

Parere in merito alla comunicazione della Commissione «Nuove sfide per le industrie marittime»

(92/C 223/13)

Il Comitato economico e sociale, in data 17 dicembre 1991, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 20, terzo comma, del regolamento interno, di elaborare un parere in merito alla comunicazione di cui sopra.

La Sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Arena, in data 6 maggio 1992.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità, il 26 maggio 1992, nel corso della 297^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Introduzione

Questo parere va inteso come complementare rispetto a quello già espresso in merito alla comunicazione della Commissione riguardante «La politica industriale in un contesto aperto e concorrenziale»⁽¹⁾.

1.1. Il Comitato si è già occupato in questi ultimi anni, e a più riprese, dei problemi marittimi⁽²⁾. Al riguardo la cooperazione con la Commissione è stata costruttiva e ha condotto a buoni risultati. È spiacevole constatare che la Commissione non ha ritenuto di richiedere espressamente i suggerimenti del Comitato già nella fase di approfondimento di una tematica, quale quella posta dalle «Nuove sfide per le industrie marittime», dai rilevantissimi contenuti economico-sociali.

1.1.1. Il presente parere vuole essere il contributo ai lavori, che si protrarranno fino al prossimo ottobre, del Forum delle industrie marittime promosso dalla Commissione.

2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato si compiace dell'iniziativa della Commissione che, nel ribadire l'importanza della «dimensione marittima» nell'ambito della proposta politica industriale, tende a delineare una strategia che

arresti il declino delle industrie marittime comunitarie e ne favorisca lo sviluppo competitivo. Non meno apprezzabile è l'istituzione di una tribuna dibattito incaricata di contribuire alla definizione del tipo di azioni da avviare e nella quale le varie parti interessate possano apportare le loro esperienze e proposte.

2.2. Per contro, non sembra che nel documento in esame sia stato dato il giusto rilievo ai molteplici aspetti sociali che pure emergeranno; e questa sottovalutazione si evince anche dalla struttura dei gruppi di lavoro del Forum. Perplessità emergono, inoltre, là dove si indicano i fattori chiave che dovrebbero accrescere la competitività dei vari settori — segnatamente di quelli esposti alla concorrenza internazionale — e si individuano i corrispondenti punti di azione.

2.3. Per la prima volta le varie componenti dell'economia marittima europea vengono riguardate unitariamente e in un'ottica di rilancio. Troppo a lungo hanno prevalso concezioni difensivistiche di questo o quel settore che non potevano incidere in misura risolutiva sulla loro competitività internazionale, meno che mai a livello di sistema.

2.4. Ben sapendo che non sempre vi è coincidenza di interessi, occorre evidenziare le interdipendenze e le possibili sinergie tra le industrie marittime. Di certo una consistente flotta europea assicura un mercato interno per i cantieri costruttori e riparatori nonché per i fornitori di componenti. Storicamente nessun paese ha sviluppato queste industrie senza avere come principale cliente l'armamento nazionale, e lo stesso può dirsi nel campo delle attività off-shore. Lo shipping ha altresì bisogno di un ampio corredo di servizi finanziari, assicurativi, legali, di brokeraggio altamente qualificati. La professionalità degli addetti al settore marittimo europeo, infine, è un patrimonio che va attentamente salvaguardato, anche perché finiscono per beneficiarne altre attività che si svolgono a terra e nei porti.

⁽¹⁾ GU n. C 40 del 17. 2. 1992.

⁽²⁾ Progressi verso una politica comune dei trasporti — Trasporti marittimi — GU n. C 207 del 18. 8. 1986. Condizioni minime necessarie per le navi che entrano nei porti marittimi della Comunità o che ne escano e che trasportano merci pericolose o inquinanti in colli — GU n. C 329 del 30. 12. 1989. Aiuti alla costruzione navale — GU n. C 68 del 16. 3. 1987. Aiuti alla costruzione navale — GU n. C 332 del 31. 12. 1990. Politica comune della pesca — GU n. C 339 del 31. 12. 1991. Misure positive per i trasporti marittimi — GU n. C 56 del 7. 3. 1990. Applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del Trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo — GU n. C 69 del 18. 3. 1991.

2.5. Con il prolungarsi della crisi mondiale dell'economia marittima e sotto la spinta di una politica sulla concorrenza quasi esclusivamente in termini di mercato interno, le industrie marittime in Europa si sono ripiegate, per così dire, su se stesse. I severi processi di ristrutturazione attuati negli Stati membri hanno sicuramente portato ad una riduzione dei costi unitari di produzione ma hanno anche motivato la perdita di centinaia di migliaia di posti di lavoro.

2.6. Oggi si prende finalmente atto che il peso dell'insieme delle industrie marittime europee è sensibilmente diminuito, sia nel contesto mondiale sia nei riguardi degli stessi fabbisogni della Comunità, con ciò sollevando preoccupazioni di natura strategica, e non soltanto economica.

2.7. Le cause di questa progressiva perdita di competitività sono molteplici e toccano anzitutto i due settori — armamento e cantieristica — che operano direttamente sui mercati internazionali. Non si tratta soltanto del miglioramento tecnologico e qualitativo raggiunto da taluni concorrenti; per le flotte degli Stati membri — che già devono sopportare più elevati oneri fiscali, sociali e amministrativi — si tratta anche di fronteggiare le diffuse misure protezionistiche (eg. riserve di carico) e le pratiche sleali di cui si avvalgono le flotte di non pochi paesi terzi. Per i cantieri navali hanno inciso, oltre al costo e alle condizioni di impiego del fattore lavoro (come ad esempio in Corea) improponibili per l'Europa, anche sistemi di aiuto più o meno occulti ma decisamente efficaci, come attestano le ancora irrisolte trattative in sede dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE) per l'eliminazione dei meccanismi che falsano il mercato delle costruzioni navali.

2.7.1. Il Giappone ha sviluppato una politica marittima particolare: una flotta di bandiera moderna realizzata interamente nei cantieri nazionali (affiancata da navi battenti un'altra bandiera ma sotto controllo giapponese e costruite nei cantieri di paesi ancor più competitivi), al servizio di un'economia fortemente integrata e orientata all'esportazione in cui vengono sfruttate tutte le sinergie. D'altra parte è ora diffusa la convinzione che il «Sistema Giappone» ha minato la fiducia su cui si basa il libero commercio.

2.8. La flotta comunitaria

2.8.1. La Comunità europea, come prima potenza commerciale al mondo non può continuare, anzitutto,

ad assistere al declino della propria flotta, che, come si è detto, è il principale catalizzatore dei molteplici interessi che gravitano intorno all'industria del trasporto via mare.

2.8.1.1. Ciò vale più che mai oggi, alla vigilia del mercato unico — con le sue infrastrutture fisiche, normative e di servizi — e delle nuove prospettive di scambio con l'Est europeo. I processi di internazionalizzazione dei mercati (si pensi, in particolare, al rapido ampliamento e consolidamento delle altre due grandi aree: quella del Pacifico e quella del Nord-Sud America) avranno un notevole impatto sul sistema dei trasporti, sul piano organizzativo come su quello dell'innovazione tecnologica.

2.8.1.2. Si aggiunga che la riduzione degli investimenti in navi nuove da metà anni '70 e per quasi tutti gli anni '80 sta imponendo e ha già avviato un vasto processo di ammodernamento della flotta mondiale, nel cui ambito quelle europee evidenziano, nell'insieme, un'età media più elevata.

2.8.2. Dovendo operare in un contesto internazionale quale quello descritto, gli armatori europei sono gravati da oneri e normative che pregiudicano gravemente la loro posizione concorrenziale in quanto non applicati universalmente, come sarebbe dovuto.

2.8.2.1. Di qui la drastica caduta del tonnellaggio delle flotte comunitarie (e quindi del numero dei marittimi comunitari), con l'escamotage del ricorso ai registri «secondari», distorsivi della concorrenza all'interno della Comunità.

2.8.3. Con approccio pragmatico, occorre abbattere i costi della gestione armatoriale, ma in modo tale da non incidere negativamente sulle condizioni di lavoro, in primis quelle sulla sicurezza. Al riguardo i suggerimenti avanzati a suo tempo dal Comitato⁽¹⁾ dovrebbero costituire la base di questa nuova politica comunitaria.

2.8.4. Le proposte fin qui avanzate dalla Commissione sembrano inadeguate. Le attese degli armatori restano in effetti ancorate alla presentazione e all'adozione di un pacchetto completo di misure (fiscali, finanziarie, di cittadinanza dei membri dell'equipaggio, di retribuzioni e condizioni di lavoro, ecc.) tale da rendere realmente allettante, e cioè concorrenziale, anche il registro navale comunitario Euros proposto dalla Commissione, che viene pertanto sollecitata dal Comitato a muoversi in questo senso.

2.8.4.1. Allo stesso tempo, dovrebbero essere attivati strumenti efficaci per finanziare, anche con fondi comu-

(1) Parere «Misure positive per i trasporti marittimi» — GU n. C 56 del 7. 3. 1990.

nitari, il rinnovo del naviglio e per fare demolire quello obsoleto.

2.9. Le industrie della costruzione navale e delle attrezzature

2.9.1. La presenza di una forte marina CEE è premessa indispensabile anche per le sorti della cantieristica comunitaria, anch'essa operante sul mercato internazionale. In quest'ultimo quindicennio l'industria della costruzione navale ha prodotto un grande sforzo di riduzione e di riorganizzazione delle sue capacità produttive. Nonostante gli aumenti di produttività conseguiti e l'accresciuta incidenza delle costruzioni navali a più alto contenuto tecnologico, i cantieri europei, per continuare ad operare sul mercato, non possono ancora fare a meno di un adeguato supporto pubblico. E questo fino a quando i maggiori concorrenti (specie il Giappone e la Corea) non avranno smantellato i loro sistemi di aiuto (significative sono al riguardo le citate trattative in sede OCSE promosse dagli USA) e, insieme, non inizieranno a manifestarsi gli effetti dell'inderogabile processo di integrazione tra le varie cantieristiche nazionali.

2.9.1.1. Ne consegue che la Comunità europea non può al momento affidarsi esclusivamente alla politica della concorrenza, dovendo invece mettere a punto una politica industriale di segno positivo per sostenere la sua industria cantieristica.

2.9.1.2. All'interno della Comunità gli aiuti all'industria cantieristica sono sottoposti a criteri di trasparenza e di diminuzione progressiva. La Commissione dovrebbe difendere con lo stesso vigore tali principi in un contesto globale.

2.9.2. Non può certo addebitarsi alla cantieristica comunitaria la responsabilità di aver contribuito alla creazione del surplus di offerta di navi, ove si tenga conto che la sua potenzialità in impianti e, soprattutto, in forza lavoro, è scesa di circa il 60 % dal 1975, tanto da rappresentare oggi circa un quinto del totale mondiale. La stessa Comunità con le sue direttive ha sempre subordinato la concessione degli aiuti al rigido controllo delle capacità produttive. Questa politica, peraltro, non sembra aver condizionato le scelte dell'armamento comunitario, che per oltre la metà del suo fabbisogno si è rivolto a cantieri di paesi terzi.

2.9.3. Per converso preoccupano, con la ripresa della domanda mondiale di navi, le rinnovate mire espansionistiche soprattutto della cantieristica giapponese (già oggi in grado di soddisfare circa il 50 % della domanda mondiale) ed anche di quella coreana (oltre il 15 %), con i pericoli — per gli stessi armatori europei — di una monopolizzazione dell'offerta di navi.

2.9.4. Appare comunque riduttivo e illusorio — come si evince dal documento della Commissione — basare gli elementi di competitività di quest'industria al vantaggio relativo che l'Europa avrebbe su suoi concorrenti nelle costruzioni navali più complesse ed individuare, conseguentemente, l'arma vincente nella pur importante applicazione delle tecnologie di punta che non mancano certo al principale produttore mondiale.

2.9.5. Sul piano industriale la cantieristica europea deve ridurre l'elevato grado di frammentazione che la caratterizza, mirando a quelle economie di scala che sono tra i punti di forza della concorrenza asiatica. È quanto mai opportuno, quindi, che si incentivi la cooperazione fra le imprese europee, che solo in questi ultimi anni hanno dato vita ad interessanti iniziative congiunte, in aree quali la ricerca e sviluppo, la progettazione, gli acquisti, l'ecologia, la produzione di motori marini.

2.9.6. L'azione della CEE verso i grandi produttori asiatici va resa nel contempo più incisiva per addivenire, contestualmente alla progressiva eliminazione di ogni aiuto, ad un'autolimitazione della produzione che scongiuri il riformarsi dei temutissimi squilibri tra domanda e offerta di navi e, in ultima analisi, tra domanda e offerta di stiva con la conseguente caduta delle rate di nolo. A questo stesso fine, l'ammodernamento della flotta mondiale dovrebbe procedere parallelamente alla demolizione delle navi obsolete, a cominciare da quelle sub-standard per gli evidenti riflessi anche sulla sicurezza del lavoro e sulla salvaguardia dell'ambiente marino.

2.9.7. Gli sforzi verso la cooperazione devono estendersi anche alla componentistica, comparto essenziale per la competitività dell'industria cantieristica atteso che oltre il 50 % del costo nave è rappresentato da materiali prodotti all'esterno del cantiere. Il problema più difficile da risolvere — specie in presenza di ridotti volumi produttivi — sta forse nell'eterogeneità delle aziende che fanno parte dell'indotto, in termini sia di dimensione che di specializzazione, tenuto anche conto che molte di esse producono solo marginalmente per il settore navale. Si aggiungano i molteplici aspetti legati alla standardizzazione dei prodotti, specie di quelli che debbono rispondere a particolari requisiti di sicurezza.

2.9.8. La definizione congiunta delle esigenze future del trasporto via mare viene dunque a porsi fra gli elementi di base di una strategia comune non solo per armamento e cantieri ma anche per il variegato e

numerose insieme di imprese, per lo più di dimensioni medio-piccole, che costituiscono l'industria delle attrezzature. La conoscenza delle tendenze evolutive è non meno importante per le tecnologie legate alla protezione dell'ambiente marino e all'utilizzo delle sue risorse.

2.10. *La protezione dell'ambiente marino*

2.10.1. In questi ultimi anni la domanda sociale per una maggiore protezione dell'ambiente è molto cresciuta ed esige ormai risposte concrete, anzitutto da parte delle istituzioni, nazionali e internazionali. Benché la maggior parte delle cause di inquinamento dei mari sia land-based (insediamenti industriali e urbani, sostanze chimiche nell'agricoltura, ecc.), lo sversamento, accidentale o sistematico, degli idrocarburi o di sostanze tossiche dalle navi è motivo di notevole allarme per l'opinione pubblica.

2.10.2. Lo sviluppo del traffico petrolifero, la crescente obsolescenza di buona parte della flotta mondiale (più dell'85 % delle cisterne in servizio sopra le 150 mila tonnellate risale a prima del 1980, e quindi a prima che entrassero in vigore le norme sulla zavorra segregata), l'esistenza di un numero non indifferente di navi substandard — fenomeno che chiama in causa anche l'operato dei registri navali — sono tra i principali fattori che fanno dei mari che bagnano l'Europa — grande consumatrice di materie prime energetiche — aree ad altissimo rischio per lo sversamento degli idrocarburi e di prodotti chimici vari per o risultanti dai più diversi processi industriali.

2.10.3. Questa tematica presenta numerosissimi aspetti (normativi, organizzativi, tecnici, economici, assicurativi, ecc.) e i piani di intervento contro l'inquinamento sono ancora in una fase di «prima generazione» benché si riconoscano notevoli possibilità di miglioramento, grazie soprattutto al processo scientifico e tecnologico nei settori delle telecomunicazioni, del monitoraggio, dei mezzi marini, ecc.

2.10.3.1. Il carattere globale e internazionale dei problemi relativi alla protezione dell'ambiente marino pone indubbiamente il problema dell'efficacia di una cooperazione molto allargata, che spesso ha evidenziato punti di debolezza. Questo spiega, ad esempio, la decisione degli Stati Uniti di adottare nel 1990 l'Oil Pollution Act (che impone il doppio scafo per le cisterne costruite dopo il giugno 1990 naviganti in acque americane); un evento, questo, che non poteva non influenzare le nuove norme concordate recentemente in sede dell'Organizzazione marittima intergovernativa (IMO), norme che entreranno in vigore nel luglio 1996 per le navi di nuova costruzione e nel luglio 1995, per controlli più rigorosi, per quelle già in esercizio.

2.10.4. È indispensabile che l'azione comunitaria e degli Stati membri sia rivolta alla più rigorosa applicazione di queste norme sulla protezione dell'ambiente marino e sulla sicurezza della navigazione, grazie anche

all'attivazione (con la definizione e il finanziamento di progetti specifici) di un sistema operativo integrato di prevenzione-repressione-bonifica (mezzi navali di sorveglianza e pronto intervento, specifici impianti e attrezzature portuali, ecc.).

2.11. *L'industria delle risorse del mare e la ricerca marina*

2.11.1. Lo sfruttamento delle risorse marine (energetiche, minerarie, biologiche, ecc.) richiede un approccio decisamente razionale, con la piena consapevolezza dell'impatto che l'attività umana può avere sul delicato equilibrio dell'ambiente marino e superando esigenze che potrebbero essere anche conflittuali (sfruttamento/conservazione).

2.11.2. La situazione in cui si dibatte in Europa l'industria della pesca è l'esempio più evidente di quanto sia difficile — ma perciò stesso necessario — coniugare lo sviluppo dell'industria del lavoro sul mare con la gestione delle risorse naturali. Tecniche sempre più sofisticate per la localizzazione dei branchi, il miglioramento delle prestazioni delle unità da pesca, l'accresciuta efficacia dei sistemi di cattura sono alla base del grave problema dell'overcatching, nonostante i tentativi comunitari di una politica di gestione delle risorse ittiche.

2.11.3. Non sembra, in effetti, che per il settore della pesca possano rinviarsi i tempi di una ristrutturazione che porti alla riduzione della capacità globale della flotta esistente, al di là delle necessità di rinnovo di alcune flotte nazionali in una logica di «scrap and build». Lo sviluppo dell'acquicoltura ed il miglioramento delle infrastrutture terrestri delle attività di pesca possono rientrare tra le misure di accompagnamento del processo di razionalizzazione, cui dovranno essere riservati adeguati fondi e azioni strutturali, tenuto conto della particolare vulnerabilità economico-sociale dell'attività di pesca, specie in talune regioni della Comunità.

2.11.4. Per quanto riguarda la ricerca marina, l'interesse della Comunità europea su scienze e tecnologie è presente oggi in pratica solo (settore petrolifero a parte) per ciò che riguarda l'acquisizione di conoscenze scientifiche del mare. Un valido contributo per attrarre l'attenzione industriale è indubbiamente una politica europea multidisciplinare che preveda programmi di ricerca finalizzati allo sviluppo di specifiche tecnologie (diverse da quelle, pur utilizzabili, dell'off-shore petrolifero), idonee alla gestione delle risorse ed al loro razionale utilizzo.

2.11.5. Tra i possibili sviluppi a breve-medio termine di interesse industriale possono citarsi i mezzi per la

ricerca oceanografica (anche con l'impiego di tecnologie derivate dal militare) e il trasferimento a mare o lungo le coste di attività industriali o di servizi (ad esempio, generazione di energia, stoccaggio di materiali energetici e non, incenerimento di rifiuti, ecc.).

2.12. *Il sistema portuale*

2.12.1. L'introduzione dell'elettronica, dell'informatica, ecc. ha da tempo avviato una vera e propria rivoluzione nelle modalità di gestione dei porti e del traffico marittimo, che tuttavia sono ancora ben lontane da quelle che vigono, per esempio, nel trasporto aereo. In questi ultimi anni, in particolare, sono stati compiuti progressi significativi nello sviluppo dei sistemi (VTS — Vessel Traffic Systems) rivolti al governo del traffico di navi in aree delimitate e/o congestionate dove è più probabile il verificarsi di incidenti.

2.12.2. Ai fini della sicurezza e dell'efficienza — e cioè della qualità del trasporto — occorrerebbe, più in generale, accelerare l'adozione di standard operativi, regole e procedure validi per tutti i porti, oggi gestiti in regimi, anche giuridici, molto differenziati. In questa logica si favorirebbe anche la riduzione del gap mediamente esistente fra gli approdi del Mediterraneo e quelli del Nord Europa, un sistema portuale equilibrato risultando decisamente più conveniente anche ai fini dell'intermodalità del trasporto (riduzione delle costose « rotture di carico » e più agevoli raccordi con i trasporti ferroviari, viari e fluviali) e del decongestionamento di talune aree cui potrebbe concorrere lo sviluppo del cabotaggio. Va da sé che tutto questo richiede idonei interventi normativi e infrastrutturali — per i quali andrebbero predisposti appositi finanziamenti anche comunitari — per la più celere ed economica movimentazione delle merci.

2.12.3. Ai fini della sicurezza intesa come tutela ecologica, fenomeno esaltato anche dal gigantismo delle navi, dovranno essere potenziati — assieme agli impianti quali quelli per la degasificazione delle petroliere, per il trattamento delle acque di zavorra e di altri rifiuti — i servizi di vigilanza nei porti e nelle rade e resa più severa l'adozione di provvedimenti dissuasivi e punitivi nei confronti dei colpevoli.

2.13. *La ricerca e lo sviluppo*

2.13.1. Correttamente la comunicazione della Commissione pone lo sviluppo tecnologico tra gli elementi fondamentali per raggiungere e mantenere l'auspicata competitività delle industrie marittime comunitarie, e

questo nei processi produttivi come nei prodotti (innovativi nelle tipologie ma economici e sicuri). L'attività di ricerca necessaria per assicurare a queste industrie il supporto di conoscenze avanzate richiede:

- un'azione di sensibilizzazione e di coordinamento tra i centri e i programmi di ricerca comunitari,
- la definizione di un quadro specifico di programmazione e finanziario che dia sufficiente sicurezza ad un'attività di ampio respiro, che non ammette soluzione di continuità e che non può essere limitata alla ricerca di base ma deve estendersi fino alla fase di preindustrializzazione.

2.13.2. Molto significativo è il richiamo che viene fatto agli investimenti annui (quasi 2 300 milioni di ECU) dal governo giapponese in programmi di ricerca e sviluppo nel settore della tecnologia marina, importo notevolmente superiore a quello stimabile per l'insieme CEE.

2.14. *Il fattore umano*

Di particolare importanza è la necessità di puntare sul fattore umano per una sicura ed efficiente gestione delle navi. Poiché il fattore umano risulta coinvolto nell'80 % degli incidenti in mare, il principio chiave che deve essere adottato è che una conduzione sicura delle navi da parte di equipaggi altamente addestrati è anche il modo più efficiente di gestire le navi. Al riguardo, la legislazione sociale nei controlli statali dei porti dovrebbe essere sviluppata ed includere l'addestramento, con particolare riferimento ai sistemi di sicurezza e agli equipaggi multilingua. Economie nei costi di gestione andrebbero innanzitutto ricercate nei benefici derivanti dal progresso tecnologico e da più bassi tassi di interesse, e non semplicemente nell'impiego di manodopera a basso costo proveniente da paesi del terzo mondo. La Comunità, per parte sua, dovrebbe incentivare il reclutamento dei marittimi e assicurare ai comandanti quella protezione legale che è necessaria per garantire la sicurezza delle navi di cui sono responsabili.

3. Conclusioni

3.1. La comunicazione della Commissione ha gettato le basi di un progetto estremamente ambizioso, tenuto conto degli effetti di un efficiente sistema marittimo sulla competitività dell'economia europea. Il documento, tuttavia, appare carente sia nella definizione dei termini effettivi delle sfide poste alle industrie marittime comunitarie sia nell'individuazione dei mezzi più idonei per affrontarle.

3.2. I lavori del Forum — già comprensibilmente esposti alle più diverse pressioni — dovrebbero essere indirizzati verso obiettivi chiari e realistici, stante anche la vastità e complessità della tematica in discussione, e ciò deve includere una valutazione corretta del fattore umano nella sicurezza ed efficienza delle operazioni a bordo.

3.3. Ad avviso del Comitato è di fondamentale importanza che di ogni industria si faccia anzitutto un'approfondita valutazione del livello di efficienza e di competitività, specie per quelle che operano sul mercato mondiale.

3.4. Non minore attenzione dovrebbe poi essere riservata alla fissazione di priorità negli interventi — con tutte le loro implicazioni normative e di costi, con l'indicazione di chi dovrà sostenerli — senza peraltro perdere di vista l'obiettivo di uno sviluppo armonico delle varie industrie. Va da sé, che per ognuna si dovrà scegliere l'approccio più appropriato sotto diversi aspetti (comunitario o nazionale, maggiore o minore intersettorialità, ecc.). L'azione negoziale della Comunità in sede internazionale, infine, va adeguatamente rafforzata per lottare contro ogni distorsione della concorrenza.

3.5. Ancora una volta il Comitato [vedi il parere sulla comunicazione della Commissione riguardante la «Politica industriale in un contesto aperto e concorrenziale» ⁽¹⁾] tiene alla chiara delimitazione fra l'impostazione generale e gli strumenti della politica economica, con particolare riguardo al tema della concorrenza. Se l'avvenire dell'Europa marittima deve dipendere essenzialmente dalla competitività delle sue imprese, le misure di competenza della Comunità, così come delineate dalla Commissione, non appaiono sufficienti, nel breve-medio periodo, a consentire alle imprese stesse di competere ad armi pari in mercati ove le regole della libera concorrenza sono spesso infrante.

⁽¹⁾ GU n. C 40 del 17. 2. 1992.

3.5.1. Per tale ragione è necessario, nelle attuali circostanze, integrare la politica della concorrenza con una politica o con politiche specificamente dirette al sostegno dell'industria marittima e della cantieristica della CEE.

3.6. Occorrerebbe anche chiarire meglio il concetto di « sussidiarietà » riferito alla posizione della Comunità e degli Stati membri. Se sono da rifiutare logiche assistenziali, del tutto giustificabile è invece una politica industriale affiancata da misure di coordinamento e finanziarie atte a sostenere gli operatori nella fase di consolidamento e di rilancio delle imprese, in un clima di crescente cooperazione tra settori e all'interno di ciascuno.

3.7. Quel che oggi si impone è un sostanziale cambio di mentalità in settori troppo a lungo mortificati da una crisi che ha eliminato centinaia di migliaia di posti di lavoro — prevalentemente in regioni tra le meno sviluppate della Comunità — ha sensibilmente elevato l'età media degli addetti e ha concorso ad indirizzare verso altre industrie « in crescita » i giovani più preparati. È questa la « dimensione sociale » che — al di là dei pur necessari programmi di formazione professionale volti a fronteggiare la crescente penuria di marittimi comunitari — non è dato di riscontrare adeguatamente nel documento della Commissione, mentre va posta tra gli obiettivi primari di una politica finalmente « di attacco » per le industrie marittime della Comunità.

3.8. Dimensione sociale vuol dire anche sicurezza del lavoro e protezione dell'ambiente marino: problemi di cultura e professionalità prima ancora, forse, che di tecnologie. Senza il recupero e il rigoroso rispetto di adeguati standard di sicurezza nelle condizioni operative delle navi e dei porti, i rischi cui sono esposte le coste dell'Europa — con le loro attività economiche, il patrimonio storico e le ricchezze naturalistiche — potrebbero crescere in misura drammatica e con essi i costi da sostenere per porre rimedio ai danni provocati.

Fatto a Bruxelles, il 26 maggio 1992.

*Il Presidente
del Comitato economico e sociale*

Michael GEUENICH