



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 DE 2013

## POSICIÓN POLÍTICA DE LA CRPM

### DICTAMEN DEL BURÓ POLÍTICO DE LA CRPM

*(Aprobado por el Buró Político de la CRPM – 1 de marzo de 2013 – Alexandroupolis, Grecia)*

## LEADERSHIP 2020 – ¡HACIA UNA POLÍTICA INDUSTRIAL MARÍTIMA SÓLIDA!

Esta posición política expresa un conjunto de elementos relativos a la estrategia “LeaderSHIP 2020”, elaborada por las partes interesadas en el transcurso de 2012 y presentada durante una reunión de alto nivel organizada por la Unión Europea y la asociación SEA Europa el 20 de febrero de 2013. El contenido de esta posición se elaboró durante los pasados meses en el marco de la iniciativa “Industrias Marítimas para el Crecimiento Azul”<sup>1</sup>, lanzada el 1 de octubre de 2011 y coordinada por Pays de la Loire dentro de la CRPM.

El planteamiento que se ha adoptado se orienta en torno a la idea de diferenciar y diversificar la actividad de los astilleros, principalmente hacia las energías marinas renovables<sup>2</sup>, como eje estratégico para el futuro del empleo industrial marítimo en Europa.

Esta orientación tiene por vocación constituir uno de los principales elementos del desarrollo de una política industrial marítima europea más amplia y, especialmente, de los astilleros, cuyo buen hacer y cuyas excepcionales competencias representan la base industrial de la economía marítima de nuestras Regiones.

El desarrollo de las industrias marítimas<sup>3</sup> es estratégico y representa un motor de crecimiento y empleo a través de una diferenciación y diversificación de los astilleros, principalmente hacia las energías marinas renovables. Junto con las empresas presentes en sus territorios, y a través de políticas activas y ambiciosas, numerosas Regiones han tomado este camino. Junto a ellas, la Unión Europea debe dotarse de medios para una política industrial sólida capaz de respaldar esa visión positiva de las industrias marítimas, que ocupan ahora el centro de las ambiciones de la Unión Europea en materia de crecimiento azul, investigación, innovación y competitividad.

Convencidas de la necesidad de una política industrial sólida en el ámbito marítimo, las Regiones saludan la iniciativa de la Comisión Europea de renovar la estrategia LeaderSHIP 2015 iniciando el proceso **LeaderSHIP 2020**, tanto más cuanto que el enfoque utilizado es amplio, desde el sector naval hasta el conjunto de las industrias marítimas. Desde el principio las Regiones marítimas han contribuido activamente a este proceso, que se ha articulado en tres ejes de trabajo:

- 1) Competitividad internacional y acceso a financiación;
- 2) Investigación-Desarrollo-Innovación;
- 3) Formación y empleo.

<sup>1</sup> Las Regiones alemanas, españolas, italianas, finlandesas, francesas y polacas involucradas en la iniciativa “Industrias marítimas para el Crecimiento Azul” firmaron un Memorándum en diciembre de 2011 y organizaron conjuntamente un seminario en el Parlamento Europeo el 2 de febrero de 2012 en el marco del Intergupo Mares y Zonas Costeras del Parlamento Europeo y un debate durante la celebración del Día Marítimo Europeo en Gotemburgo en mayo de 2012 con el fin de demostrar el potencial de las industrias marítimas en términos de desarrollo económico y social para Europa y sus territorios. Para más información: <http://www.crpm.org/fr/index.php?act=13,40>

<sup>2</sup> El término “energías marinas renovables” designa las energías marinas (mareomotriz, de las corrientes, de las olas, térmica de los océanos, osmótica, de la biomasa marina) y la energía eólica offshore (fija y flotante).

<sup>3</sup> El término “industrias marítimas” designa las actividades de diseño, construcción y reparación de todo tipo de buques y otras estructuras offshore, incluida la cadena de valor de sistemas, equipos, servicios, al igual que la investigación y los organismos de formación.

Dictamen del Buró Político de la CRPM

**LeaderSHIP 2020 – ¡Hacia una política industrial marítima sólida!**

Ref.: CRPMPPP130003 B0 – Marzo de 2013 – p. 1

Los elementos que figuran a continuación abordan estas tres dimensiones haciendo hincapié en los puntos a los que habrá que prestar especial atención en el seguimiento y aplicación de la estrategia LeaderSHIP 2020.

### **Competitividad internacional y acceso a la financiación**

El informe “LeaderSHIP 2020” describe claramente el problema que representan la escasa disponibilidad de créditos a largo plazo y la falta de garantías, y constata además que el acceso a la financiación se ha convertido en el factor clave en la competición mundial para los contratos de construcción naval y que a veces los contratos se atribuyen no en virtud de las competencias técnicas del oferente sino con arreglo a la disponibilidad de financiación.

En este contexto, urge desarrollar un proceso de **consolidación de las modalidades de prefinanciación de los buques** (incluidas las pequeñas embarcaciones y los yates, al igual que la subcontratación) en la Unión Europea para que la oferta de los astilleros europeos sea más competitiva. Las Regiones respaldan el principio de un instrumento financiero comunitario administrado por el BEI para aumentar la liquidez en el mercado, restablecer una competencia leal en la Unión y reforzar la industria europea ante la competencia internacional. Como mínimo, en la Unión deben aplicarse normas comunes para **restablecer unas reglas del juego equitativas**.

Por otro lado, saludamos la idea de desarrollar en Europa modelos de “**Blue CPP**” para los “greening” y el “retrofitting” que revistan un interés público específico, tal como se propone en el informe LeaderSHIP.

En el ámbito de la **financiación de la diferenciación y diversificación** de las industrias marítimas, el informe del grupo de trabajo que se ha ocupado del tema muestra las posibilidades que brindan los fondos estructurales. Aunque tengamos presente el papel crucial de las PYME en la cadena de valor, subrayamos a este respecto la necesidad de conservar la posibilidad de que el FEDER dé su apoyo a grandes empresas durante el próximo periodo de programación. Es igualmente de suma importancia posibilitar una buena coordinación de los diferentes fondos (FEDER, FSE, FEMP), para acompañar globalmente las mutaciones en las empresas, en los ámbitos de la innovación, la competitividad, el empleo y las competencias. La especialización inteligente de las Regiones podría ser la clave para acceder a esa dinámica multifondos desarrollando proyectos integrados.

Sin embargo, las necesidades de financiación para acompañar la diferenciación y la diversificación de las industrias marítimas son tales que los fondos estructurales no pueden ser el único impulso dado por la financiación pública. Podemos mencionar, por ejemplo, el ámbito de las infraestructuras para el GNL (Gas Natural Licuado) y el hidrógeno, o el acondicionamiento de los puertos para dar cabida a las energías marinas renovables. Se trata de un objetivo transversal y los instrumentos de la política europea de transportes, investigación-innovación, energía y formación deberán, todos ellos, contribuir a que surja una industria marítima sólida y diversificada en Europa.

En este contexto, la cuestión de las directrices de las ayudas estatales debe plantearse desde una óptica de apoyo a la implementación de una política industrial sólida que está concretándose en el ámbito marítimo: el proceso de modernización en curso de las normas para las ayudas estatales en el periodo 2014-2020 tiene que permitir a los Estados miembros dar apoyo al conjunto de las actividades de la industria marítima, sin limitación sectorial y cualquiera que sea el tamaño del beneficiario, y apoyar todas las infraestructuras relacionadas con la industria marítima que resulten indispensables.

A escala internacional, Europa tiene que actuar con determinación para lograr unas condiciones comerciales más equitativas en mercados libres.

Aunque hoy parece inevitable una reestructuración del sector, hay que hacer hincapié en las oportunidades de crecimiento y en el **surgimiento de campeones industriales europeos** en la industria marítima. La I+D+i puede ser un motor primordial en esa dirección, mediante un planteamiento más colaborativo de los actores en Europa.

### **Investigación-Desarrollo-Innovación**

La **Colaboración público-privada** (CPP) propuesta en el informe y que podría ver la luz en el marco del programa Horizonte 2020 es una etapa de suma importancia para lograr un enfoque colaborativo a mayor escala. Por ahora, se estudia de manera concreta una CPP en el ámbito de la construcción naval en los aspectos de eficiencia, principalmente energética, y de seguridad. Otra CPP en los nuevos mercados en auge para el crecimiento azul, como las energías marinas y la eólica offshore, es imprescindible para plasmar la

nueva estructuración del sector de las industrias marítimas. Las necesidades de inversión en I+D son importantes para que este nuevo sector sea económicamente viable a largo plazo y se convierta en un sector de excelencia en el mercado internacional, capaz de exportarse. Por ello, es esencial que la Comisión Europea disponga de un enfoque completo de las energías marinas renovables en sus futuras iniciativas y, en particular, que la Comunicación sobre la energía de los océanos abarque la eólica offshore fija y flotante cuyas necesidades en I+D siguen siendo muy importantes.

La idea de un meta-demostrador a gran escala está en consonancia con una verdadera colaboración y, por lo tanto, con el surgimiento de campeones europeos. Al mismo tiempo, la financiación de demostradores y prototipos físicos es otro problema que también habrá que abordar.

Habida cuenta de las características del sector de la industria marítima y de la competición internacional, la recomendación de mantener con tipos favorables las directrices específicas de las **ayudas estatales** a la innovación en el marco de la actual reforma de las directrices de las ayudas estatales reviste una importancia capital. Es necesario adoptar un **enfoque amplio para definir la innovación**, incluidos los prototipos destinados a ser comercializados, ya sea en un reglamento específico del sector de la construcción naval, ya sea en los reglamentos horizontales (Reglamento general de exención y directrices comunitarias de las ayudas estatales a la Investigación, Desarrollo e Innovación). Las nuevas normas de las ayudas estatales deberán permitir prestar un apoyo más eficaz a la innovación: la propuesta de extender el ámbito de aplicación del reglamento general de exención, creando una nueva categoría (la innovación), es muy positiva, pero es absolutamente necesario combinarla con una intensidad de las ayudas más elevada para las inversiones innovadoras, especialmente cuando el test de prototipos sea demasiado costoso, lo que impide su posterior utilización comercial o industrial.

Además, para evitar el riesgo de que Europa se quede muy rezagada en el ámbito de las tecnologías clave, debe ampliarse la actual cláusula de equivalencia en el ámbito de la I+D+i para dar cabida al desarrollo de productos y a la producción. Los Estados miembros podrían así prestar apoyo al desarrollo de productos y a la producción de manera que sus empresas no se encuentren en una situación desfavorable respecto a sus competidores mundiales, evitando al mismo tiempo toda violación del derecho de la Organización Mundial del Comercio.

Los clusters desempeñan un importante papel en la estructuración del desarrollo económico de los territorios y, con frecuencia, reciben el apoyo de las regiones. **El papel de los clusters** es también de enorme importancia para acometer una colaboración en torno a proyectos concretos, tanto a escala regional, nacional y transnacional como europea. Las nuevas normas sobre ayudas regionales deberán permitir a los Estados miembros dar apoyo a los clusters como elemento clave de impulso a la estrategia de reactivación para salir de la crisis y fomentar una especialización inteligente íntimamente ligada al potencial específico del territorio, cualquiera que sea el tamaño y el sector de las empresas. La futura estrategia en este ámbito deberá prestar especial atención al acceso de las PYME a la I+D+i, aumentando su capacidad de proponer competencias y tecnologías de alto valor añadido a los grandes grupos presentes en diferentes mercados.

Finalmente, los esfuerzos de I+D+i deberán centrarse no sólo en los productos, sino también en la **mejora de los procesos productivos** para reforzar la competitividad global de la base industrial europea de construcción naval y energías marinas renovables. De lo que se trata es de facilitar las interconexiones en la cadena de valor mediante un enfoque integrador para la innovación tecnológica y no tecnológica dentro de un espíritu de innovación abierta y más vasta. Por ejemplo, los proyectos de I+D+i en energías marinas renovables (energías marinas y eólica offshore) pueden beneficiar a las industrias marítimas en su conjunto, por lo que deberían ser tomados plenamente en cuenta en el plan SET (Plan estratégico de las tecnologías energéticas) y en las futuras convocatorias del programa Horizonte 2020.

### **Formación y empleo**

Las competencias, la formación y el poder de atracción de las profesiones relacionadas con la economía marítima son un factor clave de diferenciación de la industria marítima europea. En este terreno **es necesario acompañar a los asalariados** para integrar las nuevas tecnologías, un acompañamiento que responda al reto que supone la mutación industrial del sector.

Son de capital importancia las recomendaciones del informe para mejorar la utilización de los programas europeos para catalogar, formalizar y establecer vínculos entre las cualificaciones, y para hacer más visible el sector y mejorar su imagen, favoreciendo al mismo tiempo la movilidad. La futura creación de un Consejo Sectorial para el Empleo y las Competencias en el sector de la construcción naval es un paso esencial de cara

a una **gestión de las previsiones y una mejor coordinación** de las competencias, al acompañar la diversificación y la diferenciación de las industrias marítimas, así como la movilidad intra e intersectorial.

**En conclusión, recordemos hasta qué punto están ligados el crecimiento azul y la política industrial. El crecimiento azul se sustenta en una dinámica de industrias marítimas y los resultados de las industrias marítimas dependen de una política industrial ambiciosa.**

Una base industrial amplia resulta imprescindible para aprovechar plenamente las nuevas oportunidades que ante sí tienen las industrias marítimas. Para ir hacia un crecimiento azul, hay que partir del tejido industrial existente. Cuanto más amplia y diversificada sea la base industrial de un territorio, mayor será su capacidad innovadora, permitiendo la fertilización cruzada y la transferencia de innovación entre industriales y universidades, entre grandes grupos y PYME, y de un sector a otro.

Ese es el reto al que se enfrenta la Estrategia LeaderSHIP 2020: acompañar la mutación industrial que está produciéndose en nuestros territorios. Europa ha de optar por una política industrial marítima que aborde transversalmente todos estos grandes retos y los sitúe en el centro de las políticas comunitarias.

Las Regiones marítimas apoyan decididamente la iniciativa emprendida y están dispuestas a contribuir a la implementación de la Estrategia LeaderSHIP 2020, especialmente en el marco de sus estrategias de especialización inteligente y apoyándose en la experiencia de los territorios y de anteriores proyectos.