



CRPM CPMR

CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE  
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR  
Tel.: + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax: + 33 (0)2 99 35 09 19  
email: [secretariat@crpm.org](mailto:secretariat@crpm.org) - web: [www.crpm.org](http://www.crpm.org)

MARZO 2013

## POSIZIONE POLITICA DELLA CRPM

### PARERE DELL'UFFICIO POLITICO DELLA CRPM

*(Approvato dall'Ufficio Politico della CRPM - 1 marzo 2013 - Alexandroupolis, Grecia)*

# LEADERSHIP 2020 - VERSO UNA POLITICA INDUSTRIALE MARITTIMA AMBIZIOSA

La presente posizione politica, che verte su una serie di elementi relativi alla strategia "LeaderSHIP 2020", è stata elaborata dalle parti interessate nel corso del 2012 e verrà presentata in occasione di una riunione di alto livello organizzata dalla Commissione europea e dall'associazione SEA Europe il prossimo 20 febbraio 2013. Il contenuto di questo documento è frutto dei lavori svolti in questi ultimi mesi nell'ambito dell'iniziativa "Industrie Marittime per la Crescita Blu"<sup>1</sup>, avviata nel mese di ottobre 2011 e pilotata dalla regione francese Pays de la Loire all'interno della CRPM.

L'idea alla base di questa iniziativa è la differenziazione e la diversificazione dell'attività dei cantieri navali, orientandola in particolare sulle energie marine rinnovabili<sup>2</sup>, come asse strategico per il futuro dell'occupazione nel settore industriale marittimo in Europa.

Questo orientamento è destinato a diventare uno dei pilastri sui cui fondare lo sviluppo di una politica industriale europea marittima di più ampio respiro, soprattutto per la cantieristica navale il cui grande know-how e competenze sono alla base del tessuto industriale dell'economia marittima delle nostre Regioni.

Lo sviluppo delle industrie marittime<sup>3</sup> ha un'importanza strategica e costituisce una leva per la crescita e l'occupazione attraverso la differenziazione e diversificazione dell'attività cantieristica navale, soprattutto nella direzione delle energie marine rinnovabili. Insieme alle aziende presenti sui loro territori, e attraverso politiche attive e ambiziose, molte Regioni hanno scelto questa strada. Al loro fianco, l'Unione europea deve darsi i mezzi di una politica industriale forte in grado di promuovere questa visione positiva delle industrie marittime, ormai parte integrante degli obiettivi dell'Unione europea in materia di crescita blu, ricerca, innovazione e competitività.

Convinte della necessità di una politica industriale forte nel settore marittimo, le Regioni plaudono all'iniziativa della Commissione europea che, con **LeaderSHIP 2020**, ambisce a rinnovare la strategia LeaderSHIP 2015, tanto più che l'approccio seguito è ampio, dal settore navale a tutti i comparti industriali marittimi. Le Regioni marittime hanno da subito partecipato attivamente a questo processo, articolato su tre temi:

- 1) Competitività internazionale e accesso al credito;
- 2) Ricerca-Sviluppo-Innovazione;
- 3) Formazione e occupazione.

<sup>1</sup> Le Regioni tedesche, spagnole, italiane, finlandesi, francesi e polacche che partecipano all'iniziativa "Industrie marittime per la Crescita blu" hanno firmato un Memorandum a dicembre 2011 e organizzato un seminario al Parlamento europeo il 2 febbraio 2012 nell'ambito dell'Intergruppo Mari e Zone costiere del Parlamento europeo, nonché un dibattito alle Giornate marittime europee a Göteborg a maggio 2012, per illustrare il potenziale delle industrie marittime in termini di sviluppo economico e sociale per l'Europa ed i suoi territori. Per maggiori informazioni: <http://www.crpm.org/fr/index.php?act=13,40>

<sup>2</sup> Con l'espressione « energie marine rinnovabili » si fa riferimento alle energie marine (maremotrice, energia delle correnti marine, moto ondoso, termico, osmotico, biomassa marina) e l'energia eolica offshore (fissa e galleggiante).

<sup>3</sup> Con l'espressione « industria marittima » si fa riferimento alle attività di progettazione, costruzione e riparazione di qualsiasi tipo di imbarcazione ed altre strutture marittime pertinenti, compresa tutta la catena di valore di sistemi, apparecchiature, servizi nonché la ricerca e gli organismi di formazione.

Nei paragrafi che seguono illustreremo più dettagliatamente queste tre tematiche soffermandoci sui punti da seguire con particolare attenzione durante le fasi di attuazione e monitoraggio della strategia LeaderSHIP 2020.

### **Competitività internazionale e accesso al credito**

Il rapporto "LeaderSHIP 2020" spiega chiaramente il problema rappresentato dalla scarsa disponibilità di crediti a lungo termine e dalla mancanza di garanzie e constata anche che "l'accesso al credito è diventato un fattore chiave nella competizione globale per i contratti di costruzione navale" e che "a volte i contratti sono attribuiti sulla base della disponibilità di finanziamenti piuttosto che sulle competenze tecniche dell'impresa".

In questo contesto, è urgente definire delle procedure di **rafforzamento delle modalità di prefinanziamento** delle imbarcazioni (comprese le piccole imbarcazioni e gli yacht e le aziende subappaltatrici) in tutta l'Unione europea per migliorare la competitività dell'offerta cantieristica europea. Le Regioni difendono il principio di uno strumento finanziario comunitario gestito dalla BEI per migliorare la liquidità sul mercato, ricreare le condizioni per una concorrenza equa all'interno dell'Unione e rafforzare l'industria europea rispetto alla concorrenza internazionale. Perlomeno è necessario stabilire regole comuni valide in tutta l'Unione europea per **ricreare condizioni di parità**.

Inoltre accogliamo con soddisfazione l'idea di sviluppare in Europa iniziative di "**Blue PPP**" (partenariati pubblico privato per il settore marittimo) per il "greening" e il "retrofitting" con uno specifico interesse pubblico, come proposto nel rapporto LeaderSHIP.

Riguardo alle soluzioni per **finanziare la differenziazione e la diversificazione** delle industrie marittime, il rapporto del gruppo di lavoro illustra le possibilità di accompagnamento per i fondi strutturali. Tenendo sempre presente il ruolo fondamentale svolto dalle PME nella catena di valore, sottolineiamo a questo proposito la necessità di conservare la possibilità di sostenere le grandi aziende tramite il FESR nel futuro periodo di programmazione. È altrettanto fondamentale arrivare ad un coordinamento ottimale tra i vari fondi (FESR, FSE, FEA, FEAMP), per poter accompagnare le aziende nel loro percorso evolutivo in materia di innovazione, competitività, occupazione e know-how. Le specializzazioni intelligenti delle Regioni potrebbero fungere da elemento facilitatore di questo meccanismo plurifondo per lo sviluppo di progetti integrati.

Tuttavia, il volume di risorse finanziarie necessarie per accompagnare la differenziazione e la diversificazione delle industrie marittime è tale che i fondi strutturali da soli non possono essere l'unica risorsa di finanziamento pubblico. Basta citare, ad esempio, il settore delle infrastrutture per il GNL (Gas naturale liquefatto) e l'idrogeno, o ancora la ristrutturazione dei porti per accogliere le energie marine rinnovabili. Sono tutte sfide trasversali, e gli strumenti della politica europea dei trasporti, della ricerca-innovazione, dell'energia e della formazione devono tutti contribuire all'emergenza di un'industria marittima forte e diversificata in Europa.

In questo contesto, la problematica dell'inquadramento degli aiuti di Stato deve essere vista in un'ottica di sostegno all'attuazione della politica industriale forte che si sta delineando nel settore marittimo. La riforma attualmente in corso delle regole degli aiuti di Stato per il periodo 2014-2020 dovrebbe permettere agli Stati membri di sostenere tutte le attività dell'industria marittima senza limiti settoriali, a prescindere dalle dimensioni del beneficiario, e di sostenere tutte le infrastrutture che svolgono un ruolo essenziale per l'industria marittima.

A livello internazionale, l'Europa deve agire con determinazione per condizioni commerciali più eque su mercati liberi.

Nonostante l'ineluttabilità della ristrutturazione del settore, bisogna sottolineare le opportunità di crescita e di emergenza di **realità industriali europee di successo** nell'industria marittima. La RSI può essere una leva di sviluppo eccezionale in questo senso, attraverso un approccio più collaborativo tra gli attori europei.

### **Ricerca-Sviluppo-Innovazione**

Il **Partenariato Pubblico-Privato (PPP)** proposto nel rapporto, che potrebbe realizzarsi nell'ambito del programma Orizzonte 2020, è una tappa importante verso un approccio collaborativo di più ampio respiro. Per il momento si pensa concretamente a un PPP nel settore della cantieristica navale in materia di efficienza, soprattutto energetica, e della sicurezza. Un altro PPP, sui nuovi e promettenti mercati delle energie marine e

eolica offshore per la crescita blu, è indispensabile per ristrutturare il settore delle industrie marittime. I bisogni di investimento in materia di R&S sono cospicui per permettere a questa nuova filiera di essere economicamente redditizia sul lungo periodo, e diventare una filiera di eccellenza, esportabile sul mercato internazionale. È quindi essenziale che la Commissione europea abbia un approccio globale alle energie marine rinnovabili nelle sue future iniziative e, in particolare, che la comunicazione prevista sulle energie marine comprenda l'eolica offshore fissa e galleggiante per la quale i bisogni in R&S rimangono forti.

L'idea di un modello dimostratore su vasta scala va inoltre nella direzione di una collaborazione effettiva e quindi dell'affermarsi di realtà europee di successo. Allo stesso tempo il finanziamento di modelli dimostratori e di prototipi fisici rappresenta un altro problema che deve anch'esso essere affrontato.

Viste le specificità del settore delle industrie marittime e la concorrenza internazionale, la raccomandazione che prevede il mantenimento a percentuali favorevoli degli aiuti di Stato all'innovazione (nell'ambito della riforma attualmente in corso degli aiuti di Stato) per l'industria marittima è di fondamentale importanza. È necessario adottare **un approccio ampio per definire l'innovazione**, anche per i prototipi destinati ad essere commercializzati, all'interno di un regolamento specifico al settore della cantieristica navale oppure in regolamenti orizzontali (regolamento generale di esenzione e il quadro comunitario degli aiuti di Stato alla Ricerca, Sviluppo e Innovazione). Le nuove regole di aiuti di Stato devono inoltre permettere un maggiore sostegno all'innovazione: la proposta di estendere il campo di applicazione del regolamento generale di esenzione per categoria alla nuova categoria dell'innovazione è benvenuta; tuttavia deve essere necessariamente combinata con intensità più alte dell'aiuto sugli investimenti innovanti, soprattutto nei casi in cui il test dei prototipi sia troppo caro, il che ne impedirebbe il loro uso ulteriore commerciale o industriale.

Inoltre, per evitare che l'Europa rimanga indietro nel settore delle principali tecnologie, bisognerebbe ampliare l'attuale clausola di allineamento nel settore della RSI per arrivare ad includere lo sviluppo dei prodotti e la produzione. Gli Stati membri sarebbero così in grado di sostenere lo sviluppo dei prodotti e della produzione, evitando alle loro aziende di trovarsi in una posizione svantaggiata rispetto ai loro concorrenti internazionali, e rispettando al contempo le regole dettate dall'OMC.

I cluster hanno un ruolo importante nell'organizzazione dello sviluppo economico nei territori, e in questo sono spesso sostenuti dalle autorità regionali. Altrettanto importante è il loro ruolo nell'avvio di collaborazioni su progetti concreti a livello regionale, nazionale, transnazionale ed europeo. Le nuove regole degli aiuti regionali dovrebbero permettere agli Stati membri di sostenere i cluster come motore trainante della strategia di rilancio per uscire dalla crisi, e promuoverne la specializzazione intelligente, strettamente legata allo specifico potenziale economico del territorio, a prescindere dalle dimensioni e dal settore in cui operano le imprese. La futura strategia in questo settore dovrà riservare un'attenzione particolare all'accesso delle PME alla RSI, rafforzandone la capacità a proporre competenze e tecnologie a forte valore aggiunto ai grandi gruppi attivi sui vari mercati.

Infine gli sforzi in materia di RSI dovranno concentrarsi non solo sui prodotti, ma anche sul **miglioramento dei processi produttivi** per consolidare a livello internazionale la competitività dell'industria europea nei settori della cantieristica navale europea e delle energie marine rinnovabili. Si tratta di facilitare i contatti all'interno di tutta la catena di valore attraverso un approccio integrativo per l'innovazione tecnologica e non-tecnologica, in un'ottica di innovazione aperta ed allargata. Basti pensare, ad esempio, che le industrie marittime nel loro complesso potrebbero trarre beneficio dai progetti di RSI per le energie marine rinnovabili (energie marine e eolica offshore). A tale fine dovrebbero rientrare nel piano SET (piano strategico delle tecnologie energetiche) e nelle future richieste di presentazione progetti nell'ambito di Horizon 2020.

### **Formazione e occupazione**

Le competenze, la formazione e l'attrattività delle professioni del settore marittimo sono un fattore importante di differenziazione delle industrie marittime europee. L'accompagnamento dei lavoratori nel processo integrativo delle nuove tecnologie deve essere all'altezza della sfida rappresentata dai mutamenti industriali del settore.

Il rapporto contiene una serie di raccomandazioni importanti relative ad un migliore utilizzo dei programmi europei per elencare, formalizzare e collegare i profili professionali, e per migliorare la visibilità e l'immagine del settore e la mobilità. La futura istituzione di un Comitato settoriale per l'occupazione e le Competenze nel settore della cantieristica navale è una tappa essenziale verso una **gestione preventiva ed**

**un migliore coordinamento** delle competenze. Permetterà così di accompagnare la diversificazione e la differenziazione delle industrie marittime e la mobilità infra e intersettoriale.

**Per concludere, ricordiamo quanto la crescita blu e la politica industriale siano interconnesse. La crescita blu si basa su una dinamica delle industrie marittime mentre l'efficienza delle industrie marittime dipende da una politica industriale ambiziosa.**

Un'ampia base industriale è la condizione necessaria per sfruttare le nascenti opportunità che si offrono alle industrie marittime. Per andare verso la crescita blu, bisogna partire dal tessuto industriale esistente. Più questo tessuto sarà ampio e diversificato, maggiore sarà la sua capacità di innovazione, rendendo possibile un arricchimento reciproco e trasferimenti di innovazione tra l'industria e il mondo accademico, tra grandi gruppi e PME, e da un settore all'altro.

La sfida della strategia LeaderSHIP 2020 è proprio accompagnare questa trasformazione industriale che stanno vivendo i nostri territori. L'Europa deve optare per una politica industriale marittima che affronti in modo trasversale queste grandi problematiche e le collochi al centro delle politiche comunitarie.

Le Regioni marittime sostengono con forza questo approccio e sono pronte a dare il loro contributo per l'attuazione della strategia LeaderSHIP 2020, in particolare nell'ambito delle loro strategie di specializzazione intelligente, partendo dall'esperienza acquisita dai loro territori su progetti precedenti.