distinzione spesso compiuta fra industrie al tramonto e industrie nascenti, fra quelle che si trovano in fase di declino e quelle in fase di crescita; ritiene che sia molto importante

contribuire a stimolare lo sviluppo delle industrie marittime emergenti, come la prospezione in alto mare, la conversione dell'energia termica, la produzione di acqua potabile e la costruzione di piattaforme galleggianti, nonché di industrie già più avanzate come l'acquacoltura; ritiene tuttavia che non dovrebbero essere trascurati i settori più tradizionali, come la cantieristica e la pesca, e che la loro posizione concorrenziale possa anche essere ampiamente rafforzata applicando tecniche moderne e adottando altre idonee misure;

Esigenza di una strategia marittima integrata.

5. deplora che le industrie marittime siano spesso trattate in modo frammentato che i loro problemi siano stati considerati come distinti, applicandovi strategie diverse e a volte conflittuali, e che la responsabilità governativa in materia sia stata apertamente frammentata non solo a livello nazionale ma anche all'interno della Commissione; ritiene invece che gran parte delle industrie marittime siano chiaramente collegate e che molte delle misure comunitarie da adottare abbiano carattere orizzontale;

6. insiste pertanto sulla necessità di una strategia comunitaria integrata e a lungo termine nei confronti delle industrie marittime comunitarie, che includa fiscalità, trasporti, ambiente e sicurezza, risorse naturali, politica sociale, concorrenza, R&S, nonché aspetti di politica internazionale in un quadro democratico e decisionale efficace ed economicamente redditivo;

Protezione dell'ambiente marittimo.

7. richiamandosi alla sua risoluzione del 17 dicembre 1992 sull'incidente al largo di La Coruña e conseguente marea

nera (6), nonché alla succitata risoluzione del 21 gennaio 1993 sul disastro della petroliera Braer, rileva che lo spostamento, necessario e razionale da un punto di vista ecologico, dei flussi di traffico dalla strada alle vie navigabili non deve portare a un dislocamento dei rischi nel settore dei trasporti; pertanto la Comunità e gli Stati membri devono riservare un'attenzione specifica alla prevenzione delle collisioni attraverso sistemi di controllo del traffico; in determinati casi andrebbero tenute in considerazione condotte (per esempio per il trasporto di merci pericolose) in quanto alternativa rispettosa dell'ambiente; in tale contesto l'oceanografia riveste una particolare importanza;

8. ritiene, nella consapevolezza della crescente importanza dei mari in quanto base delle risorse, habitat naturale e importante fattore di compensazione nel ciclo climatico globale, che la concessione di fondi di ricerca e sviluppo debba essere vincolata al rispetto di criteri ecologici; in detto ambito rientrano anche progetti con mezzi per la conversione militare come PERIFFA e CONVER, per esempio dirottati alle industrie marittime; i mezzi di ricerca per settore marittimo andrebbero aumentati, trovando riscontro in corrispondenti linee di bilancio e promuovendo in particolare vettori energetici rinnovabili in quanto alternativa rispettosa dell'ambiente ai combustibili fossili e all'energia nucleare;

9. chiede, facendo riferimento all'articolo 130 R, paragrafo 2, del trattato CEE, un rafforzamento della prevenzione ambientale all'interno della politica per l'industria marittima; tale rafforzamento potrebbe, per esempio, essere conseguito attraverso un controllo di qualità secondo criteri ecologici nel corso del processo di fabbricazione industriale e al riguardo l'industria deve essere disposta ad assumere, nell'ambito delle condizioni gene-

(6) PV, parte II, punto 6 in detta data.

rali previste, responsabilità anche per gli aspetti ambientali; inoltre occorre mirare a un miglioramento delle disposizioni di sicurezza con l'introduzione di norme in materia di sanzioni e di responsabilità;

10. sollecita, sulla base del regolamento (CEE) n. 3760/92 del Consiglio del 20 dicembre 1992 che istituisce un regime comunitario della pesca e dell'acquacoltura (7) nonché della relazione della Commissione sul controllo dell'applicazione della politica comune della pesca (SEC(92) 0394), controlli più rigorosi sui metodi di cattura e una migliore sorveglianza nei fondali di pesca nonché lo sviluppo di tecnologie di pesca tali da favorire lo sfruttamento più accurato delle riserve (per esempio con la pesca selettiva), mentre vanno tenuti in considerazione gli aspetti ambientali in fase di creazione e gestione di imprese di acquacoltura;

11. sollecita, dato che i controlli nei porti non vengono effettuati in misura sufficiente dagli Stati membri a causa di carenze di attrezzatura materiale e di personale, l'avvio di un notevole impegno per potenziare drasticamente e su vasta scala la vigilanza sul rispetto delle normative esistenti in materia di sicurezza marittima;

12. ritiene che a medio termine l'unione tra le varie istituzioni statali esistenti nel settore marittimo, quali la sorveglianza sulla pesca, la dogana, i servizi di polizia per la protezione delle acque, all'interno di una guardia costiera europea potrebbe costituire uno strumento adeguato per una sorveglianza efficace, in quanto tale guardia costiera, nel corso dell'esecuzione dei compiti di monitoraggio ecologico, potrebbe offrire una prospettiva anche per le basi e gli impianti militari interessati dalle riduzioni degli stanziamenti dei ministeri della difesa;

13. sollecita la Commissione, facendo riferimento alla catastrofe della petroliera « Aegean Sea » al largo di La Coruña, a verificare modalità per trasferire da località in prossimità delle coste o sulla terraferma al largo i terminali per sostanze pericolose, dai quali poi i carichi da scaricare verrebbero trasportati sulla terraferma con condotte o navi di piccole dimensioni;

14. prende atto che nel frattempo la Commissione ha presentato una comunicazione su « una politica comune in materia di sicurezza nel settore dei trasporti marittimi », in merito alla quale sarà espresso parere con procedura distinta, e chiede che la politica della sicurezza marittima diventi una componente essenziale della politica in materia di industria marittima;

Forum marittimo.

15. si compiace vivamente, in tale contesto, dell'istituzione di un Forum marittimo delle industrie e dei servizi interessati incaricato di esaminare la situazione globale del settore marittimo e di avanzare raccomandazioni per gli interventi futuri; sottolinea che in ogni azione della Comunità per promuovere l'industria marittima comunitaria occorre tener conto della relazione finale del gruppo ad alto livello istituito dal Forum delle industrie marittime;

16. ritiene che tale Forum abbia fornito una base di cooperazione su questioni di interesse comune tra le varie industrie marittime più ampia di quanto non fosse in passato e che ciò riguardi in particolare i settori della navigazione e della cantieristica, i cui destini sono correlati e ai quali sono stati spesso applicati strategie ed obiettivi diversi;

17. ritiene che la relazione finale del Forum costituisca un'ottima base per l'andamento futuro e possa sfociare, se adeguatamente applicata, nell'istituzione

(7) G.U. n. L 389 del 31 dicembre 1992.

di una coerente politica industriale per il settore marittimo che potrebbe fungere da modello per l'istituzione di politiche industriali di carattere orizzontale in altri settori;

Necessaria azione di risposta: elementi di una strategia comunitaria.

18. si compiace del fatto che la Commissione abbia risposto positivamente alle raccomandazioni del Forum e si sia impegnata ad adottare una serie di misure per realizzarle;

19. ritiene tuttavia che la risposta della Commissione sia stata poco precisa e che tre categorie specifiche di problemi debbano essere affrontate dalla Commissione in modo molto più chiaro:

le iniziative che occorre adottare a livello internazionale per aprire la concorrenza su base reciproca, per intervenire fermamente a tutela dell'ambiente, per ottenere controlli dei porti più uniformi ed efficaci e ridurre gli abusi delle bandiere di comodo come l'impiego di navi ed equipaggi al di sotto delle norme,

le misure che la Commissione deve attuare per garantire che la sua organizzazione interna e le varie direzioni generali interessate rispondano chiaramente alle esigenze di una politica integrata in materia di industria marittima,

le misure concrete che la Commissione, previo accordo delle industrie interessate, intende proporre in risposta al Forum marittimo e ai gruppi di lavoro industriali e, in particolare, se intenda ampliare l'attuale Forum (per il quale parla di una convocazione su base annuale) tramite la creazione di una Fondazione o di un'Agenzia marittima;

20. si compiace dell'iniziativa delle regioni marittime e dei gruppi di interesse a esaminare l'istituzione di un'Associazione europea delle regioni marittime onde promuovere iniziative comunitarie per un'ampia gamma di questioni marittime,

21. ritiene che la Commissione debba sostenere tale iniziativa, che è compatibile con lo spirito del Forum marittimo, purché non equivalga a un inutile dop-pione con le attività del Forum;

22. ritiene che la Commissione, gli Stati membri e le imprese debbano coordinare la loro politica al fine di far fronte in modo più efficace a problemi quali l'eliminazione degli ostacoli tecnici, l'alterazione delle condizioni di concorrenza e le prassi tariffarie illegali;

23. ritiene che per l'industria marittima debbano essere tenuti in considerazione e ulteriormente approfonditi a livello comunitario i seguenti punti, tenendo in conto le proposte già presentate, per esempio relative a EUROS e alla sicurezza della navigazione:

un efficace pacchetto di misure positive a favore della navigazione comunitaria, abbastanza interessante per mantenere o riportare le navi nei registri degli Stati membri, soprattutto attraverso l'introduzione di norme comuni per il trattamento fiscale delle operazioni di navigazione; esse dovrebbero includere un regime flessibile di ammortamento per la gestione delle navi e/o altre misure di incentivazione degli investimenti nonché idonei sgravi in materia di imposte sul reddito e previdenza sociale in ordine all'impiego di marittimi comunitari,

preparazione di ulteriori informazioni di base, di relazioni sulle ricerche in materia di incidenti nonché di statistiche, corredate di analisi riguardanti gli effetti ecologici, sociali ed economici, sulle quali basare future iniziative,

una particolare qualificazione degli equipaggi attraverso corsi di formazione e riqualificazione sulla base dei progressi tecnici e addestramento obbligatorio in materia di settori e impianti di sicurezza, lingua di lavoro unitaria a bordo e nelle comunicazioni nave-terraferma nonché garanzia obbligatoria di qualità a livello di gestione,

un efficace pacchetto di misure a tutela dell'ambiente marittimo e per prevenire futuri disastri come quello della « Braer » e dell'« Angean Sea », che contenga tra l'altro migliori e più rigorose disposizioni in materia di responsabilità e sicurezza riguardanti le navi, gli equipaggi e le rotte marittime,

misure comunitarie integrate destinate a promuovere la navigazione a breve raggio, che potrebbero contribuire a ridurre gli ingorghi dei trasporti e l'inquinamento e a creare ulteriore attività economica e occupazione,

una strategia comunitaria integrata in materia di ricerca e di sviluppo, destinata a promuovere la tutela e la sicurezza ambientale, a stimolare nuovi concetti di progettazione e tecnologie di esecuzione, compreso l'uso della tecnologia dell'idrogeno, a valutare il potenziale e a promuovere lo sviluppo delle industrie marittime emergenti e di nuove risorse marine, nonché misure destinate ad avviare idonei progetti di dimostrazione, soprattutto in materia di superpetroliere ecologiche,

istituzione da parte del gruppo ad alto livello di un nuovo gruppo che coordini la strategia comunitaria in materia di ricerca e sviluppo,

sostegno a favore di una standardizzazione comunitaria e dell'elaborazione di norme tecniche in materia di tecnologie marittime nell'intento di realizzare economie di scala,

esame dei nuovi problemi in materia di manodopera, per garantire che il personale navigante della Comunità disponga nuovamente di condizioni di lavoro interessanti e sia adeguatamente preparato a rispondere a nuove esigenze ed evitare l'ingaggio di equipaggi al di sotto della norma,

a prescindere dalle discussioni in corso in seno all'OCSE sulle sovvenzioni alla cantieristica, esame di nuovi strumenti di promozione della cantieristica navale all'interno della Comunità, nel contesto dell'ottava direttiva sulla cantieristica, nonché un'efficace risposta alle proposte in materia di finanziamento avanzate dal Forum marittimo,

esame dei problemi derivanti dalla convenzione a scopi civili dei cantieri navali militari esistenti e delle prospettive future dei cantieri navali militari in generale,

garantire che, nell'ambito della strategia comunitaria, si tenga pienamente conto della situazione delle industrie marittime dei paesi dello Spazio economico europeo e dell'Europa Centro-orientale;

24. sollecita i governi degli Stati membri a sostenere e realizzare le proposte citate nonché le relative raccomandazioni della relazione finale del Forum marittimo;

25. ritiene che il bilancio 1993-1994 debba predisporre idonei strumenti finanziari per proseguire la cooperazione a livello comunitario e attuare le necessarie misure comunitarie onde stimolare la competitività delle sue varie industrie marittime;

* * *

26. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione e ai parlamenti degli Stati membri.

ENRICO VINCI
Segretario generale

EGON KLEPSCH
Presidente