



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.4.2007
COM(2007) 220 definitivo

DOCUMENTO DI LAVORO DELLA COMMISSIONE

Relazione sullo stato dei lavori di LeaderSHIP 2015

{SEC(2007) 517}

Introduzione

Quando la strategia LeaderSHIP 2015 è stata elaborata da parte dell'industria e appoggiata dai responsabili politici dell'UE nel 2002-2003, le prospettive per l'industria cantieristica europea sembravano alquanto preoccupanti. Le nuove ordinazioni erano in calo e i prezzi delle nuove costruzioni erano bassi e in declino per il fatto dei considerevoli aumenti delle capacità in Asia. E' in questa prospettiva che LeaderSHIP 2015 è stato concepito come una visione basata su una convinzione delle capacità e del potenziale innovativo delle industrie marittime europee e sulla determinazione a lottare per il loro futuro.

L'iniziativa ha identificato otto temi:

- mettere la cantieristica navale mondiale su un piede di parità;
- migliorare gli investimenti nelle attività di ricerca, di sviluppo e di innovazione;
- sviluppare programmi avanzati di finanziamento e garanzia;
- promuovere la costituzione di flotte più sicure e meglio compatibili con l'ambiente;
- un approccio europeo alle esigenze della cantieristica navale;
- protezione dei diritti di proprietà intellettuale (DPI);
- garantire l'accesso a una manodopera qualificata;
- costruire una struttura industriale sostenibile.

È lusinghiero notare oggi come da qualche anno si osservino cifre generalmente positive riguardo alle nuove ordinazioni. I cantieri europei hanno visto il valore delle loro nuove ordinazioni più che triplicato tra il 2002 e il 2005, con un tasso di crescita nel 2004 e 2005 più rapido di qualsiasi altra regione del mondo. Con una produttività che è aumentata più di quattro volte negli ultimi due decenni, l'industria cantieristica europea altamente specializzata è diventata competitiva, flessibile e ben equipaggiata per affrontare con fiducia il futuro. Tuttavia notevoli aumenti avvenuti di recente nella capacità cantieristica globale - soprattutto in Asia - sono suscettibili di rendere l'ambiente commerciale per i cantieri europei ancora più competitivo in un prossimo futuro. In allegato vengono forniti ulteriori dettagli sui recenti sviluppi del mercato.

L'industria della costruzione navale sta beneficiando di due altri sviluppi politici favorevoli dell'UE e cioè la concentrazione rinnovata sulla competitività nella strategia rivista di Lisbona – crescita e occupazione – e l'elaborazione da parte della Commissione di una visione europea degli oceani e dei mari basata su un quadro politico marittimo olistico.

LeaderSHIP 2015 è stato citato nelle ultime comunicazioni relative alla politica industriale. L'industria cantieristica navale europea, infatti, ha contribuito ad anticipare questa applicazione moderna della politica industriale e ispirato una simile strategia in altri settori industriali. I costruttori navali europei che collaborano con produttori di attrezzature, non si limitano a consegnare navi standardizzate preferite da un gran numero dei loro concorrenti asiatici, ma forniscono soluzioni personalizzate che soddisfano le esigenze particolari dei loro clienti. La Commissione cerca di fare altrettanto con la sua strategia moderna della politica

industriale che si prefigge di rafforzare la competitività internazionale e la coerenza di varie sfere politiche. Ciò contribuisce a creare un ambiente commerciale che non sia solo permissivo ma anche favorevole, in grado di sostenere l'attività.

Questa strategia si armonizza con lo sforzo della Commissione di mettere in atto una struttura politica marittima olistica mediante la pubblicazione, avvenuta nel giugno 2006, di un Libro verde sulla politica marittima, che presenta LeaderSHIP come un pilastro capitale della competitività delle industrie marittime europee e un esempio da ripetersi su più vasta scala. Il Libro verde considera anche la cantieristica navale una parte essenziale di uno spazio marittimo europeo vitale e integrato. Questa nuova dimensione e l'interesse crescente nei confronti del mondo marittimo sensibilizzano l'opinione pubblica alla cantieristica navale e ne rafforzano l'immagine. Tuttavia una maggiore attenzione obbliga a maggior ragione ciascuno a trarre il massimo da questo scenario attualmente positivo caratterizzato da mercati e da un ambiente politico favorevoli, per dar seguito alle raccomandazioni in materia.

Capitolo 1: Mettere la cantieristica navale mondiale su un piede di parità

L'industria cantieristica navale assume effettivamente una portata mondiale ed è possibile acquistare navi in qualunque parte del mondo senza restrizioni significative dal punto di vista tecnico, commerciale o giuridico. Tuttavia le disposizioni commerciali globali che disciplinano il settore sono spesso diseguali, incomplete o inapplicabili.

Purtroppo, in questo settore non si possono ancora riscontrare risultati tangibili malgrado gli sforzi sostenuti da tutti i protagonisti dell'OCSE e di altri settori e la determinazione dimostrata nell'avviare il procedimento dinnanzi all'OMC contro la Corea. Questa causa ha evidenziato i limiti delle attuali norme commerciali riguardanti la costruzione navale, in cui non esiste il concetto di importazione ed esportazione e in cui la sovvenzione è spesso connessa con il produttore piuttosto che con il prodotto. Di conseguenza, la delibera sulla causa in questione ha offerto scarso aiuto alla cantieristica navale europea.

Nel frattempo le trattative dell'OCSE per un accordo sulla cantieristica navale riguardante il duplice problema dei sussidi e dei prezzi insostenibilmente bassi sul mercato mondiale della cantieristica sono rimaste "sospese" nell'ottobre 2005 senza che si sia concluso un accordo adeguato e applicabile. Il gruppo di lavoro pertinente n. 6 (GL6) è stato nel frattempo riattivato per un periodo di tempo limitato e la Commissione continua ad impegnarsi e a contribuire a questo processo proficuo seppur difficile. Tuttavia i nostri principali concorrenti non sembrano attualmente sufficientemente motivati per assumere gli impegni necessari a garantire un accordo. Non si prevedono progressi rapidi quanto alla riapertura di trattative concrete in seno all'OCSE. Tuttavia la situazione potrebbe essere riesaminata per accertarsi se esista un obiettivo per rilanciare i dibattiti.

Inoltre sono ora attivamente in corso discussioni bilaterali. A tal fine, si sono ottenuti progressi nella messa a punto di un esauriente dialogo bilaterale in materia di cantieristica navale con la Cina, che affronterà tutti i temi necessari. La prima riunione tra i rappresentanti della Commissione e le loro controparti cinesi si è svolta il 20 dicembre 2006. È stato raggiunto un ampio consenso sugli obiettivi e sulla sostanza del dialogo ed entro l'estate si dovrà procedere alla firma di un memorandum d'intesa da parte di alti responsabili. Nel frattempo si stanno avviando i lavori riguardo all'eventuale apertura di trattative con la Corea su un accordo di libero scambio. Ovviamente, considerando il ruolo preminente svolto dalla Corea sul mercato globale, il settore cantieristico navale dovrebbe figurare in queste trattative.

Per essere vitale e duratura, l'industria europea, se non addirittura l'industria cantieristica navale a livello mondiale, non si può basare sulla sovraccapacità, sul protezionismo o sui sussidi e la Commissione continua a lavorare per convincere i nostri partner commerciali ad affrontare questi temi in modo serio, come si fa in Europa. Particolare attenzione è rivolta anche alle cause e agli effetti delle differenze globali nei costi di taluni materiali greggi sulla competitività dei cantieri europei.

Capitolo 2: Migliorare gli investimenti in attività di ricerca, di sviluppo e di innovazione

Migliorare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione rappresenta un pilastro fondamentale dell'iniziativa LeaderSHIP 2015. I vantaggi della competitività europea si basano e continueranno a basarsi sulla sua abilità a costruire le navi più avanzate. L'Europa, infatti, rappresenta quasi la totalità delle innovazioni nelle costruzioni delle navi. Ciò è reso possibile in quanto essa sviluppa e applica con successo e in modo continuo l'innovazione e la ricerca.

Nell'economia delle conoscenze presenti e future, LeaderSHIP ha stimolato il proseguimento di un legittimo supporto all'innovazione facendo sì che le disposizioni comunitarie rispondano alle esigenze del settore. Disposizioni aggiornate sugli aiuti all'innovazione dei cantieri navali – con l'intensità di questi aiuti gestita in modo tale da riflettere e ricompensare un'assunzione di rischi intelligente e da potenziare lo sviluppo tecnologico europeo - sono in vigore dal 1° gennaio 2004. L'aiuto all'innovazione può essere concesso per l'applicazione industriale di prodotti e processi innovativi. Queste nuove disposizioni sono destinate a soddisfare le esigenze specifiche dei cantieri navali – in cui una fornitura su quattro si basa su un disegno o prototipo completamente nuovi e innovativi. Esse costituiscono la testimonianza del fatto che i cantieri navali europei rappresentano vere "locomotive" in materia d'ingegneria.

La Germania, la Francia, la Spagna e di recente i Paesi Bassi e l'Italia hanno colto l'opportunità presentata dal nuovo quadro normativo per gli aiuti di stato destinati a sviluppare e finanziare dispositivi nazionali di sostegno all'innovazione. Considerando l'intervallo di tempo tra l'approvazione di tale quadro normativo e la costituzione dei dispositivi nazionali, serve più tempo affinché l'industria e gli Stati membri mettano in atto i medesimi e presentino i loro risultati alla Commissione. Di conseguenza, il quadro è stato prolungato fino al 31 dicembre 2008 per disporre di maggior tempo per valutarne l'efficacia. Vale anche la pena sottolineare in questo caso la collaborazione costruttiva tra l'industria e la Commissione per l'elaborazione di disposizioni applicabili che facilitino lo sviluppo del dispositivo negli Stati membri interessati.

L'altra raccomandazione fondamentale di LeaderSHIP in questo capitolo, cioè l'invito a sviluppare una piattaforma tecnologica per rafforzare la dimensione europea della ricerca, dello sviluppo e dell'innovazione, è stata concretizzata con il lancio della piattaforma WATERBORNE TP. Questa piattaforma, il cui segretariato è assicurato dall'industria della costruzione navale, mette insieme tutti i settori delle industrie marittime, gli Stati membri e altri protagonisti. Poiché il finanziamento comunitario dei trasporti di superficie è nel frattempo quasi raddoppiato - fino a raggiungere circa 1,3 miliardi di euro - tra il 6° programma-quadro (2002-06) e il 7° programma-quadro(2007-13), esiste la possibilità per il trasporto marittimo di ottenere un maggior supporto - anche rispetto ai 200 milioni di euro circa ottenuti a titolo del 6° programma-quadro. Il 7° programma-quadro prevede anche la sicurezza – incluso lo sviluppo di particolari soluzioni per il settore marittimo – come nuovo tema di ricerca. È importante trarre dal 7° programma-quadro il massimo beneficio e altre fonti di finanziamento in Europa evitando duplici sforzi, creando sinergie e ottimizzando il

coordinamento tra responsabili politici, l'industria e le comunità scientifiche. La natura altamente tecnologica dell'industria di costruzioni navali è ulteriormente sottolineata dal fatto che i cantieri in media investono più del 10% del loro fatturato nella ricerca, nello sviluppo e nell'innovazione.

Infine, in questo contesto, e come sottolineato nelle consultazioni sul Libro verde, anche i poli industriali svolgono un ruolo importante nelle industrie marittime in considerazione dell'ubicazione delle imprese e del livello estremamente alto della subcommittenza e dei collegamenti tra i settori. I poli industriali rappresentano un importante motore per l'innovazione e la competitività. La Commissione è pronta a dar seguito al Libro verde sulla politica marittima in questo senso identificando gli elementi trainanti e le loro caratteristiche, inclusa la copertura settoriale dei poli marittimi efficaci e accertando il ruolo della Commissione in collegamento con le autorità nazionali e regionali nel promuoverli.

Capitolo 3: Sviluppare programmi avanzati di finanziamento e garanzia

I cantieri navali devono gestire progetti ampi, dispendiosi e complessi. Nel maggior numero dei casi, il valore della produzione annua di un cantiere supera il proprio valore in quanto impresa operativa; nondimeno deve assumersi la piena responsabilità per ciascuna nave costruita. Di conseguenza, i cantieri non solo sviluppano progetti innovativi ma devono anche organizzare il capitale lavorativo necessario e le garanzie di rimborso generalmente richiesto dai proprietari di navi. Queste perdite di tempo e di risorse influiscono negativamente sulla competitività dei cantieri europei nei confronti dei loro concorrenti i quali, nella maggior parte dei casi, beneficiano di strumenti pubblici di finanziamento delle navi.

Di conseguenza, la Commissione ha lavorato intensamente su questo tema allo scopo di trovare una soluzione pragmatica che soddisfi le esigenze dell'industria rimanendo pienamente compatibile con le disposizioni della concorrenza e quelle dell'OCSE e dell'OMC. In questo contesto, si è posto particolarmente l'accento sul finanziamento preliminare alla consegna (garanzie di rimborso), in quanto i proprietari di navi in genere non hanno problemi per ottenere sul mercato un finanziamento dopo la consegna.

La Commissione, di conseguenza, ha avviato ampi contatti con la Banca europea per gli investimenti (BEI) al fine di esaminare la fattibilità di quanto enunciato svolgendo un ruolo direttivo nel concepire e applicare uno strumento adeguato.

La BEI è stata utile e costruttiva nella ricerca attiva di una soluzione soddisfacente, pur segnalando che si trova di fronte a limitazioni significative soprattutto in termini di statuto, risorse disponibili ed esperienza specifica nel settore; è pertanto per essa una sfida per svolgere un ruolo direttivo nel costituire e nel gestire il fondo di garanzia previsto dall'UE.

La Commissione ha anche esaminato questo tema in profondità con esperti di altre istituzioni bancarie e riunito, in numerose occasioni, tutte le parti interessate per esaminare la fattibilità del dispositivo auspicato.

Questi sforzi hanno comportato la realizzazione di un seminario con gli Stati membri, l'industria navale, la BEI e i servizi interessati della Commissione, svoltosi il 20 ottobre 2006. L'industria ha ammesso che sarebbero necessari inizialmente almeno 300 milioni di euro per garantire il fondo. Alla conclusione del seminario, la Commissione ha invitato tutti i partecipanti, e soprattutto gli Stati membri, a formulare i rispettivi commenti sulla proposta

dell'industria allo scopo di portare avanti la questione; tuttavia a tutt'oggi non è pervenuta alcuna risposta.

Nel frattempo, la Commissione ha anche esaminato la possibilità di un intervento di bilancio comunitario volto a stanziare i fondi necessari a titolo di cauzione per un fondo di garanzia destinato ai cantieri navali. Questa operazione, tuttavia, richiederebbe un atto legislativo specifico e il finanziamento dell'importo richiesto; ciò implica che si potrebbe trovare una soluzione solo nel contesto di un quadro di bilancio rivisto. Va anche notato che l'interesse per uno strumento comunitario rimane intatto malgrado la creazione di strumenti nazionali in numerosi paesi. L'industria considera uno strumento comunitario come un complemento piuttosto che un'alternativa alle misure nazionali.

Alla luce di questa valutazione, la Commissione può solo progredire ulteriormente in materia qualora esista una volontà politica chiara anche da parte degli Stati membri di offrire una risposta adeguata al problema. Questa volontà va dimostrata con un mandato e con un sostegno fermi da parte dell'autorità di bilancio e della BEI per lo strumento richiesto di garanzia di rimborso.

Capitolo 4: Promuovere la costituzione di flotte più sicure e meglio compatibili con l'ambiente

Le navi prodotte in Europa sono di ottima qualità in termini di complessità, di sicurezza e di impatto ambientale – spesso vanno al di là dei requisiti regolamentari necessari. Inoltre il mercato e la società esigono navi più sicure e più pulite, ciò che rende necessaria un'innovazione permanente a livello della progettazione e della costruzione. Tuttavia i cantieri europei sono in competizione in un vero e proprio mercato mondiale che non valuta sempre in modo equo la qualità, la conoscenza e il servizio e in cui le navi talvolta sono considerate una semplice merce. La Commissione e l'industria di conseguenza apprezzano in maniera generale l'applicazione di norme mondiali più rigorose per garantire una competenza leale in un mercato globale.

Si deve cercare tuttavia di garantire che le normative mondiali non siano applicate in modo abusivo né abbiano effetti collaterali negativi. Per questo motivo, ad esempio, i dibattiti condotti in seno all'Organizzazione marittima internazionale (OMI) su nuove norme tecniche di costruzione navale basate su certi obiettivi dovranno garantire che i vantaggi che queste norme potrebbero comportare a livello della qualità e della sicurezza non comportino involontari trasferimenti tecnologici attraverso documentazioni obbligatorie di costruzione. Al tempo stesso le nuove disposizioni unificate dell'Associazione internazionale delle società di classificazione (IACS) per la costruzione di scafi intendono accrescere la sicurezza delle navi ma tutti devono fare il possibile per evitare qualsiasi violazione indesiderata di proprietà intellettuale o perdita di know-how specializzato.

La Commissione riconosce che le sue iniziative in materia di politica della competitività devono tenere in debita considerazione gli aspetti relativi alla sicurezza e all'ambiente e sta operando al fine di garantire che i nostri concorrenti globali e partner commerciali si comportino allo stesso modo. Ciò significa anche una maggiore ricerca in materia di tecnologie di navi pulite e l'incoraggiamento di una maggiore e migliore manutenzione delle navi nella vasta gamma europea di impianti di qualità specializzati nella riparazione navale. In questo contesto, la Commissione ha di recente presentato un terzo pacchetto sulla sicurezza marittima per rafforzare la legislazione esistente soprattutto per quanto concerne le società di classificazione, il controllo dei porti da parte dello stato, il monitoraggio del traffico

marittimo, la responsabilità degli stati battenti bandiera, le indagini su incidenti marittimi e la responsabilità dei proprietari delle navi.

Anche il tema dello smantellamento delle navi figura tra le questioni da affrontare in un Libro verde della Commissione.

L'industria fornisce un'esperienza tecnica alla Commissione e all'Agenzia europea per la sicurezza marittima (AESM) e si è associata ad altre regioni di industria cantieristica per costituire un'organizzazione incaricata del coordinamento dei contributi tecnici agli organismi regolamentari al fine di garantire che siano presi maggiormente in considerazione i pareri dei produttori. Infine in questo senso, la cantieristica navale e le industrie del trasporto marittimo svolgono un ruolo sempre più importante nella riduzione dell'inquinamento dovuto ai trasporti e nell'aumento della sicurezza, promuovendo e ricorrendo al trasporto marittimo a corto raggio. Le industrie di cantieristica navale comunitarie dovrebbero continuare a dare l'esempio in materia di tecnologia cantieristica pulita, anche ricorrendo a tecnologie destinate a ridurre il consumo energetico, le emissioni atmosferiche e l'uso di materiali pericolosi nonché una protezione antivegetativa più ecologica. Ciò servirà a dare una più ampia applicazione del concetto di "nave pulita". Il trasporto di merci per vie navigabili è già più economico sotto il profilo del consumo di carburante rispetto ad altri tipi di trasporto e i cantieri navali europei sono pronti a fornire un contributo ancora più grande al suo successo creando progetti di navi adeguati, innovativi e flessibili. **Ciò sarebbe conforme alla strategia di ridurre le emissioni atmosferiche da navi d'altomare e alle strategie tematiche comunitarie sull'uso sostenibile delle risorse naturali e sull'ambiente marino.** Vengono portate avanti iniziative come Marco Polo e le autostrade del mare che stanno introducendo in Europa nuove catene logistiche intermodali di trasporto a base marittima per trasferire il traffico di merci dalla strada al mare. È possibile sfruttare ulteriormente il ruolo vitale delle navi che mettono a disposizione il materiale (hardware) per facilitare lo sviluppo di mezzi adeguati in questo contesto per il reciproco vantaggio dei cantieri e degli obiettivi europei in materia di trasporto.

Capitolo 5: Un approccio europeo alle esigenze della cantieristica navale

Il ruolo essenziale delle industrie marittime nella fornitura di hardware essenziale per le strategie di sicurezza e difesa dell'Unione europea richiede particolare attenzione nella formulazione e nell'applicazione delle politiche. La qualità e la redditività dei cantieri navali europei costituiscono un punto di forza che dev'essere alimentato e sfruttato. La Commissione continua ad esaminare il modo migliore per concretizzare il vantaggio concorrenziale europeo nella cantieristica navale riducendo, ad esempio, la frammentazione del mercato e facilitando le sinergie potenziali nell'applicazione delle politiche industriali nonché delle politiche di sicurezza/difesa/appalti.

Protagonisti europei fortemente integrati favoriranno la competitività del settore navale europeo. Senza incrementare né contenere il processo, la Commissione condivide la tendenza emergente di consolidamento e cooperazione tra i cantieri navali a livello nazionale, purché costituisca una tappa verso la costruzione di una base industriale e tecnologica di difesa europea ((EDTIB) nel settore navale.

Molto rimane da fare per cogliere esigenze operative comuni e armonizzare cicli di appalti a scopo di raggiungere l'obiettivo finale di interoperabilità delle navi e delle flotte.

Questa nozione di interoperabilità sta diventando anche essenziale nel contesto del fabbisogno emergente di capacità paneuropee coerenti di controllo marittimo. Lo sviluppo dei punti di

forza corrispondenti secondo il concetto dei "sistemi di sistemi" farà scaturire la necessità di piattaforme navali e contribuirà alla competitività dei cantieri navali in Europa.

Per questo motivo la Commissione avverte che i vantaggi competitivi dell'industria europea della difesa e dell'industria navale sono a rischio se non si procede a un cambiamento significativo. I duplici sforzi e la perdita di economie di scala dovuti a ciò che è stata definita la "non Europa" nel settore della sicurezza e della difesa si traducono nelle sfide che devono fronteggiare i cantieri navali le cui basi industriali frammentate coprono unicamente i mercati nazionali.

Tuttavia, l'Agenzia europea per la difesa (EDA) – la cui creazione era stata anche preconizzata in LeaderSHIP 2015 – è stata istituita nel luglio 2004. Essa persegue gli obiettivi che le sono stati assegnati, contribuendo a raggiungere gli obiettivi indicati poc'anzi.

Nei prossimi mesi, la Commissione intende presentare un pacchetto di misure in materia di difesa che includa iniziative in materia di appalti connessi con la difesa e di trasferimenti intraeuropei di attrezzature di difesa.

Capitolo 6: Protezione dei diritti di proprietà intellettuale (DPI)

Il futuro dell'industria cantieristica europea si basa sulla sua leadership tecnologica. L'eccellenza marittima europea e la sua competitività in materia di costruzione navale e di attrezzature marittime si basano sul fatto che essa possiede i migliori prodotti; l'industria e i protagonisti della politica devono operare per garantire che vengano valutati e protetti il know-how e l'esperienza che contribuiscono alla loro creazione. La Commissione sta collaborando in tal senso con l'industria per sensibilizzare alla proprietà intellettuale, per sfruttare al meglio gli strumenti esistenti e cercare di garantire che tutti i nostri concorrenti rispettino le regole del gioco.

A tal fine, la Commissione ha avviato nel dicembre 2006 uno studio di un anno sui temi connessi con la proprietà intellettuale nella costruzione navale. L'obiettivo principale è quello di comprendere in maniera approfondita i problemi connessi con la protezione della proprietà intellettuale dell'industria cantieristica europea. Ciò abbraccia le dimensioni qualitative e quantitative del problema e i meccanismi attraverso i quali il know-how cantieristico europeo è incanalato (legalmente e illegalmente) verso i suoi concorrenti.

Lo studio è destinato a definire i problemi con maggior precisione e a valutare il loro impatto economico allo scopo di formulare raccomandazioni politiche specifiche. Un gruppo di lavoro del forum sulle industrie marittime che si occupa di normative, regolamenti e diritti sta anche affrontando i temi della proprietà intellettuale. E, come indicato sopra, la Commissione intende includere questo tema nel dialogo sulla cantieristica navale con la Cina nonché in trattative commerciali multilaterali e bilaterali pertinenti.

L'industria è anche impegnata a stabilire strutture interne per predisporre adeguatamente la sua posizione su questo problema.

Capitolo 7: Garantire l'accesso a una manodopera qualificata

Nell'industria cantieristica europea, tecnologicamente avanzata, una forza di lavoro altamente qualificata costituisce un fattore essenziale per trasformare la conoscenza in ricchezza e per

garantire produttività, innovazione e competitività. La Commissione condivide il parere delle parti sociali secondo cui il successo è il risultato dell'applicazione, da parte dei lavoratori dei cantieri navali, delle loro conoscenze ed esperienze. I cantieri devono assumere, mantenere e riqualificare i lavoratori di qualità al fine di conservare le loro competenze e know-how e garantire il loro successo a lungo termine.

La comunità delle Associazioni europee di cantieri navali (CESA) e la Federazione europea dei metalmeccanici (FEM) hanno formalmente istituito, nel settembre 2003, un comitato del dialogo sociale nei settori della cantieristica e delle riparazioni navali. Si tratta del primo comitato di questo genere nelle professioni metallurgiche dei paesi dell'UE e costituisce una testimonianza della professionalità e del rispetto reciproco che caratterizzano l'ambiente di lavoro nella maggior parte dei cantieri europei.

In questo contesto, la CESA e la FEM hanno ottenuto lo statuto di partner sociali europei. A questo titolo, esse sono consultate sulle proposte in materia di politica sociale e, se lo desiderano, il loro dialogo può condurre a rapporti contrattuali, incluse convenzioni. Finora il comitato ha creato tre gruppi di lavoro sull'immagine del settore, sulla formazione e le qualifiche dei lavoratori nonché sulle attività cicliche e le questioni di ristrutturazione.

Nel marzo 2006, il comitato ha avviato iniziative pratiche come la settimana cantieristica europea. L'obiettivo principale della settimana in questione era quello di rafforzare e di diffondere il messaggio di LeaderSHIP 2015, di valorizzare gli impieghi nel settore dei cantieri navali per i giovani laureati e i lavoratori altamente qualificati e di promuovere un'immagine positiva del settore. Si sta già pianificando un esercizio analogo per il 2008.

Tuttavia l'immagine della cantieristica navale, spesso presentata come una vecchia industria con un futuro incerto, rimane un problema che bisogna continuare a trattare. Giovani laureati e lavoratori altamente qualificati non sono sempre consapevoli delle opportunità che emergono dall'evoluzione dinamica dei cantieri negli ultimi anni.

Nelle raccomandazioni adottate in occasione dell'ultima sessione plenaria di Oslo (Norvegia) nell'ottobre 2006, il FIM ha chiesto che venga anche proclamata una giornata marittima europea.

Peraltro, il comitato del dialogo sociale sta attualmente preparando un nuovo progetto per sviluppare un profilo aggregato di età e di qualifica che potrebbe servire ad identificare i futuri fabbisogni in materia di formazione e di assunzione. Esso prevede anche l'analisi e il trattamento del problema dell'invecchiamento della manodopera che è particolarmente acuto in taluni Stati membri e può integrare qualsiasi iniziativa futura della Commissione in materia di competenze nel settore marittimo.

Capitolo 8: Costruire una struttura industriale sostenibile

La Commissione non ha né il mandato né la vocazione per definire la struttura dell'industria cantieristica europea. Ciò spetta al mercato e alle forze e ai principi che lo regolano. Tuttavia, la frammentazione dell'industria cantieristica europea, qualora persistesse, potrebbe ostacolare la competitività. La Commissione perciò condivide i recenti sviluppi che conducono a fusioni, acquisizioni e imprese comuni. Gruppi di cantieristica navale europea forti, dotati delle capacità finanziarie e tecnologiche richieste, saranno meglio equipaggiati per competere con successo su un mercato mondiale sempre più concorrenziale. LeaderSHIP 2015 ha

sicuramente facilitato talune convergenze delle politiche nazionali nei confronti dell'industria cantieristica navale mettendo a disposizione un quadro di riferimento per la competitività del settore. Rimane tuttavia ancora spazio per ulteriori progressi in questa direzione.

Se si fa un confronto con i suoi concorrenti principali in Giappone e Corea, l'industria cantieristica europea è più diversificata, consta di un maggior numero di cantieri piccoli e medi e il processo di consolidamento e ristrutturazione non è ancora completato.

Conclusioni e prospettive

LeaderSHIP 2015 sta fornendo risultati su tutti i fronti. Ha contribuito a far cambiare la politica europea e la percezione pubblica del settore. Mentre l'industria cantieristica veniva considerata un'industria in via di estinzione sovvenzionata, attualmente essa è riconosciuta come parte di un settore produttivo europeo moderno ed efficace che offre effettivamente nuovi posti di lavoro e stimola la crescita nei trasporti, nel commercio, nel turismo e in altri settori. LeaderSHIP rappresenta un esempio tangibile dell'applicazione in un settore specifico della strategia di crescita e di creazione di posti di lavoro. Sostenuto dagli sviluppi positivi del mercato, ha mobilitato i protagonisti, ha aiutato l'industria ad adeguarsi alla fine dell'aiuto al funzionamento nel 2000 e ha stabilito una tabella di marcia universalmente accettata per i cambiamenti necessari.

Non dobbiamo nemmeno sottovalutare l'effetto di unificazione/mobilitazione che ha avuto sull'industria stessa – da cui dipende infine il successo sul mercato – incoraggiandola a mettere in atto strategie e strutture comuni per rispondere alle sfide in tutti i settori. Inoltre questo sforzo è ulteriormente consolidato dal Libro verde sulla politica marittima che mette in evidenza l'importanza dei settori marittimi in Europa.

La Commissione è convinta che LeaderSHIP 2015 continui a costituire un quadro adeguato per le sue politiche relative al settore cantieristico navale. Dovrebbe proseguire ed accelerare, dove possibile, soprattutto per quanto concerne il tema del finanziamento delle navi. Va anche preso atto che in numerosi settori la palla è ampiamente nel campo dell'industria (ad esempio per quanto concerne la struttura dell'industria) o degli Stati membri. L'ambiente del mercato per i cantieri europei di classe mondiale dovrebbe diventare sempre più esigente negli anni a venire ma la Commissione mantiene il suo impegno con LeaderSHIP 2015 e continuerà a lottare per garantire la messa a punto della migliore "policy mix" da applicarsi a livello comunitario per affrontare le sfide che si presenteranno.