



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 11.9.2012
COM(2012) 491 final

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

Progressi della politica marittima integrata dell'UE

{SWD(2012) 255 final}

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

Progressi della politica marittima integrata dell'UE

1. INTRODUZIONE

I mari e gli oceani d'Europa costituiscono una fonte di innovazione, di crescita e di occupazione ricca e spesso sottovalutata, poiché offrono servizi ecosistemici e risorse preziose da cui dipendono tutte le attività marittime. Fin dalla sua creazione, nel 2007, la politica marittima integrata (di seguito PMI) ha cercato di potenziare lo sviluppo sostenibile dell'economia marittima europea e di tutelare più efficacemente l'ambiente marino favorendo la collaborazione di tutti gli interessati al di là dei settori e delle frontiere.

Cinque anni dopo il clima economico è profondamente mutato. Con la strategia Europa 2020, l'Unione europea sta cercando di rimettere in sesto l'economia europea affinché torni ad essere generatrice di occupazione, competitività e coesione sociale. Il potenziale di crescita dell'economia marittima rappresenta un'opportunità che l'Europa in quanto continente marittimo deve assolutamente cogliere. Dal 2009 l'Unione europea ha avviato iniziative fondamentali in tutti i settori politici connessi al mare, al fine di consolidare la competitività dell'Europa. Evitando duplicazioni di sforzi e di spesa e promuovendo lo sviluppo sostenibile delle attività marittime la PMI ha conseguito vantaggi concreti per l'economia europea e per i settori marittimi degli Stati membri.

L'Europa sta riducendo la spesa pubblica, pertanto è essenziale ottenere un massimo di risultati con mezzi limitati. La cooperazione rende le operazioni in mare più efficienti sotto il profilo dei costi e ottimizza l'utilizzo dei dati. Poiché ogni giorno si sviluppano nuovi usi del mare è indispensabile che gli Stati membri realizzino sistemi di pianificazione stabili che favoriscano gli investimenti a lungo termine e la coerenza transfrontaliera.

Gli investimenti nella ricerca devono realizzare il loro pieno potenziale di innovazione nell'economia marittima: la strategia dell'Unione europea per la ricerca marina e marittima ha contribuito a conseguire tale obiettivo. Grazie alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino riusciamo a gestire i mari e gli oceani in modo sostenibile. La sostenibilità è una condizione fondamentale per lo sviluppo dell'economia marittima e orienta le tecnologie avanzate che rafforzano la competitività a lungo termine dell'Europa.

Nel 2009 il Consiglio e il Parlamento europeo hanno accolto con favore la prima relazione intermedia sulla politica marittima integrata e hanno invitato la Commissione a presentarne l'evoluzione ulteriore nel 2012. Questa seconda relazione illustra l'avanzamento dell'UE in materia di politica marittima integrata e di politiche marittime settoriali tra il 2010 e il 2012¹. Mette anche in risalto il contributo di dette politiche al conseguimento degli obiettivi della strategia Europa 2020, tracciando un bilancio delle realizzazioni concrete che consentono di creare crescita, incrementare l'efficienza delle risorse e risparmiare fondi pubblici.

¹ Dettagli e riferimenti di ogni iniziativa citata nella relazione si possono consultare nel documento SWD(2012) 255 final.

2. IL CONTRIBUTO DELL'ECONOMIA MARITTIMA ALLA CRESCITA E ALL'OCCUPAZIONE

2.1. La crescita blu

Nel settembre 2012 la Commissione ha adottato una comunicazione intitolata “*Crescita blu – opportunità per una crescita sostenibile nei settori marini e marittimi*”. L’obiettivo è avviare un’iniziativa congiunta con gli Stati membri, le regioni e tutte le parti interessate volto a liberare il potenziale dell’economia blu.

Uno studio avviato dalla Commissione nel 2010 ha indicato alcuni ostacoli comuni, quali la carenza di competenze adeguate, l’accesso al capitale di rischio, la frammentazione dei dati relativi all’ambiente marino, le sfide ambientali e la difficoltà inerente ai processi di pianificazione. Negli Stati membri sono in corso interventi intesi ad ovviare alla carenza di competenze, ad esempio promuovendo poli di collaborazione tra industrie marittime e istituti di formazione. Nell’ambito delle iniziative di politica marittima integrata si esaminano i dati e si affrontano le questioni di pianificazione. Tuttavia alcuni settori richiedono una strategia più mirata. Di conseguenza cinque settori dotati di potenziale di crescita - il turismo marino e costiero, le energie oceaniche rinnovabili, le risorse minerali marine, l’acquacoltura e le biotecnologie blu - sono stati esaminati in modo più approfondito al fine di suggerire le misure complementari necessarie a incrementare la crescita e l’occupazione.

2.2. I trasporti marittimi

I servizi di trasporto marittimo sono imprescindibili affinché l’economia europea possa competere a livello mondiale. Nel 2011 la Commissione ha adottato un *Libro bianco* in materia di trasporti che illustra in modo più esauriente gli orientamenti della politica dei trasporti marittimi fino al 2018: la capacità di fornire servizi di trasporto marittimo efficienti sotto il profilo dei costi, la competitività a lungo termine del settore dei trasporti marittimi dell’UE e la creazione di catene ininterrotte di trasporto, per passeggeri e merci, che si avvalgono di vari modi di trasporto.

Dopo la comunicazione del 2009 relativa ad uno *Spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere*, la direttiva sulle formalità di dichiarazione è entrata in vigore nel 2010: questa iniziativa semplifica e armonizza le procedure amministrative in modo da incrementare il trasporto marittimo intraunionale.

Nel 2011 la Commissione ha proposto *nuovi orientamenti per le reti transeuropee* volti a potenziare il ruolo delle autostrade del mare come principali corridoi europei. Lanciando inviti a presentare proposte pluriennali, la Commissione svolge un ruolo esemplare nel ridurre l’impatto ambientale dei trasporti e nell’accrescere l’efficienza di questi ultimi.

2.3. L’energia

I cittadini, l’industria e l’economia dell’Europa dipendono da un approvvigionamento energetico sicuro, sostenibile ed economicamente accessibile. L’energia eolica off-shore contribuirà entro il 2020 a raggiungere una quota del 20% di energia da fonti rinnovabili: è una priorità del *Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche*, tramite il quale l’industria, gli Stati membri e la Commissione lavorano su una strategia a lungo termine per lo sviluppo e i progetti di dimostrazione in ambito tecnologico. Il Programma quadro per la ricerca e il programma *Energia intelligente* continuano a sostenere i progressi delle tecnologie eoliche e dell’energia degli oceani che contribuiscono notevolmente alla crescita nelle regioni costiere.

Nel 2011 la Commissione ha proposto orientamenti volti a stabilire norme per lo sviluppo e *l'interoperabilità delle reti transeuropee dell'energia*. Sono stati individuati corridoi prioritari comprendenti la rete di trasmissione off-shore del Mare del Nord e il piano d'interconnessione dei mercati energetici del Baltico.

2.4. La costruzione navale

L'industria marittima europea, con la sua forte capacità d'innovazione e di progettazione, può svolgere un ruolo strategico nell'affrontare sfide quali i cambiamenti climatici, l'inquinamento atmosferico, l'efficienza energetica e lo sviluppo delle attività off-shore. In quanto risposta strategica alle sfide del settore, l'iniziativa *LeaderSHIP* favorisce la competitività fondata sui segmenti del primato tecnologico dell'UE. L'iniziativa è in fase di riesame per prepararla a cogliere le opportunità future rendendo più ecologici i trasporti marittimi e diversificando il settore secondo le nuove tendenze commerciali quali, ad esempio, l'energia eolica off-shore.

La *Disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale* definisce quali tipi di aiuti di Stato sono consentiti per i cantieri navali. Nel dicembre 2011 è stata adottata una nuova disciplina che sarà valida fino a fine 2013: prevede disposizioni specifiche in materia di aiuti all'innovazione e di aiuti regionali alla costruzione navale, nonché disposizioni sui crediti alle esportazioni. Il suo campo di applicazione è esteso attualmente anche alle navi dedite alla navigazione interna nonché alle strutture galleggianti e mobili in alto mare.

2.5. Pesca e acquacoltura

Il settore della pesca dell'Unione è caratterizzato da vari problemi interconnessi. Gli stock ittici sono sovrasfruttati, la situazione economica di parti della flotta è precaria nonostante i sussidi elevati, i posti di lavoro nel settore alieutico esercitano un'attrattiva ridotta e la situazione di molte comunità costiere che dipendono dalla pesca rimane critica.

Nel luglio 2011 la Commissione ha adottato un pacchetto di iniziative, fra le quali nuove proposte legislative, intese a riformare *la politica comune della pesca*. Tali iniziative sono destinate a fornire gli elementi costitutivi di una pesca sostenibile nel rispetto dell'ecosistema, nonché a garantire un approvvigionamento alimentare di qualità, la prosperità delle comunità costiere, la redditività delle industrie e posti di lavoro interessanti e più sicuri. Le proposte si incentrano sulla gestione a lungo termine, con chiari obiettivi di sostenibilità per quanto attiene allo sfruttamento delle risorse, e sulla cessazione delle pratiche che comportano sprechi. Si fornirà sostegno anche per migliorare la qualità delle informazioni su cui si fonderanno le scelte politiche e per assicurare un'attuazione e un controllo più efficaci di queste ultime.

La transizione sarà accompagnata da un *Fondo europeo per gli Affari marittimi e la pesca*, destinato a favorire la sostenibilità, migliorare le prestazioni della piccola pesca costiera, promuovere l'acquacoltura, sostenere la creazione di posti di lavoro nelle comunità marittime e conseguire l'efficienza sotto il profilo dei costi nel settore marittimo.

3. LA COLLABORAZIONE INTERSETTORIALE E TRANSFRONTALIERA PER GARANTIRE CONDIZIONI DI CRESCITA OTTIMALI ALL'ECONOMIA MARITTIMA

La politica marittima integrata definisce una strategia coerente volta a potenziare lo sviluppo sostenibile dei settori marittimi. Il coordinamento è necessario per gestire l'incidenza reciproca crescente delle attività marittime e il loro impatto sull'ambiente, garantire la sicurezza e l'incolumità dei cittadini europei e mantenere una manodopera qualificata.

3.1. Puntare alla massima diffusione sostenibile delle attività sulle coste e in mare

Le industrie competono per lo spazio e le risorse dei bacini marittimi. I conflitti tra i vari usi del mare, nonché la domanda di spazio in mare continueranno ad aumentare, in particolare a causa delle attività off-shore emergenti. Poiché l'Europa sta attraversando una grave crisi economica, occorrono strumenti che stimolino la crescita agevolando la coesistenza di molteplici attività, ma riducendo l'impatto ambientale.

La pianificazione dello spazio marittimo (PSM) e la gestione integrata delle zone costiere (GIZC) favoriscono l'efficienza nella pianificazione intersettoriale e transfrontaliera delle acque marine e nella gestione delle zone costiere: sono determinanti nel garantire la sostenibilità, poiché assicurano la prevedibilità giuridica e la riduzione dei costi per gli investitori e gli operatori, in particolare quelli attivi nelle zone transfrontaliere.

Quantunque siano stati compiuti progressi nell'elaborazione delle strategie nazionali di GIZC, le relazioni provenienti da 16 Stati membri dell'UE nel 2011 presentano differenze considerevoli. Nel 2011 è entrato in vigore il *protocollo della convenzione di Barcellona in materia di gestione integrata delle zone costiere*, che rende obbligatoria la GIZC per gli Stati membri che si affacciano sul Mediterraneo.

La Commissione funge da facilitatore nell'elaborazione di un quadro comune per la pianificazione dello spazio marittimo all'interno dell'UE ed ha annunciato, entro la fine del 2012, *una proposta legislativa in materia di PSM e di gestione integrata delle zone costiere*. Hanno anche integrato la proposta gli studi sui vantaggi economici e l'incidenza della pianificazione dello spazio marittimo e della gestione integrata delle zone costiere, due progetti pilota sulla cooperazione transfrontaliera e la piattaforma Ourcoast che raccoglie le migliori pratiche in materia di GIZC.

3.2. Tutelare i cittadini europei e le industrie marittime dalle minacce provenienti al mare

Circa l'80% del commercio estero dell'UE si effettua via mare. L'incremento delle attività economiche marittime necessita di un ambiente sicuro. Dopo aver elaborato una tabella di marcia, adottata nel 2010, la Commissione sta lavorando ad un *sistema comune per la condivisione delle informazioni (CISE)* sul settore marittimo dell'UE che consentirà una maggior efficacia ed efficienza dei costi per la *sorveglianza marittima* permettendo una condivisione dei dati adeguata, legale, sicura ed efficiente, intersettoriale e transfrontaliera in tutta l'UE.

Il successo di due progetti pilota, MARSUNO e BlueMassMed, viene ad integrare questo lavoro. L'istituzione del CISE costituisce una prima tappa verso un potenziamento dello scambio dei dati tra circa 400 autorità settoriali in tutta l'UE. Rappresenta anche un primo passo verso un miglior coordinamento tra le attività settoriali connesse al trasporto marittimo, la protezione delle navi mercantili, le mansioni di difesa affidate alle diverse marine nazionali, il controllo dell'immigrazione clandestina e il controllo doganale, la prevenzione della pesca illegale e dell'inquinamento e la conservazione dell'ambiente marino.

Dal 2009 l'UE e gli Stati membri hanno svolto un ruolo esemplare nel rafforzare *la sicurezza marittima*. L'obiettivo è eliminare il trasporto marittimo fuori norma, tutelare più efficacemente i passeggeri e gli equipaggi, prevenire gli incidenti e ridurre il rischio di inquinamento ambientale. L'attuazione del *terzo pacchetto sulla sicurezza marittima* del 2009 migliora la qualità delle navi che battono bandiera europea, il lavoro svolto dalle società di classificazione, le ispezioni delle navi nei porti, il controllo del traffico, le indagini sugli incidenti e la protezione delle vittime.

Garantire la sicurezza delle *frontiere marittime dell'Europa* costituisce una sfida per gli Stati membri. La Commissione, nel 2011, ha proposto di creare un *sistema europeo di sorveglianza delle frontiere* il cui obiettivo è rafforzare il controllo delle frontiere esterne dello spazio Schengen e istituire un meccanismo per lo scambio di informazioni che consenta alle autorità preposte al controllo delle frontiere degli Stati membri di ridurre le perdite di vite umane in mare e il numero di ingressi irregolari nell'Unione europea.

3.3. L'occupazione nel settore marittimo e la mobilità professionale

Molte industrie marittime mancano di personale provvisto di idonee qualifiche, competenze ed esperienza. Sono state lanciate azioni volte a istituire carriere marittime interessanti basate sulla mobilità fra i settori e i paesi e l'anticipazione di necessità future.

In seguito all'adozione della strategia sui trasporti marittimi fino al 2018, una *task force sull'occupazione marittima e la competitività* ha formulato raccomandazioni, nel giugno 2011, completando inoltre il riesame dell'esclusione del personale navigante dal campo di applicazione del diritto del lavoro dell'UE, aggiornando la direttiva sulla formazione per la gente di mare e promuovendo l'attuazione della convenzione dell'OIL sul lavoro marittimo.

Il 21 maggio 2012 il comitato UE per il dialogo sociale ha adottato un accordo che attua parti della convenzione 188 dell'OIL sul lavoro nel settore della pesca al fine di migliorare le condizioni di lavoro dei pescatori a bordo. Su richiesta comune delle parti sociali dell'UE, tale accordo può essere proposto per attuazione dalla Commissione tramite una direttiva dell'UE, conformemente all'articolo 155 del TFUE. In un primo tempo verrebbe valutata la piena compatibilità dell'accordo con la normativa attuale dell'UE.

Dal 2007 al 2010 il *Settimo programma quadro per la ricerca* (7° PQ) ha contribuito con circa 1,4 miliardi di euro, ossia il 6,4% circa del 7° PQ, a finanziare azioni correlate alla ricerca marina e marittima. Di tale importo 89 milioni di euro sono stati spesi per la mobilità e la formazione dei ricercatori.

Tali iniziative contribuiranno pienamente all'*Agenda per nuove competenze e nuovi posti di lavoro* e a *Youth on the Move*, due iniziative faro della strategia Europa 2020 destinate ad accrescere il tasso di occupazione e a migliorare la qualità della formazione nell'UE.

4. LA RICERCA, LA CONOSCENZA E GLI UTENTI FINALI: COLMARE IL DIVARIO TRA RICERCA E INDUSTRIA

Il settore marittimo europeo è caratterizzato dall'innovazione e da mercati di qualità elevata. La Commissione sta rafforzando questo vantaggio competitivo elaborando un ambizioso programma di ricerca marina e rendendo più accessibili le informazioni sull'ambiente marino a fini d'innovazione.

4.1. Garantire il primato marittimo europeo tramite l'innovazione e la ricerca

Dalla fine del 2008 la Commissione ha attuato la *strategia dell'Unione europea per la ricerca marina e marittima* intesa a utilizzare al meglio e in modo sostenibile il potenziale dell'economia marittima.

Il contributo finanziario dell'UE alla ricerca e all'innovazione correlate all'ambiente marino è stato pari a 1,4 miliardi di euro per 644 progetti nel periodo 2007-2010. Tre inviti congiunti nell'ambito del 7° PQ, con la denominazione *Oceani del futuro*, hanno assicurato finanziamenti a progetti multidisciplinari in materia marina e marittima, per un totale di 134 milioni di euro di contributi UE. Tale sforzo è stato integrato con il lancio, nel 2012, di temi coordinati volti a sostenere l'attuazione della direttiva quadro sulla strategia marina, con un contributo UE di 42 milioni di euro complessivi.

Meccanismi di *governance* perfezionati quali il *Forum MARCOM+* e il partenariato *EMAR²RES* contribuiscono altresì a rendere la ricerca più coerente poiché migliorano l'interazione tra ricercatori, industrie e responsabili politici.

Il *Centro comune di ricerca* della Commissione europea (CCR) ha prestato consulenze scientifiche indipendenti, fondate su dati comprovati, a sostegno dello sviluppo di politiche dell'UE quali la pesca, l'ambiente e la sicurezza marittima.

4.2. Condividere le conoscenze oceanografiche per promuovere l'innovazione, gli investimenti e le politiche concrete

Sono indispensabili conoscenze più approfondite per ottenere una crescita sostenibile e affinché gli oceani siano sani e produttivi. L'attuale frammentazione delle informazioni in materia marina costituisce una perdita di risorse per gli utilizzatori che hanno bisogno di accedere velocemente a numerosi insiemi di dati. La *rete europea di osservazione e di dati sull'ambiente marino* (EMODnet) agevola l'accesso ai dati e riduce i costi per gli utenti, stimola l'innovazione e riduce le incertezze riguardanti la natura dei nostri mari. La comunicazione *Conoscenze oceanografiche 2020* è intesa a fornire un quadro globale per semplificare il flusso dei dati dalle osservazioni locali iniziali, attraverso l'interpretazione e il trattamento, fino alla diffusione in tutta Europa.

La Commissione e oltre 50 organizzazioni stanno predisponendo una mappa digitale ininterrotta multi-risoluzione dei fondali marini delle acque europee, da mettere a disposizione delle imprese, dei ricercatori e delle autorità pubbliche entro il 2020. Alcuni gruppi di "assemblaggio tematico" in materia di idrografia, geologia, chimica, biologia e *habitat* hanno già fatto sì che si diffondesse una miglior comprensione delle politiche dei dati presso i titolari di tali dati nell'UE. Quattro gruppi su cinque hanno messo a disposizione, tramite portali gratuiti su Internet, varie informazioni difficilmente accessibili in precedenza.

Maggiori dettagli sono contenuti nella valutazione intermedia di EMODnet, che è stata adottata dalla Commissione nell'agosto 2012, insieme al Libro verde *Conoscenze oceanografiche 2020: dalla mappatura dei fondali marini alle previsioni riguardanti l'oceano*.

5. VANTAGGI DELLA POLITICA MARITTIMA PER IL TERRITORIO

Le regioni costiere dispongono di risorse rinnovabili fondamentali per la crescita marittima che vanno dall'energia idraulica al moto ondoso, dall'energia eolica alle maree e alla biomassa. Il turismo costiero dipende da un ambiente marino sano ed attraente. Poiché l'esclusione sociale può essere particolarmente acuta nelle zone costiere e nelle isole è essenziale far emergere un'economia marittima inclusiva.

5.1. Politica regionale

L'Europa è un'entità territoriale e marittima allo stesso tempo. Affinché i settori marittimi siano in grado di sostenere la crescita sul territorio, la connettività dev'essere maggiormente diffusa. La comunicazione del 2011 *Il contributo della politica regionale alla crescita intelligente nell'ambito di Europa 2020* invitava i governi nazionali e regionali a istituire *piattaforme di specializzazione intelligente* riguardanti le politiche della ricerca, regionali, dell'impresa, dell'innovazione e della formazione. Questo approccio è in grado di coordinare meglio la programmazione volta a sviluppare le regioni costiere e le loro economie.

Una tappa ulteriore è costituita dalla proposta di *disposizioni comuni* e dal *quadro strategico comune* inteso a collegare, tra il 2014 e il 2020, le priorità in materia di investimenti delle diverse politiche: politica di coesione, di sviluppo rurale, politica marittima e della pesca.

Numerosi progetti marittimi sono stati finanziati con fondi della politica regionale dell'UE: tra gli esempi figurano le unità di desalinizzazione o i progetti di infrastrutture off-shore di dimostrazione della produzione di energia dal moto ondoso. Anche parecchi *programmi di cooperazione transfrontaliera* dell'UE hanno favorito la crescita marittima, ad esempio, i progetti che studiano le alghe come potenziale fonte di biocarburanti o che rilevano le migliori pratiche in materia di adattamento ai cambiamenti climatici nelle regioni costiere.

5.2. Le strategie relative ai bacini marittimi

La cooperazione transnazionale a livello di bacino marittimo è una strategia efficace per lo sviluppo dell'economia marittima e la tutela dell'ambiente marino. *Le strategie relative ai bacini marittimi* sono formulate in base alle caratteristiche economiche dei bacini d'Europa, consentendo in tal modo un uso più efficiente del denaro pubblico. I fondi europei e quelli nazionali esistenti, allineati sulle priorità di crescita concordate, possono fungere da motori dell'economia nelle regioni marittime.

La strategia dell'Unione europea per la regione del Mar Baltico ha generato più di 80 progetti la cui incidenza è descritta nei particolari nella relazione di avanzamento, adottata nel giugno 2011. La strategia comprende misure volte a ridurre l'inquinamento provocato dalle navi, sviluppare una navigazione a corto raggio sostenibile, combattere l'eutrofizzazione, creare nuovi poli per le PMI innovative, sostenere la ricerca e integrare i sistemi di sorveglianza marittima.

Nel novembre 2011 è stata adottata *Una strategia marittima per l'Atlantico* destinata a potenziare la creazione di occupazione e di crescita nella regione atlantica, rafforzando il potenziale marittimo di quest'ultima. Un Forum Atlantico sta individuando le azioni prioritarie tramite un piano d'azione che sarà adottato nel 2013 e che consentirà l'utilizzo strategico dei fondi strutturali dell'UE per sostenere la crescita marittima nel periodo 2014-2020.

Nel 2009 è stata adottata la comunicazione *Per una migliore governance marittima nel Mediterraneo*, destinata a rendere più efficiente la *governance* in materia marittima e di tutela ambientale. Le regioni e gli Stati membri hanno riorientato verso obiettivi marittimi alcuni finanziamenti della cooperazione territoriale europea del 2007-2013. L'assistenza tecnica a sostegno della crescita marittima e volta a migliorare l'elaborazione delle politiche marittime dei nostri partner nei paesi terzi è ora fornita tramite il progetto PMI-MED nel quadro della politica europea di vicinato.

Italia, Slovenia, Grecia e Croazia sono impegnate in una cooperazione marittima più approfondita, a livello subregionale, nel *mari Adriatico e Ionio*. È in fase di sviluppo una strategia marittima volta a definire i settori prioritari per la crescita e a razionalizzare di conseguenza il finanziamento UE.

Anche la cooperazione nella regione del *mar Nero* progredisce, in seguito a una riflessione di alto livello svoltasi nel corso di un evento organizzato con la Bulgaria e la Romania nell'ottobre 2011.

Nel giugno 2012 la Commissione e l'Alta rappresentante dell'Unione europea per gli affari esteri e la politica di sicurezza hanno adottato una comunicazione che prevede 28 punti di azione per un impegno costruttivo dell'UE nell'*Artico*. La comunicazione caldeggia una gestione efficiente dell'Artico basata sulla conoscenza, la responsabilità e l'impegno a soddisfare le crescenti sfide strategiche, economiche e ambientali.

6. TUTELARE GLI ECOSISTEMI MARINI - UNA CONDIZIONE E UN FATTORE DI CRESCITA

L'UE vanta il territorio marittimo più vasto del mondo. Garantire la salute degli ecosistemi marini è necessario per il futuro della biodiversità degli oceani e per sostenere la crescita marittima. Poiché le imprese marittime europee spesso ottengono i migliori risultati nella tecnologia ambientale innovativa, la normativa in materia ambientale favorisce anche il nostro sviluppo economico.

6.1. La sfida di ottenere ecosistemi marini sani

La direttiva quadro sulla strategia marina del 2008 costituisce il pilastro della PMI sotto il profilo ambientale. Il suo obiettivo generale è il conseguimento di un buono *status* ecologico (BSE) per le acque marine dell'UE entro il 2020.

Al fine di raggiungere tale obiettivo sono state completate numerose tappe fondamentali. Nel 2010 la Commissione ha adottato una decisione in materia di criteri e norme metodologiche per la valutazione del BSE, che saranno utilizzati dagli Stati membri nell'elaborare programmi di monitoraggio e misure, efficienti sotto il profilo dei costi, volte a garantire il buono stato ecologico delle loro acque marine. Nel 2011 la Commissione ha anche precisato il rapporto tra la valutazione iniziale delle acque marine e i criteri del buono stato ecologico.

Sono stati compiuti notevoli progressi nell'istituzione della rete Natura 2000, ma sussistono ancora lacune, in particolare in alto mare. Nel 2011 la Commissione ha adottato *orientamenti per l'attuazione delle direttive "Uccelli" e "Habitat" negli estuari e nelle zone costiere*, prestando particolare attenzione allo sviluppo e al dragaggio dei porti. Lo strumento finanziario LIFE+ della Commissione contribuisce alla gestione della *rete Natura 2000* nell'ambiente marino, favorendo le misure di protezione innovative nonché la costituzione di capacità.

6.2. Adattamento al cambiamento climatico e attenuazione dei suoi effetti

I cambiamenti climatici possono avere conseguenze drammatiche sulle regioni costiere, possono costituire un pericolo per la protezione delle coste, causare erosione, inondazioni e innalzare il livello del mare e la loro incidenza sarà tanto maggiore se combinata con altri fattori di pressione sull'ambiente marino. Nel marzo 2012 la Commissione ha lanciato *la piattaforma europea di adattamento ai cambiamenti climatici*, un sito Internet estremamente completo contenente informazioni sulle ripercussioni dei cambiamenti climatici e sugli aspetti vulnerabili dell'Europa. Suo scopo è quello di sostenere i responsabili politici nell'elaborare misure di adeguamento a tali cambiamenti, in particolare nelle zone costiere.

6.3. Affrontare l'inquinamento atmosferico prodotto dalle navi

Le emissioni di gas a effetto serra derivanti dal trasporto marittimo internazionale rappresentano attualmente circa il 3% delle emissioni mondiali di gas serra. Tale percentuale è probabilmente destinata ad aumentare a causa dell'incremento del commercio mondiale, nonché della domanda di trasporti marittimi. Nel 2011 la Commissione si è prefissata l'obiettivo di ridurre del 40% le emissioni di gas serra provenienti dal trasporto marittimo dell'UE entro il 2050. Da parte dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima, dell'Agenzia europea dell'ambiente, dell'Istituto meteorologico finlandese e dell'Organizzazione marittima internazionale sono stati avviati progetti di cooperazione intesi a monitorare le emissioni di gas serra delle navi in Europa.

Nel 2011 la Commissione ha altresì adottato una proposta di modifica della direttiva 1999/32/CE volta a ridurre notevolmente le emissioni di zolfo prodotte dai trasporti marittimi, contribuendo in tal modo ad attenuare l'inquinamento dell'aria nell'UE che compromette la salute umana e provoca l'acidificazione dei suoli.

7. UNA GESTIONE PIÙ EFFICIENTE DELLE QUESTIONI MARITTIME

Una gestione e un coordinamento efficienti nell'ambito degli Stati membri e fra di loro, con le regioni costiere, le industrie e i soggetti interessati sono essenziali per sviluppare l'economia marittima nel modo più efficace e sostenibile possibile. Il flusso di informazioni, dati e buone pratiche può accelerare gli investimenti e l'innovazione e contribuire a una migliore tutela ambientale.

7.1. Evoluzione negli Stati membri

Gli Stati membri si avvalgono in misura sempre maggiore di strategie coordinate per sviluppare l'economia marittima, tramite approcci nazionali, come avviene ad esempio in Francia, Portogallo e Germania, o tramite iniziative specifiche, quali il progetto di legge marittima del Regno Unito, la strategia marittima danese o la strategia irlandese per la scienza. Nel 2011 anche la Germania ha adottato un piano per potenziare l'economia marittima.

Numerosi Stati membri, come Cipro, la Francia, i Paesi Bassi e la Polonia, hanno deciso di istituire un coordinamento interministeriale o di creare incarichi ministeriali a tal fine. A partire dal 2009 le regioni marittime quali lo Schleswig-Holstein, la contea Västtra Götaland e la Bretagna hanno ulteriormente rafforzato le proprie strategie marittime regionali.

17 Stati membri e paesi associati hanno lanciato, nel 2010, l'iniziativa di programmazione congiunta "Mari e oceani sani e produttivi", destinata a promuovere sinergie fra le risorse e le capacità della ricerca.

7.2. Realizzazioni a livello di UE

Il *Parlamento europeo* ha adottato una risoluzione sulla politica marittima integrata nell'ottobre 2010, che ha confermato la validità dell'approccio integrato per le questioni marittime e ha invitato la Commissione a sviluppare una dimensione marittima nella strategia Europa 2020.

Nel dicembre 2011 è entrato in vigore *il regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un programma di sostegno per l'ulteriore sviluppo di una politica marittima integrata dell'UE*. Tale regolamento dota la politica marittima integrata del suo primo programma operativo per il 2012-2013, la cui attuazione è descritta nei dettagli al punto 6.2.5 del documento SEC accluso. Le molteplici basi giuridiche del regolamento confermano l'impostazione orizzontale della politica marittima integrata.

Il *Consiglio Affari generali* sotto la presidenza svedese (novembre 2009), spagnola (giugno 2010) e polacca (dicembre 2011) ha adottato conclusioni trasversali in materia di politica marittima integrata che offrono una panoramica dei recenti sviluppi, esprimono approvazione per le iniziative in corso e danno impulso all'evoluzione futura.

Nel gennaio 2011 *il Comitato delle regioni* ha adottato un parere, che sottolineava l'importanza di garantire la buona riuscita della politica marittima integrata per ragioni ambientali, economiche e sociali. Il *Comitato economico e sociale europeo* ha adottato nel febbraio 2011 un parere su tale politica incoraggiando le sinergie intersettoriali e transfrontaliere per le attività marittime.

7.3. Realizzazioni a livello internazionale

Conformemente alla comunicazione del 2009 sulla *dimensione internazionale della PMI*, la Commissione ha intensificato i propri sforzi nell'ambito marittimo internazionale.

A livello mondiale l'UE ha caldeggiato una maggiore ambizione in occasione delle risoluzioni sugli oceani, sul diritto del mare e sulla pesca sostenibile, promuovendo l'adesione

di tutti i paesi a strumenti di *governance* marittima quali l'UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the Sea*). Un particolare successo è costituito dall'avvio di un processo a livello delle Nazioni Unite che, una volta concluso, dovrebbe consentire di negoziare un accordo di attuazione dell'UNCLOS per la conservazione e l'uso sostenibile della biodiversità marina in zone non soggette a giurisdizione nazionale. Inoltre l'UE ha incoraggiato i progressi nella tutela degli oceani e dei mari e nella *governance* marittima in occasione della conferenza dell'ONU sullo sviluppo sostenibile che si è svolta a Rio de Janeiro nel giugno 2012. Una maggior iniziativa nell'ambito delle azioni esterne sta raccogliendo successi poiché le organizzazioni regionali di gestione della pesca conseguono migliori risultati e s'intensifica la cooperazione con i paesi terzi nella lotta contro la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata.

Le questioni marittime sono diventate un tema ricorrente nelle discussioni con i partner dell'UE, quali la Cina, la Russia, il Giappone, il Canada e gli Stati Uniti. Si è andata gradualmente ampliando la portata dei dialoghi settoriali fino ad estendersi ad una cooperazione più generale relativa alle questioni marittime mondiali.

7.4. Consapevolezza nei confronti dell'Europa marittima e sua visibilità

Un primo obiettivo della politica marittima integrata è stato quello di aumentare la visibilità dell'identità marittima dell'Europa e del suo potenziale economico fra gli europei. La consapevolezza del pubblico è determinante in ambiti in cui gli interessi del settore marittimo sono in concorrenza con altri settori per il sostegno a livello politico o di investimenti o sul mercato del lavoro.

Fin dall'avvio della politica marittima integrata Eurostat ha partecipato alla produzione di informazioni statistiche volte a sostenere questa politica al fine di migliorare l'elaborazione dei dati economici riguardanti i settori e le regioni marittime. Le iniziative marittime sono state integrate nei programmi di lavoro di Eurostat. Dal 2009 sono state regolarmente pubblicate statistiche per le regioni costiere e per i settori marittimi.

Strumenti interattivi, quali il *Forum marittimo* e l'*Atlante del mare*, facilitano l'accesso alle informazioni relative alle questioni marittime e contribuiscono ad accrescere le conoscenze sull'Europa marittima. La *Giornata europea del mare*, il 20 maggio, ha costituito un evento fondamentale destinato a sensibilizzare i cittadini in merito al potenziale dell'Europa marittima.

8. CONCLUSIONE

La politica marittima integrata è stata istituita per riaffermare la dimensione marittima dell'Unione europea. Da questa prospettiva è cresciuta fino a diventare uno strumento che offre vantaggi concreti per la crescita e la sostenibilità marittima in Europa. Come illustrato nella presente relazione, il rilevante contributo offerto dai settori marittimi all'economia europea e agli obiettivi della strategia Europa 2020 è rafforzato da un'azione coordinata intesa a diminuire i costi, incrementare l'efficienza delle risorse, ridurre i rischi, sostenere l'innovazione e utilizzare in modo più efficace il denaro pubblico.

La Commissione sta predisponendo le migliori condizioni possibili affinché dal mare si ottenga uno sviluppo economico sostenibile. Basandosi sui risultati conseguiti, la "*crescita blu*" costituisce l'obiettivo per gli anni futuri. Durante la presidenza cipriota del Consiglio si svolgerà una conferenza ministeriale informale sulla politica marittima integrata che rappresenta un'importante pietra miliare verso il conseguimento di tale obiettivo. La *crescita blu* guiderà una seconda fase della politica marittima integrata volta a realizzare un'economia marittima sana, che procuri innovazione, crescita e sostenibilità per i cittadini europei.