COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.11.2003
COM(2003) 717 definitivo

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

## LeaderSHIP 2015

## Definire il futuro della cantieristica europea – La concorrenzialità mediante l'eccellenza

INDICE

1. Introduzione ..... 3
2. Mettere la cantieristica mondiale su un piede di parità ..... 6
3. Migliorare gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo e nell'innovazione ..... 8
4. Sviluppare programmi avanzati di finanziamento e garanzia ..... 10
5. Promuovere la costituzione di flotte più sicure e meglio compatibili con l'ambiente 12
6. Un approccio europeo alle esigenze della cantieristica militare ..... 14
7. Protezione dei diritti di proprietà intellettuale (DPI) ..... 16
8. Garantire l'accesso ad una manodopera qualificata ..... 18
9. Costruire una struttura industriale sostenibile ..... 20
10. Conclusioni ..... 22
Allegato: ..... 25

# 1. INTRODUZIONE

## 1.1. Contesto di LeaderSHIP 2015

Nella sua comunicazione riguardante "La politica industriale in un'Europa allargata"[1] la Commissione ha delineato i provvedimenti orizzontali necessari per accelerare il passaggio ad un'economia europea più concorrenziale, in particolare alla luce dell'allargamento della Comunità. Gli elementi fondamentali sono stati individuati in conoscenza, innovazione ed imprenditorialità. La comunicazione riconosce parimenti che tale approccio orizzontale va integrato con specifici approcci settoriali, basati su un'attenta analisi della situazione particolare dei diversi settori e su una piena consultazione delle parti interessate per arrivare all'insieme di politiche più appropriato.

Sullo sfondo dei problemi che l'industria europea deve affrontare e risolvere, derivanti dall'evoluzione dell'economia mondiale e degli assetti delle stesse economie europee, una rinnovata e più intensa attenzione è stata dedicata al rilancio dell'economia europea. Nell'ambito dell'invito a definire una strategia integrata per la concorrenzialità europea il Consiglio europeo nella sua riunione del 16-17 ottobre 2003 ha invitato a perseguire le politiche stabilite in modo idoneo a contribuire al conseguimento dell'obiettivo d'intensificare la concorrenza d'imprese ed industria. In rapporto alle politiche industriali il Consiglio e la Commissione sono stati pressantemente invitati dai dirigenti europei ad affrontare le esigenze di specifici settori industriali, ed in particolare di quello manifatturiero, in considerazione del contributo essenziale che questi forniscono alla crescita economica.

LeaderSHIP 2015 rappresenta l'applicazione di questa impostazione alla cantieristica e fa seguito ad analoghe iniziative nel campo dei medicinali (G10 Farmaci) e del settore aerospaziale (STAR21).

## 1.2. L'iniziativa LeaderSHIP 2015 della cantieristica europea

### *1.2.1. Contesto generale*

Con l'iniziativa "LeaderSHIP 2015" la cantieristica europea ha varato un ambizioso programma volto a garantirne la prosperità a lungo termine in un mercato dinamico ed in crescita. L'iniziativa è riconducibile alle conclusioni del Consiglio del 14 marzo 2001, nelle quali s'invitava la cantieristica dell'Unione a perseverare nel miglioramento della sua concorrenzialità. Lo scopo è quello di aumentare la superiorità tecnica già esistente in segmenti di mercato selezionati, incoraggiare e tutelare l'innovazione e le metodologie, concentrare l'attenzione sui clienti, migliorare la struttura del settore e passare risolutamente ad una produzione basata sulle conoscenze così da conferire ai cantieri ed ai fornitori di equipaggiamenti marittimi dell'Unione il primato mondiale nel settore entro il 2015.

Nel marzo 2002 gli operatori del settore hanno presentato l'idea di una tale iniziativa a Romano Prodi, presidente della Commissione, che ha risposto positivamente ed ha richiesto al membro della Commissione responsabile per la politica delle imprese di costituire un'apposita struttura di lavoro, in base ad un programma di lavoro particolareggiato. È stato

[1] COM(2002) 714 def. dell' 11.12.2002.

così costituito un gruppo consultivo ad alto livello per LeaderSHIP 2015[2], coadiuvato da gruppi di lavoro per otto comparti d'importanza cruciale.

### *1.2.2. Rapporto LeaderSHIP 2015*

Nel suo rapporto[3] il gruppo consultivo ad alto livello per LeaderSHIP 2015 ha formulato concrete raccomandazioni riguardanti questi otto comparti specifici. Si tratta adesso d'integrare tali raccomandazioni con azioni mirate e con il necessario forte sostegno politico per garantire che possano conseguire l'obiettivo di dare un contributo ottimale alla concorrenzialità delle industrie interessate.

LeaderSHIP 2015 consente di prendere in considerazione le specifiche condizioni derivanti dalle caratteristiche uniche della cantieristica.

La presente comunicazione spiega e valuta le questioni fondamentali affrontate dal gruppo consultivo LeaderSHIP 2015 ed individua i possibili interventi a livello di politica. Questi riguardano in particolare le questioni cruciali di un approccio integrato alla politica industriale ed a quella dei trasporti, il ricorso ad una maggiore intensità di conoscenze, l'impiego di risorse umane altamente qualificate, cambiamenti organizzativi, l'innovazione - tecnologica e no - e la protezione dei diritti di proprietà intellettuale.

La presente comunicazione rappresenta l'inizio di uno sforzo di più ampio respiro che contribuisca a garantire la futura concorrenzialità di questo importante settore dell'industria manifatturiera europea, che svolge parimenti un ruolo di rilevo in alcuni dei paesi che stanno per aderire all'Unione. La Commissione continuerà a sviluppare e tradurre in pratica il suo specifico approccio a questo settore, in stretta cooperazione con le parti interessate e tenendo conto delle risposte ricevute dagli Stati membri e dalle altre istituzioni dell'Unione in merito ai problemi sollevati. Scopo della presente comunicazione è agevolare tale processo.

## 1.3. Le sfide del futuro per la cantieristica europea

### *1.3.1. Analisi*

La cantieristica europea può volgere uno sguardo retrospettivo a secoli di eccellenza nella progettazione e costruzione di navi. Le nazioni europee, marittime per storia e geografia, hanno sempre riposto un particolare orgoglio nella loro capacità di produrre navi d'alto mare, dato che questa capacità ha consentito loro di partecipare attivamente al commercio mondiale e di difendere i loro interessi vitali.

La cantieristica, un concetto che copre l'attività dei cantieri impegnati nella costruzione di navi mercantili e militari, l'industria degli equipaggiamenti marittimi, il comparto delle riparazioni e delle riconversioni navali nonché un'ampia gamma di fornitori di conoscenze quali università, vasche di rimorchio, uffici progettazione e società di classificazione, costituisce una parte essenziale della struttura industriale europea. Essa sviluppa tecnologie avanzate che danno luogo a notevoli ricadute in altri settori, rende disponibili i mezzi di trasporto essenziali per gli scambi internazionali e fornisce navi tecnologicamente avanzate a marine moderne, soddisfando così un'esigenza fondamentale per l'efficacia di eventuali

---

[2] Il gruppo consultivo ad alto livello è composto da personalità di spicco del settore provenienti da imprese, associazioni del settore e organizzazioni sindacali, cui si aggiungono sette commissari europei le cui responsabilità hanno attinenza alla cantieristica e due europarlamentari.

[3] "LeaderSHIP 2015", Enterprise publications, ottobre 2003.

operazioni militari. La cantieristica rappresenta pertanto una parte importante delle esigenze economiche d'importanza strategica per l'Europa.

I cantieri forniscono prodotti di elevata complessità, che comportano il ricorso ad una grande varietà di capacità professionali nonché l'impiego di un livello eccezionale di conoscenze scientifiche e di tecnologie di produzione intelligenti. Le navi costituiscono gli oggetti di maggiori dimensioni prodotti dall'uomo ed il loro lungo ciclo vitale, abbinato ad un livello elevato di autonomia operativa in un ambiente naturale ostile, le rende uno tra i beni capitali più sofisticati.

Le ridotte serie di produzione, l'adeguamento alle esigenze dei clienti elevato a principio operativo generale e la concorrenza mondiale costringono i cantieri a cercare continuamente soluzioni innovative sotto il profilo della progettazione e delle tecnologie produttive. A causa della complessità del prodotto i cantieri dipendono attualmente da un gran numero di fornitori per componenti, sottosistemi e servizi basati sulle conoscenze, inclusi quelli forniti da specialisti del settore finanziario. Al giorno d'oggi i cantieri vanno considerati come integratori su larga scala nell'ambito di un'industria ad elevato contenuto tecnologico, i cui operatori chiave sono spesso PMI altamente specializzate; i cantieri non sono quindi più unità produttive dell'industria pesante.

La cantieristica è per sua natura limitata alle regioni costali con accesso ad acque profonde. Per poter essere al passo coi tempi essa dipende quindi da una rete industriale d'imprese, spesso descritta come un raggruppamento regionale. Un raggruppamento industriale riunisce un'ampia gamma d'imprese ed organizzazioni allo scopo di scambiarsi conoscenze d'importanza strategica per la realizzazione di progetti. La tempestività e la qualità del servizio sono essenziali se si vuole che i progetti siano coronati dal successo e redditizi.

Il settore della cantieristica è un esempio che evidenzia bene i particolari punti di forza e di debolezza della situazione economica in uno specifico ambito settoriale, affrontando al tempo stesso le sfide fondamentali in un'ampia gamma di campi grazie ad un'impostazione dinamica. La cantieristica mondiale ha accusato problemi strutturali e ciclici fino dai tempi della prima crisi petrolifera, che ha evidenziato l'eccesso d'investimenti in tale settore, ma i cantieri europei sono stati in grado di "reinventarsi" ripetutamente per far fronte alle avversità.

Rispetto alla metà degli anni '70 la cantieristica europea ha subito enormi cambiamenti. Due cantieri su tre sono scomparsi dalla scena e l'occupazione nel settore ha subito un tracollo, passando dai circa 460 000 lavoratori del 1975 agli attuali 100 000 circa impiegati nella costruzione di nuove unità e nella riparazione (le cifre relative agli attuali 15 Stati membri dell'Unione sono rispettivamente 400 000 ed 85 000). La produzione di nuove unità è rimasta stabile nell'ultimo decennio attestandosi su un livello di 4,6 milioni di tlc (tonnellate lorde compensate), il che conferma i considerevoli aumenti di produttività ottenuti dall'industria europea (il dato corrispondente per gli attuali 15 Stati membri dell'Unione è di 3,5 milioni di tlc). Questo fatto dimostra altresì la capacità dei cantieri europei di passare a produzioni più sofisticate ed a maggiore contenuto di conoscenze, abbandonando il mercato di massa sul quale il prezzo rappresenta il fattore dominante.

Come il rapporto LeaderSHIP 2015 rende chiaro, le distorsioni dei flussi commerciali sono attualmente al centro delle preoccupazioni più pressanti della cantieristica dell'Unione. Tali distorsioni possono venir compensate solo parzialmente da una maggiore concorrenzialità e limitano la libertà di perseguire l'evoluzione in modo più sostenibile. Per questo motivo la Commissione europea si adopera attivamente a livello di OMC e OCSE per rimediare a questi

problemi. La flessione delle quote di mercato spettanti alla cantieristica europea mette in luce la necessità di ulteriori interventi per affrontare questa situazione e salvaguardare la capacità manifatturiera dell'Europa.

In mancanza di una risposta adeguata a questa situazione le metodologie della cantieristica europea non sosterranno più le attività manifatturiere in Europa, ma andranno piuttosto a beneficio di concorrenti dell'Estremo Oriente. Al giorno d'oggi ciò si verifica già per le navi portacontainer di maggiori dimensioni, ed in misura minore per le metaniere; vi è un rischio che questa esperienza possa ripetersi nel campo delle navi di linea moderne, in cui le metodologie tecnologiche europee sono finora riuscite in larga misura a preservare la posizione di punta dell'industria europea.

L'attuale situazione di mercato risente pesantemente delle strategie perseguite dai nuovi concorrenti, attratti dal fatto che la cantieristica può costituire la via d'accesso ad un'ulteriore industrializzazione e garantire così le loro basi economiche. Per quanto nuovi concorrenti siano sempre i benvenuti, le distorsioni del mercato prodotte da pratiche commerciali sleali vanno combattute con determinazione nell'ambito degli organismi internazionali appropriati, e segnatamente dell'OMC e dell'OCSE. Il fatto di praticare prezzi inferiori al livello dei costi per introdursi in specifici segmenti del mercato può essere una pratica commerciale normale, ma qualora venga attuata su base sistematica è atta a falsare la concorrenza. Queste distorsioni della concorrenza possono nuocere a strutture industriali efficienti sotto il profilo economico-finanziario, determinare la perdita di possibilità occupazionali e di conseguenza oneri assistenziali considerevoli, ed infine ripercuotersi sulla qualità delle flotte.

Analogamente il fatto di trattare le navi non in quanto beni capitali e cespiti d'importanza strategica ma in quanto merce, commercializzata sul mercato mondiale e caratterizzata da livelli volatili di prezzo, oppure strumento per ottenere sgravi fiscali apporterà unicamente vantaggi a breve termine ad alcuni armatori ed investitori ma può porre problemi più a lungo termine per la sostenibilità dell'attività di trasporto marittimo.

### *1.3.2. Posizione della Commissione*

La Commissione continuerà ad affrontare con determinazione questi problemi, di concerto con gli Stati membri attuali a futuri e con gli operatori del settore. Le distorsioni dei flussi commerciali vanno eliminate, corrette ed escluse per il futuro. Il valore delle navi va ristabilito al suo livello normale affinché il settore dei trasporti possa operare in modo sostenibile ed efficiente. Nel contempo occorre prendere provvedimenti per garantire il futuro della cantieristica europea (nuove costruzioni e riparazioni) migliorandone la concorrenzialità. I capitoli che seguono delineano i provvedimenti da prendere, basati sul rapporto del gruppo consultivo ad alto livello LeaderSHIP 2015.

## 2. METTERE LA CANTIERISTICA MONDIALE SU UN PIEDE DI PARITÀ

### 2.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Le attività commerciali dirette alla costruzione ed alla riparazione di navi si svolgono in un mercato veramente mondiale. Questa generale esposizione alla concorrenza mondiale ed il fatto che le regole commerciali dell'OMC non sempre risultano idonee ad essere applicate a questo settore rendono la cantieristica sostanzialmente differente dalla maggior parte degli altri comparti del settore manifatturiero.

Investimenti di natura strategica sostenuti dalle autorità pubbliche nei paesi asiatici, in particolar modo per mezzo di aiuti alla ristrutturazione, hanno determinato uno squilibrio fra l'offerta e la domanda. Si prevede che l'eccedenza strutturale di capacità continui a costituire un grave problema per il settore, influenzando negativamente l'ambiente commerciale aperto che caratterizza il mercato cantieristico mondiale, per sua natura altamente ciclico.

Il mercato non opera di conseguenza in modo ottimale e diversi paesi fanno ricorso a pratiche sleali, sotto forma di prezzi dannosamente bassi e sovvenzioni. Mentre nell'UE vige una vigorosa disciplina degli aiuti pubblici, a livello internazionale non si applica alcuna disciplina specifica in tal campo. Viene quindi mantenuta in essere una capacità produttiva insostenibile, il che induce i cantieri ad accettare ordini in perdita per mantenere gli impianti in attività.

Livelli di prezzo molto bassi ed in constante declino, specialmente se combinati a tassi d'interesse bassi ed al mantenimento di condizioni tributarie favorevoli, costituiscono un incentivo per gli armatori a piazzare nuovi ordini. Il basso livello delle nuove costruzioni ha tuttavia anche un'influenza negativa sul valore contabile delle flotte esistenti, ordinate a suo tempo a prezzi più elevati. Per quanto il rinnovamento della flotta sia senz'altro da accogliere con favore nell'interesse della sicurezza della navigazione, l'estrema volatilità del mercato delle nuove costruzioni porta a speculazioni e ad un distacco dalle fondamenta economiche della cantieristica, e segnatamente dall'evoluzione dei noli. Poiché le conseguenze di un eccesso di ordini di nuove navi si manifestano unicamente dopo qualche anno le ripercussioni sul mercato della cantieristica sono difficili da valutare, ma gli osservatori del mercato hanno già rilevato alcune indicazioni di un futuro eccesso dell'offerta, ad esempio nel comparto delle navi portacontainer.

Anche se la maggior parte dei settori industriali è efficacemente coperta dalle regole commerciali multilaterali esistenti, la cantieristica per la sua natura non può venir facilmente fatta rientrare nel campo d'applicazione di tali regole. Per concludere, il settore della cantieristica è praticamente l'unico ad essere privo di questo tipo di efficace tutela contro le pratiche commerciali scorrette.

### 2.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

In merito alle questioni connesse agli scambi commerciali il gruppo consultivo LeaderSHIP 2015 formula le seguenti raccomandazioni:

- perseverare con determinazione nel seguire l'attuale impostazione della politica commerciale europea;
- far pienamente rispettare le regole OMC applicabili alla cantieristica;
- sviluppare regole OCSE di cui sia possibile garantire il rispetto concludendo un nuovo accordo sulla cantieristica entro il 2006 ed interpretando in modo privo d'ambiguità le regole già esistenti.

### 2.3. Posizione della Commissione

La Commissione accoglie con favore queste raccomandazioni, che sono coerenti con la politica che ha sinora perseguito. Essa ritiene che un accordo internazionale sulla cantieristica, negoziato a livello OCSE con la partecipazione anche dei principali paesi operanti nel campo della cantieristica che non fanno parte di tale organizzazione, dovrebbe affrontare tanto il problema delle sovvenzioni quanto quello delle pratiche dannose in fatto di prezzi. Più

specificamente un tale accordo dovrebbe comportare disposizioni che assoggettino la concessione di aiuti alla ristrutturazione a controlli estremamente rigorosi e ad una significativa riduzione della capacità produttiva dei cantieri beneficiari. Questa è l'impostazione già applicata nella Comunità europea. Un accordo deve parimenti fornire efficaci possibilità di ricorso in caso di mancato rispetto degli obblighi derivanti dall'accordo stesso. È importante che la Repubblica popolare cinese sia parte ad un tale accordo poiché i suoi cantieri detengono attualmente una quota significativa del mercato e si stanno preparando a sviluppare ulteriormente la loro capacità produttiva e ad estendere la gamma dei loro prodotti.

L'esistente intesa settoriale OCSE sui crediti all'esportazione per le navi e gli altri accordi OCSE ad essa connessi vanno parimenti interpretati in modo chiaro e privo d'ambiguità per escludere qualsiasi potenziale distorsione del mercato e discriminazione nei confronti dei cantieri dell'Unione. La Commissione ritiene che l'Unione dovrebbe cercare di ottenere un'applicazione unificata di queste regole in tutti i paesi firmatari nonché la loro estensione a tutte le regioni che svolgono un'attività cantieristica.

Ulteriori elementi atti a mettere su un piede di parità gli operatori della cantieristica mondiale vanno confermati a livello di OMC, rendendo applicabile alla cantieristica l'Accordo sulle sovvenzioni e sulle misure compensative. La Commissione persegue con particolare vigore questo obiettivo per mezzo di un procedimento volto a risolvere il contenzioso nei confronti della Repubblica di Corea.

## 3. MIGLIORARE GLI INVESTIMENTI IN ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO E NELL'INNOVAZIONE

### 3.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Riscuote ampi consensi l'opinione che investimenti nelle attività di ricerca e sviluppo e nell'innovazione (RSI) rivestano un'importanza fondamentale per migliorare la concorrenzialità. Ciò risulta ancora più vero per un settore specializzato in beni capitali quali la cantieristica. Gli investimenti in RSI devono concentrarsi sia sullo sviluppo dei prodotti che sui metodi di produzione.

Per quanto i cantieri europei investano già oggi in una quota significativa del loro fatturato nelle suddette attività, per conseguire gli obiettivi che la Comunità s'è prefissa nel campo della ricerca e dell'innovazione occorre impegnarsi ulteriormente.

A questo proposito è generalmente riconosciuto che i programmi quadro della Comunità europea per le attività di ricerca hanno sostenuto in misura crescente l'impegno della cantieristica europea nel campo delle RSI. Questo sostegno apporta particolari vantaggi conferendo alle attività europee di ricerca una massa critica che renda possibile sviluppare soluzioni più a lungo termine per questioni relative a formazione, ambiente, sicurezza e concorrenzialità e prendere in considerazione le più ampie prospettive di natura commerciale, ambientale e normativa. Il progetto "InterSHIP", che costituisce il progetto integrato di maggiore portata sostenuto dal programma quadro della Comunità per quanto riguarda i trasporti di superficie, fornisce un buon esempio.

Le incoraggianti esperienze compiute nell'ambito del forum degli operatori del settore marittimo e le sempre maggiori esigenze tecnologiche rendono di fondamentale importanza continuare a concentrarsi su una visione strategica a lungo termine per le attività di RSI

connesse alla cantieristica. Questa visione deve risultare commisurata alla lunghezza del ciclo di vita operativa delle navi e dovrebbe incoraggiare una partecipazione attiva e sostenuta di tutti gli operatori marittimi per affrontare l'insieme dei problemi (industriali, normativi, operativi, ecc.) che si pongono nell'ambito più ampio delle attività di RSI per la cantieristica. Tale visione può venir utilizzata per dirigere l'evoluzione delle politiche perseguite in questo campo, allocare efficientemente le risorse disponibili e garantire i massimi vantaggi a lungo termine per la cantieristica europea.

Un ostacolo fondamentale al miglioramento dei risultati ottenuti in fatto d'investimenti in RSI deriva dall'applicazione dell'attuale regolamento comunitario in materia. La disciplina comunitaria degli aiuti pubblici destinati alle attività di ricerca e sviluppo è risultata efficace nel garantire l'applicazione delle regole dell'Unione in fatto di concorrenza ma, a causa di alcune caratteristiche specifiche del settore, la cantieristica non ha potuto ricevere dagli Stati membri adeguati aiuti per le sua attività di RSI. Occorre quindi trovare nuovi modi e mezzi per incoraggiare queste attività nel settore in questione, pur garantendo il pieno rispetto dei principi del mercato interno.

Per trovare possibili soluzioni a questo problema si potrebbe considerare il fatto che nella cantieristica una parte significativa delle attività d'innovazione è integrata nel processo di progettazione e produzione, mentre in molti altri settori le attività di RSI si svolgono prima che abbia inizio la produzione in serie. Di conseguenza nella cantieristica la maggior parte delle attività di sviluppo del prodotto e d'innovazione ha luogo dopo la firma del contratto di vendita.

Le attuali condizioni operative impongono alla cantieristica europea un considerevole onere economico e finanziario. Un numero crescente di cantieri europei operano in nicchie di mercato caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico e dipendono da tali nicchie, il che rende necessaria una continua crescita degli investimenti in attività di RSI per mantenere la loro attuale posizione di punta.

Pur salvaguardando i concetti fondamentali dell'attuale quadro normativo e senza pregiudicare la concorrenza nel mercato interno le caratteristiche specifiche della cantieristica non dovrebbero costituire un ostacolo all'applicazione d'intensità d'aiuto quali quelle riscontrate in altri settori con attività comparabili. Ciò può rendere necessario chiarire quali siano le spese eligibili, includendovi i costi per la realizzazione di prototipi, e fornire a livello europeo un incentivo all'adozione di soluzioni tecniche innovative in tutta la cantieristica e l'industria degli equipaggiamenti marittimi.

In assenza di un quadro normativo che possa essere applicato in modo efficace i cantieri navali dispongono di mezzi minori per offrire soluzioni tecnologiche altamente sviluppate, con la conseguenza che lo sviluppo di nuovi tipi di nave non risulta più efficiente sotto il profilo dei costi. Visti i rischi generalmente connessi alle attività di RSI e la crescente riluttanza delle istituzioni finanziarie a finanziare progetti innovativi, in tali circostanze i cantieri potranno non essere in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze dei loro clienti. Le entrate potrebbero accusare un'ulteriore flessione rispetto ai già bassi livelli attuali e sussiste un grave rischio che le tecnologie cantieristiche dell'Unione in assenza di adeguati provvedimenti di promozione degli investimenti in attività di RSI possano venir trascinate in una spirale discendente.

### 3.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

Per quanto riguarda le attività di RSI il gruppo consultivo LeaderSHIP 2015 ha formulato le seguenti raccomandazioni specifiche:

– la dimensione europea delle attività di RSI relative alla cantieristica andrebbe rafforzata integrando e concentrando le attività svolte nell'intento di porre in essere piattaforme tecnologiche. I lavori in corso nell'ambito del forum degli operatori del settore marittimo dovrebbe costituire la base per tale approccio;

– la cantieristica dovrebbe godere di condizioni sostanzialmente identiche a quelle di cui godono le altre industrie che svolgono analoghe attività di RSI;

– le intensità d'aiuto devono rispecchiare i rischi tecnologici attualmente incorsi in tutte le fasi della progettazione, dello sviluppo e della produzione;

– all'occorrenza vanno sviluppate nuove definizioni, segnatamente per quanto riguarda gli aiuti all'innovazione;

– il sostegno agli investimenti in attività di RSI deve mirare a potenziare il primato tecnologico europeo e dovrebbe remunerare chi è disposto ad assumere rischi.

### 3.3. Posizione della Commissione

La Commissione è consapevole dei problemi sollevati e per rispondervi sta procedendo ad adeguare le regole applicabili alle attività in questione, in particolare per quanto riguarda gli aiuti all'innovazione. Essa seguirà inoltre attentamente gli effetti dell'attuale disciplina delle attività di ricerca finanziate dalla Comunità nonché l'evoluzione del settore e proporrà all'occorrenza ulteriori adeguamenti.

## 4. SVILUPPARE PROGRAMMI AVANZATI DI FINANZIAMENTO E GARANZIA

### 4.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Il fatto di garantire il finanziamento tanto della fase di costruzione (anteriore alla consegna) quanto di quella operativa (successiva alla consegna) di una nave risulta di cruciale importanza per la realizzazione dei progetti cantieristici. Nel finanziamento dell'attività cantieristica rientrano quasi sempre garanzie rilasciate da banche private o da enti statali.

Tipicamente il valore della produzione annua di un cantiere supera il valore del cantiere stesso in quanto azienda ben avviata, ed una nave parzialmente costruita non viene riconosciuta in quanto voce attiva del capitale. Con forti volumi di equipaggiamenti acquistati altrove il valore aggiunto dalle attività del cantiere rappresenta la parte minore dell'importo complessivo del contratto, anche se il cantiere deve assumersi la piena responsabilità per l'intero progetto. La maggior parte degli armatori richiedono garanzie bancarie per qualunque anticipo versato nel corso della costruzione della nave, il che aumenta ancora l'importo complessivo necessario per il finanziamento del progetto.

Diverse banche commerciali dimostrano un interesse calante per la cantieristica, il che le porta a ridurre il loro impegno in un settore industriale d'importanza vitale ma volatile. Questo calo d'interesse determinerà altresì una riduzione delle esperienze professionali, il che accelererà a sua volta tale processo.

Tutti questi fattori determinano difficoltà crescenti per l'organizzazione del finanziamento di una nave. Benché i problemi possano risultare diversi in funzione del tipo di nave, essi costituiscono comunque un grave ostacolo alla concorrenzialità dei cantieri dell'Unione.

Tre aspetti rivestono un'importanza cruciale per le esigenze di finanziamento dei cantieri europei: garanzie che coprono il periodo vacante tra il calendario dei finanziamenti successivi alla consegna ed i regolari mutui basati su ipoteca delle banche commerciali; garanzie per il finanziamento del progetto prima della consegna, che coprano il capitale d'esercizio e le garanzie di rimborso rilasciate dalle banche del cantiere; infine uno strumento di difesa contro il rischio valutario.

Nel far fronte a questi problemi vanno applicati alcuni principi fondamentali: tutti gli strumenti devono essere finanziariamente autonomi e trasparenti; i premi applicabili devono rispecchiare i rischi incorsi; il funzionamento degli strumenti deve essere efficiente, ed ogni decisione deve risultare chiara e prevedibile; qualsiasi iniziativa proposta deve rispettare rigorosamente le norme UE; vanno parimenti rispettati appieno i regolamenti OMC e OCSE.

Nella maggior parte degli Stati membri per il finanziamento dei progetti cantieristici sono disponibili garanzie dei rispettivi enti per i crediti all'esportazione (ECE). Gli ECE sono tuttavia ideati per fornire mutui in rapporto ad ordini esteri che comportano l'esportazione in paesi a rischio politico od economico; non esiste alcun "rischio paese" di questo tipo per la grande maggioranza degli armatori che piazzano i loro ordini presso i cantieri europei. In questi casi una garanzia di credito all'esportazione non è disponibile ovvero non rappresenta la risposta appropriata a coprire il periodo che va dal momento in cui insorgono le necessità effettive di finanziamento dell'armatore e quelle in cui diventano operativi i mutui ipotecari concessi dalle banche commerciali.

È quindi desiderabile esplorare la possibilità di costituire un fondo di garanzia di portata europea, che venga gestito da un organismo europeo in modo da risultare compatibile con la disciplina del mercato comune e con i principi dell'OCSE. I premi pagati dovrebbero essere funzione delle caratteristiche dell'armatore, del tipo di proprietà, dell'impiego della nave, del tipo e della durata del contratto di nolo e di altri fattori atti ad influenzare il livello di rischio del mutuo. A questo scopo potrebbe essere applicato un sistema articolato in un numero limitato di categorie. I diritti da versare, stabiliti in funzione della categoria, dovranno garantire che tale schema risponda alle regole OCSE.

Una soluzione alternativa potrebbe essere rappresentata da una norma comune (o ravvicinata) per i programmi di garanzia, che tutti gli Stati membri dovrebbero applicare facendo riferimento ai principi fondamentali sopra illustrati. L'armonizzazione di strumenti finanziari di questo tipo risulta tuttavia estremamente difficile. Gli strumenti resi disponibili dovranno in ogni caso rispecchiare le esigenze pratiche, garantendo rapidità ed efficienza del processo decisionale.

Per quanto riguarda i finanziamenti anteriori alla consegna si potrebbe seguire un'impostazione analoga. È assolutamente indispensabile disporre di una garanzia che copra la differenza tra l'effettivo prezzo di costo e gli anticipi versati dall'armatore, addizionata del valore delle garanzie bancarie pendenti per tali anticipi. Anche in questo caso uno strumento di garanzia di portata europea risulterebbe desiderabile, e norme comuni o ravvicinate degli Stati membri potrebbero rappresentare un'alternativa.

Per quanto riguarda la gestione dei rischi valutari la situazione nell'Unione presenta enormi differenze. Per garantire condizioni eque ed uguali sembra essenziale poter disporre di

un'assicurazione che copra i rischi relativi alle offerte ed ai contratti conclusi in valute estere. Poiché le banche non forniscono questo servizio a costi ragionevoli l'ovvia scelta sono le società di assicurazione dei crediti all'esportazione con un'adeguata copertura riassicurativa. Poiché i tassi di cambio sono in larga misura dominati dalla politica dei tassi d'interesse praticata dagli organismi di controllo delle principali valute un ente europeo potrebbe svolgere un ruolo d'importanza cruciale nella riassicurazione dei rischi valutari.

### 4.2. Raccomandazione del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

Il gruppo consultivo LeaderSHIP 2015 ha prestato particolare attenzione alla questione del finanziamento giungendo a formulare le seguenti raccomandazioni:

– va esplorata la possibilità di stabilire un fondo di garanzia di portata europea per i finanziamenti anteriori o posteriori alla consegna. Si potrebbe anche considerare la possibilità alternativa di armonizzare le norme negli Stati membri dell'Unione, conformemente alla normativa del mercato comune e dell'OCSE, anche se una piena armonizzazione sarebbe difficile da realizzare. Qualsiasi strumento di questo genere deve risultare d'agevole impiego;

– le società d'assicurazione dei crediti all'esportazione, coperte da riassicurazioni adeguate, dovrebbero offrire strumenti che consentano di tutelarsi contro i rischi valutari.

### 4.3. Posizione della Commissione

Alla luce di quanto precede la Commissione s'impegna a studiare, di concerto con gli operatori del settore, la possibilità che un ente europeo quale la Banca europea per gli investimenti assuma un ruolo di primo piano nei finanziamenti anteriori e posteriori alla consegna. I finanziamenti anteriori alla consegna andrebbero considerati in via prioritaria poiché si sono dimostrati l'elemento più problematico. I finanziamenti successivi alla consegna sono infatti di norma più agevoli da ottenere, poiché una volta completata la nave può venir usata in quanto garanzia collaterale ed in questo particolare campo operano diverse banche specializzate. La Commissione è anche pronta a studiare, in cooperazione con le parti interessate, la possibilità di una riassicurazione contro i rischi valutari a livello europeo e le modalità per realizzarla.

## 5. PROMUOVERE LA COSTITUZIONE DI FLOTTE PIÙ SICURE E MEGLIO COMPATIBILI CON L'AMBIENTE

### 5.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Nel corso dell'ultimo decennio l'Unione europea ha assunto un ruolo di maggiore spicco nel campo della sicurezza della navigazione e della protezione dell'ambiente marino ponendo in vigore un corpus abbastanza ampio di legislazione in questo campo.

La cantieristica dell'Unione, sia nel ramo nuove costruzioni che in quello riparazioni, ha sempre sostenuto l'adozione di questa normativa, in particolare per quanto riguarda la costituzione di un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) ed il rafforzamento del regime di controllo da parte dello Stato d'approdo.

Gli operatori del settore sono del parere che le navi moderne sono progettate e costruite per resistere con sicurezza alle peggiori condizioni meteorologiche e che una manutenzione

corretta, eseguita da cantieri affidabili, potrebbe aver impedito i più recenti disastri ecologici. Sfortunatamente la situazione attuale della cantieristica e dell'armatoria è caratterizzata da estreme fluttuazioni dei noli e da un considerevole abbassamento dei prezzi delle nuove costruzioni negli ultimi anni. Queste tendenze rischiano di ripercuotersi sulla qualità delle navi nuove e sulla manutenzione della flotta esistente. I naufragi più recenti hanno evidenziato significative carenze tanto strutturali quanto operative, mentre nella progettazione navale si profila una chiara tendenza a ridurre i costi di costruzione e/o d'esercizio. Occorre esaminare in che misura tali cambiamenti compromettano l'integrità della nave e del suo carico in condizioni meteorologiche sfavorevoli.

In questo contesto occorre stabilire diverse direttrici d'intervento, e segnatamente eliminare dalle acque dell'Unione le navi non rispondenti a determinate norme di minima, aumentare le responsabilità degli esercenti, migliorare le rilevazioni tecniche e varare un programma di valutazione della qualità dei cantieri su base mondiale. Su tutti questi punti la cantieristica dell'Unione ha un ruolo fondamentale da svolgere.

Per quanto riguarda l'eliminazione delle navi non rispondenti a determinate norme di minima la cantieristica può fornire un'esperienza d'importanza cruciale all'Agenzia europea per la sicurezza marittima. A questo fine andrebbe costituito un comitato comune d'esperti, i cui compiti sarebbero soprattutto quelli di valutare le ripercussioni sul settore della legislazione UE vigente od in pendenza relativa al trasporto marittimo, ed in particolare alla sicurezza marittima; analizzare eventuali ulteriori proposte volte a migliorare la sicurezza marittima; ed infine sostenere l'Unione nell'ambito dell'OMI. Le prime iniziative in questo campo sono state prese nel contesto di LeaderSHIP 2015.

Il fatto di attribuire una maggiore responsabilità giuridica agli operatori dovrebbe incoraggiare la costituzione di "flotte di qualità" e quindi fornire un incentivo ad investire in navi migliori e più sicure. I cantieri europei sono pronti ad offrire progetti appropriati, che trascendano le attuali norme di minima.

Il fatto di promuovere un sistema più trasparente, uniforme, efficiente ed indipendente di verifica tecnica delle navi può parimenti comportare un ricorso all'esperienza dei cantieri europei. Ciò risulta particolarmente vero per l'industria degli equipaggiamenti marittimi e per i fornitori di cognizioni, che sono all'avanguardia mondiale nei loro rispettivi campi.

La possibilità d'incoraggiare una maggiore sicurezza ed un livello più elevato di compatibilità con l'ambiente e di fornire una utile guida ad armatori, gestori e organismi di controllo segnalando i cantieri le cui navi rischiano di scendere rapidamente al di sotto del livello di norme di minima o comportano costi di manutenzione e riparazione troppo elevati è un obiettivo a lungo termine, al cui conseguimento i cantieri dell'Unione possono contribuire significativamente definendo le buone pratiche del loro settore.

Queste iniziative andrebbero sviluppate a livello di Comunità, ma anche nell'ambito degli organismi internazionali competenti in materia quali l'OMI.

La cantieristica europea ha inoltre un'importante funzione da svolgere nell'aumentare la sicurezza globale dei trasporti europei e nel ridurre le ripercussioni negative sull'ambiente grazie al trasporto marittimo a breve distanza. Il trasporto marittimo a breve distanza e la cantieristica europea possono offrirsi a vicenda nuove occasioni commerciali. Il trasporto marittimo a breve distanza e l'integrazione intermodale che lo caratterizza generalmente richiedono navi nuove o appositamente modificate nonché i progetti navali avanzati e

flessibili che costituiscono un vanto dei cantieri europei. Le dimensioni comparativamente ridotte di tali navi conferiscono un vantaggio ai nostri cantieri.

### 5.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

- La legislazione UE vigente e futura va applicata rigorosamente e "esportata" a livello internazionale;
- occorre promuovere un sistema più trasparente, uniforme, efficiente ed indipendente di verifica tecnica delle navi;
- è opportuno sviluppare un programma di valutazione della qualità dei cantieri a livello mondiale, che copra sia le nuove costruzioni che le riparazioni;
- è importante mantenere e rafforzare le capacità europee nel campo delle riparazioni per garantire livelli elevati di sicurezza dei trasporti e di protezione dell'ambiente;
- va costituito un comitato di esperti per fornire un supporto tecnico alla Commissione europea ed all'EMSA;
- il grande potenziale del trasporto marittimo a breve distanza va sfruttato inserendolo in un contesto politico ed economico adeguato.

### 5.3. Posizione della Commissione

La Commissione avalla pienamente queste raccomandazioni, che risultano conformi alle politiche che essa persegue in questo campo. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a breve distanza essa invita tutti i responsabili del processo decisionale a sviluppare pienamente e sfruttare questa possibilità di realizzare un sistema di trasporto di superficie sostenibile e di portata europea mediante un contesto adeguato che prenda in considerazione le condizioni specifiche delle acque costiere europee e la disciplina comunitaria degli aiuti pubblici.

## 6. UN APPROCCIO EUROPEO ALLE ESIGENZE DELLA CANTIERISTICA MILITARE

### 6.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

La cantieristica militare costituisce una parte distinta della cantieristica europea per diversi aspetti. Il suo contenuto tecnologico risulta addirittura superiore a quello tipicamente riscontrato nelle costruzioni mercantili; al settore dell'offerta spetta un ruolo di rimo piano ed infine il mercato si suddivide in due sezioni molto diverse: il mercato estero e quello interno. La cantieristica militare non è sinora stata sistematicamente esposta ad una concorrenza internazionale sleale quale quella rilevata nel settore mercantile, anche se gli ordini esteri sono generalmente oggetto di un'accanita concorrenza tra produttori europei. I margini di profitto risultano di conseguenza più elevati e molti cantieri mercantili ritengono desiderabile integrare la propria attività con contratti militari. In futuro si può prevedere che società cantieristiche operanti sul piano mondiale traggano vantaggio dal fatto di essere attive in entrambi i campi.

Per quanto riguarda i prodotti tecnologicamente avanzati i cantieri europei non hanno rivali in alcuni settori quali quello dei sottomarini convenzionali e delle motovedette veloci. Ciò è dovuto in certa misura al vigoroso interscambio tra la cantieristica militare ed i comparti più concorrenziali di quella commerciale, che costituisce un vantaggio da sfruttare pienamente.

Rispetto ad altri comparti dell'industria della difesa tuttavia la cantieristica militare europea è dominata da società nazionali. In assenza di una maggiore cooperazione e di un consolidamento dell'industria gli operatori europei rischiano di trovarsi relegati ad un ruolo marginale sul piano mondiale, il che a sua volta potrebbe ridurre in futuro le opzioni dell'Unione nel campo della difesa.

Il fatto di arrivare ad una vigorosa integrazione tra gli operatori europei gioverà alla concorrenzialità europea, anche per quanto riguarda l'attuale posizione dominante di cui i nostri cantieri godono sui mercati internazionali per le esportazioni militari. Tre aspetti d'importanza fondamentale esigono un'attenzione immediata: la cooperazione industriale dei cantieri tra di loro e con i fornitori, l'accesso ai mercati esteri ed il consolidamento dell'industria.

Un'ampia cooperazione tra i cantieri risulta tuttora ostacolata dalle divergenze tra le specifiche operative delle diverse marine nazionali. La standardizzazione dei componenti e dei sottosistemi potrebbe e dovrebbe essere ampiamente promossa in quanto determinerebbe una considerevole riduzione nei costi complessivi della proprietà. Anche i cicli d'acquisizione differiscono, il che rende squilibrato il carico di lavoro dei cantieri. Le prime esperienze nel campo dei programmi comuni, varate nell'intento di ridurre i costi e di condividere quelli non ricorrenti, hanno ottenuto risultati incoraggianti, ma sono ancora possibili considerevoli miglioramenti.

Gli Stati membri e le loro marine devono quindi arrivare a definire una serie di base di specifiche operative comuni ed un'armonizzazione dei cicli d'acquisizione, conformemente alla comunicazione della Commissione in tema di "Difesa europea – Questioni industriali e di mercato" del marzo 2003[4]. Questi requisiti di base dovrebbero fondarsi sulle emissione di Petersberg e sugli "Obiettivi primari di Helsinki". Le attività iniziali volte a definire specifiche comuni dovrebbero concentrarsi sulle unità di superficie di minori dimensioni (più piccole delle fregate) per passare a quelle di maggiori dimensioni in un secondo momento.

La normalizzazione di componenti e sottosistemi dovrebbe basarsi su un approccio facoltativo e sistematico. La normalizzazione dovrebbe coprire in certa misura anche un approccio comune alla garanzia della qualità ed al supporto durante il ciclo vitale. In rapporto alla standardizzazione un'importante funzione spetta alle società di classificazione, che possono rifarsi alla loro esperienza nel campo della cantieristica mercantile. Lo scopo ultimo di queste attività deve essere l'interoperabilità di sistemi, unità e flotte, che determinerebbe significative riduzioni dei costi legati alla proprietà. La cooperazione andrebbe organizzata incentrandola su un numero limitato di progetti nonché facendo ricorso a risorse di R&S poste in comune e ad un mercato unico europeo degli equipaggiamenti per la difesa.

I mercati esteri possono essere abbastanza ristretti e specifici, ma rappresentano tuttavia l'elemento chiave per recuperare le somme anticipate per i costi di sviluppo. La mancanza d'armonizzazione delle discipline delle esportazioni negli Stati membri, basate su tradizioni diverse ed obiettivi geopolitici divergenti, determina distorsioni della concorrenza ed ostacoli ad una maggiore cooperazione industriale. Il fatto che le regole comuni non vengano pienamente applicate negli scambi intracomunitari può avere analoghi effetti negativi. Occorre quindi armonizzare la disciplina delle esportazioni (nonché la sua applicazione ed interpretazione) tra gli Stati membri.

---

4 COM(2003) 113 def. dell'1.3.2003.

I cantieri militari europei servono in primo luogo mercati nazionali di dimensioni limitate, caratterizzati da un grado elevato di adeguamento alle richieste dei clienti oltre che da specifiche militari rigorose e molto precise. In diversi Stati membri i cantieri militari sono di proprietà dello Stato o da esso controllati, ancorché questo non escluda che la loro attività risponda a paradigmi commerciali. Tra i produttori europei esistono considerevoli differenze strutturali: enti pubblici di grandi dimensioni concorrono sugli stessi mercati con cantieri di medie dimensioni di proprietà privata, i quali sostengono che la proprietà privata costituisce un prerequisito per il successo di qualsiasi sforzo di consolidamento.

### 6.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

- È opportuno stabilire specifiche comuni per definire i contorni di diversi progetti di primaria importanza, consentendo così la cooperazione tra cantieri e raggiungendo l'interoperabilità di sistemi, unità e flotte;

- gli Stati membri devono affrontare la questione dell'armonizzazione della disciplina delle esportazioni;

- occorre sviluppare regole comuni per realizzare un mercato europeo degli equipaggiamenti per la difesa, in base alla richiesta del Consiglio di costituire un'agenzia intergovernativa nel campo dello sviluppo delle capacità di difesa, della ricerca, delle acquisizioni e degli armamenti.

### 6.3. Posizione della Commissione

La Commissione sostiene queste raccomandazioni che risultano conformi all'impostazione elaborata nella sua comunicazione sulla difesa del marzo 2003.

Un elemento d'importanza cruciale è la costituzione di un mercato comune degli equipaggiamenti per la difesa, compresa la costituzione di un ente comune per le acquisizioni. A questo proposito in seguito al Consiglio europeo di Salonicco del giugno 2003 gli Stati membri e le istituzioni europee stanno attivamente preparando la costituzione di un'agenzia europea per la difesa nel 2004. Questa agenzia si occuperà di sviluppare le capacità di difesa, le attività di ricerca, le acquisizioni e gli armamenti. La partecipazione sarà aperta a tutti gli Stati membri. L'agenzia si prefiggerà tra l'altro l'obiettivo di rafforzare la base industriale e tecnologica della difesa europea e di realizzare un mercato concorrenziale europeo degli equipaggiamenti per la difesa promuovendo programmi europei di cooperazione. I risultati conseguiti da tale agenzia realizzando numerosi programmi a cui partecipi un numero sufficiente di operatori per ottenere economie di scala hanno il potenziale di rendere possibile ed incoraggiare il necessario consolidamento industriale, anche nel settore della cantieristica militare. Qualsiasi aiuto pubblico accordato ai cantieri militari non va tuttavia trasferito alle attività cantieristiche mercantili.

## 7. PROTEZIONE DEI DIRITTI DI PROPRIETÀ INTELLETTUALE (DPI)

### 7.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

La concorrenzialità della cantieristica e dell'industria degli equipaggiamenti marittimi europee può essere conservata e migliorata soltanto grazie a navi di concezione innovativa, sottosistemi ottimizzati e metodi sofisticati di progettazione, produzione e programmazione. Questa "proprietà intellettuale" in senso lato va quindi protetta contro i concorrenti, che offrono prodotti molto simili, quando non integralmente piratati, sottraendosi alla necessità di

recuperare i costi connessi alle attività di ricerca e sviluppo. Sfortunatamente mancano dati circa la portata del fenomeno della pirateria intellettuale nel settore e le informazioni disponibili hanno in larga misura carattere aneddotico. Occorre quindi trovare un'impostazione metodica ed inventiva per affrontare questo problema.

Nella relazione tra i cantieri ed i loro fornitori il nesso fra tecnologie e conoscenze fa la sua apparizione fin dalle prime fasi. Per poter calcolare in condizioni di sicurezza il progetto, sotto il profilo tanto tecnico quanto commerciale, i cantieri si trovano nella necessità di rivelare ai loro fornitori specifiche tecniche particolareggiate e soluzioni; essi devono altresì condividere le loro conoscenze con le società di classificazione, che svolgono diverse funzioni. La relazione tra cantiere ed armatori è parimenti caratterizzata da uno scambio diretto ed ampio di conoscenze particolareggiate relative alle navi. I cantieri cooperano infine strettamente con università ed altri esperti, specialmente nel campo della progettazione supportata dai calcolatori, della produzione con ausili elettronici e di altre componenti IT, per sfruttare i risultati delle attività di R&S, e sono pertanto costrette a rivelare le metodologie specifiche del cantiere. Di conseguenza i cantieri devono far fronte ad un rischio permanente di violazione dei diritti di proprietà intellettuale loro e di terzi.

Al girono d'oggi gli strumenti principali per proteggere i diritti di proprietà intellettuale sono il diritto d'autore, disegni e modelli registrati, marchi e brevetti. Provvedimenti aggiuntivi sono gli accordi in tema di riservatezza e quelli specifici di collaborazione, benché le caratteristiche *una tantum* sovente riscontrate nei progetti cantieristici possano rendere tali accordi costosi e farli apparire meno interessanti.

Per sfruttare appieno questi strumenti cantieri e fornitori devono acquistare una maggiore consapevolezza delle minacce per le loro metodologie e degli svantaggi concorrenziali che ne derivano. La costituzione di basi dati per le conoscenze potrebbe diventare un'attività d'importanza cruciale per far conseguire questo obiettivo ai cantieri europei. Tali basi dati dovrebbero non solo coprire specifiche caratteristiche e componenti delle navi, ma anche segnalare le persone chiave nonché importanti relazioni specifiche tra clienti e fornitori. Basi dati di conoscenze contribuirebbero a dar forma ad un ente dei DPI, cui potrebbe venir affidato l'incarico di salvaguardare e tutelare le conoscenze della cantieristica europea. Tale ente fornirebbe a cantieri e fornitori informazioni in merito alle conoscenze internazionalmente disponibili (documentate e no) in merito a specifiche componenti delle navi, alle prescrizioni per una protezione dei DPI relativi a specifiche soluzioni tecniche, ai brevetti esistenti nei settori tecnici pertinenti, alla posizione tecnologica dei concorrenti nonché all'esposizione potenziale di cantieri e fornitori alla pirateria intellettuale e ad altre minacce.

A causa della loro validità comparativamente lunga e del riconoscimento che ottengono sul piano internazionale i brevetti costituiscono ancora uno strumento fondamentale che i cantieri europei devono sfruttare a fondo, anche nei paesi dei loro principali concorrenti. Agli armatori andrebbe inoltre impedito di mantenere in servizio navi a bordo delle quali vi siano dispositivi costruiti in violazione di brevetti esistenti. La natura complessa e veramente globalizzata del mercato cantieristico contrasta tuttavia con l'attuale normativa internazionale per la protezione dei brevetti, elaborata nel 1925 e mai modificata sostanzialmente dopo d'allora. Al giorno d'oggi molte delle norme stabilite a quell'epoca appaiono anacronistiche ed ingiustificate. Un riesame della regolamentazione vigente, che non consente alle autorità nazionali di prendere provvedimenti nei confronti di una nave a bordo della quale vi sia un dispositivo costruito in violazione di un brevetto quando questa entri in un porto in cui tale brevetto è registrato e tutelato, potrebbe fornire ai cantieri il giusto strumento per proteggere

le loro invenzioni ed innovazioni, dare impulso agli investimenti in attività di ricerca e sviluppo e stimolare l'interesse dei cantieri nell'acquisizione di brevetti.

### 7.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

– Vanno pienamente utilizzati gli strumenti esistenti per tutelare i DPI (diritti d'autore, disegni e modelli registrati, marchi, brevetti, accordi in tema di riservatezza e accordi specifici di collaborazione);

– è opportuno costituire basi dati di conoscenze per la cantieristica, che contengano informazioni circa lo stato dell'arte, i brevetti esistenti, la specifica situazione concorrenziale per alcuni prodotti e soluzioni ed i titolari di conoscenze d'importanza fondamentale; tali basi dati andrebbero realizzate e gestite da appositi enti di protezione dei DPI;

– occorre rivedere ed eventualmente rafforzare la regolamentazione brevettale internazionale applicabile alla cantieristica.

### 7.3. Posizione della Commissione

La Commissione ritiene opportuno dar seguito a queste raccomandazioni. Essa farà la sua parte e invita gli operatori del settore ad avvalersi pienamente della normativa esistente nel campo dei DPI ed a costituire le basi dati appropriate, il cui potenziale andrebbe esplorato nell'ambito di ulteriori studi e di esami effettuati da esperti.

## 8. GARANTIRE L'ACCESSO AD UNA MANODOPERA QUALIFICATA

### 8.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Nell'ambito della strategia di Lisbona la Commissione ha prestato particolare attenzione alla questione delle capacità professionali e dell'apprendimento lungo tutto l'arco della vita professionale. Per qualsiasi settore manifatturiero, ma in particolare per la cantieristica, è estremamente importante conservare il personale qualificato ed attirare i giovani. La cantieristica, come gli altri settori marittimi, risente di un'immagine negativa che crea seri problemi a questo proposito.

Se da un lato la decentralizzazione delle competenze in tema di formazione ed istruzione limita a livello europeo la possibilità d'iniziative che partano dal vertice, dovrebbe essere possibile organizzare un sostegno ad attività svolte congiuntamente da organizzazioni interessate alla promuovere le conoscenze.

L'UE già promuove lo scambio e lo sviluppo delle conoscenze tra ricercatori come pure tra il settore della ricerca e l'industria. Il principale strumento a tale scopo è il programma Marie Curie, che sostiene le formazioni all'estero e il trasferimento di conoscenze per mezzo di borse di studio a livello post laurea e postdottorale. Il settore marittimo può beneficiare di questo sostegno per formare ricercatori nel suo ambito, rendere possibile lo sviluppo di conoscenze per la ricerca commerciale, trasferire agli operatori del settore conoscenze ottenute dalla ricerca ed agevolare lo scambio di conoscenze tra l'industria ed il mondo accademico.

Le iniziative realizzabili a livello d'Unione possono anche riguardare la costituzione di centri di attività post-laurea nel campo della ricerca e dell'insegnamento o di centri regionali

d'eccellenza ai quali partecipino tanto le imprese quanto gli istituti d'istruzione. Tale modo di procedere potrebbe agevolare gli scambi di studenti, il trasferimento di conoscenze, la diffusione di buone pratiche ed il riconoscimento delle qualifiche in tutta l'Unione. Esso contribuirebbe parimenti a sviluppare gli scambi d'esperienze tra il personale tecnico del settore marittimo.

L'evoluzione del settore verso una struttura caratterizzata dalla presenza di poche imprese di grandi dimensioni e di molti subcontraenti richiede in modo sempre più evidente nuovi atteggiamenti gestionali per incoraggiare l'adattabilità e l'innovazione. La dirigenza deve rafforzare la sua capacità di condurre le imprese in funzione di ruoli connessi ai progetti piuttosto che di ruoli organizzati in modo statico. Tale impostazione costituirebbe un veicolo per le innovazioni di natura sociale e tecnica necessarie a consentire all'industria di mantenere nel lungo termine la sua offerta di posti di lavoro d'alta qualità.

Come il settore metallurgico ha fatto per primo, anche la cantieristica ha costituito formalmente un comitato per il dialogo sociale sul piano settoriale, riconosciuto dalla Commissione coerentemente con la sua comunicazione sul dialogo sociale e con l'articolo 138 del trattato. Questa evoluzione positiva potrà portare ad imprese comuni e ad accordi per quanto riguarda le capacità professionali e l'innovazione sociale nel senso più lato, che riguarda in particolare l'adattabilità di lavoratori ed imprese al cambiamento, oltre che all'attuazione di strategie d'apprendimento lungo tutto l'arco della vita professionale.

Indipendentemente dall'impostazione scelta occorre affrontare quattro aspetti concreti d'importanza fondamentale: la formazione dei dirigenti, la promozione degli scambi di specialisti della cantieristica, il sostegno allo sviluppo delle capacità professionali ed una politica delle comunicazioni idonea ad attirare personale qualificato, sia impiegatizio che operaio.

La formazione della dirigenza andrebbe offerta in un contesto tanto regionale quanto internazionale. Occorre organizzare l'interazione tra l'alta dirigenza e quella intermedia. È importante lo scambio di conoscenze, che andrebbe anche in certa misura normalizzato. Nella formazione della dirigenza dovrebbe infine rientrare la conoscenza delle politiche e dei regolamenti dell'UE.

Al personale tecnico, dirigenziale e di ricerca della cantieristica, inclusi i produttori di equipaggiamenti ed i fornitori di servizi, andrebbe offerta l'opportunità di lavorare ed apprendere in paesi diversi dell'Unione. Lo stesso vale a vari livelli per gli studenti ed i docenti.

Una specifica piattaforma a livello d'UE, che consenta l'incontro di datori di lavoro e lavoratori, ad esempio nell'ambito del dialogo sociale settoriale, potrebbe promuovere lo sviluppo di capacità professionali ed un'innovazione sociale rapportata alle esigenze regionali.

Una campagna pubblicitaria a livello d'Unione potrebbe contribuire a porre in risalto l'importanza di mantenere e sviluppare ulteriormente la cantieristica, sia per le nuove costruzioni che per le riparazioni. Ad essa potrebbero aggiungersi campagne pubblicitarie a livello regionale che rafforzino l'effetto della campagna a livello d'Unione per conseguire gli obiettivi di Lisbona nel settore della cantieristica.

### 8.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

- Occorre sviluppare e definire programmi di formazione per i dirigenti riguardanti specificamente la cantieristica;
- si devono analizzare ed impostare le esigenze in fatto di nuove capacità professionali, idealmente per mezzo di un dialogo sociale settoriale;
- vanno organizzati scambi di personale e conoscenze a tutti i livelli, dal cantiere al mondo accademico;
- occorre realizzare una campagna pubblicitaria che illustri la vitalità e la sostenibilità della cantieristica;
- centri regionali d'eccellenza potrebbero fornire elementi d'importanza critica per l'attuazione delle precedenti raccomandazioni.

### 8.3. Posizione della Commissione

La Commissione è d'accordo con queste raccomandazioni ed invita le parti interessate a darvi attivamente seguito. La Commissione ha già costituito un comitato per il dialogo sociale e settoriale, che a suo parere dovrebbe servire da punto focale per le attività in questo campo.

## 9. COSTRUIRE UNA STRUTTURA INDUSTRIALE SOSTENIBILE

### 9.1. Analisi del rapporto del gruppo consultivo LeaderSHIP

Al centro di tutte le attività volte a migliorare la concorrenzialità della cantieristica dell'Unione va posta una struttura industriale efficiente sotto il profilo economico-finanziario, anche per quanto riguarda il comparto delle riparazioni. Nel comparto delle nuove costruzioni i concorrenti dell'Estremo Oriente sono molto più concentrati: in Corea e Giappone la scena è dominata da un numero estremamente ridotto d'imprese di grandi dimensioni. Anche in Europa i cantieri sono stati riorganizzati in gruppi di maggiori dimensioni, di cui fanno parte diverse infrastrutture produttive, ma continuano ad esservi più di trenta cantieri di primaria importanza costituiti da società indipendenti e vi sono numerosi cantieri di minori dimensioni impegnati nella produzione di pescherecci ed imbarcazioni analoghe. Nel comparto delle riparazioni la frammentazione è ancor più pronunciata. Anche per quanto riguarda le costruzioni militari sembra desiderabile una maggiore concentrazione, che consenta di conseguire sinergie e limiti i problemi connessi a spese per attività di R&S, questioni di prestigio commerciale o difficoltà d'accesso ai finanziamenti.

Le considerazioni relative alla struttura futura della cantieristica europea devono quindi prendere in considerazione tutti i settori d'attività, a partire dalla costruzione delle navi mercantili e militari di qualunque tipo per arrivare alla fabbricazione di componenti e sistemi d'importanza cruciale passando dai progetti di riparazione e conversione, poiché tutte queste attività sono strettamente collegate. Considerazioni pertinenti alla sicurezza definiscono chiare esigenze in rapporto ad alcune capacità cantieristiche, per quanto riguarda sia la navigazione mercantile che i compiti connessi alla difesa. Le capacità di manutenzione e riparazione sono senz'altro da considerarsi indispensabili, per esigenze di sicurezza oltre che per la topografia del continente europeo.

La chiave di volta di uno sviluppo sano e sostenibile della cantieristica a livello mondiale è costituita da investimenti ragionevoli che soddisfino l'attuale domanda di mercato. Gli impianti economicamente meno efficienti dovrebbero uscire dal mercato e gli investimenti dovrebbero concentrarsi sui segmenti in cui è possibile ottenere un rendimento sufficiente.

La grande volatilità dei mercati e la natura ciclica del settore costringono i cantieri a cercare di conseguire obiettivi contradditori. Se da un lato i cantieri devono infatti specializzarsi per ottimizzare la produttività, dall'altro devono diversificare la produzione per far fronte alla volatilità del mercato ed ai cicli commerciali. Le dimensioni comparativamente minori dei cantieri europei possono costituire un vantaggio concorrenziale quando siano abbinati alle specializzazioni in alcune produzioni, ma la volatilità del mercato costituisce una grave minaccia per i cantieri altamente specializzati: il calo della domanda in specifici segmenti di mercato può costringere un cantiere specializzato ad impegnarsi in produzioni alternative per le quali risulta meno idoneo ed a associarsi ad altri cantieri.

A livello d'impresa sono in corso cambiamenti strutturali che riguardano in particolare la relazione tra cantieri e fornitori; all'orizzonte si profila però anche il consolidamento in seguito a fusioni ed acquisizioni. In futuro la relazione tra cantieri e fornitori evolverà nel senso di collaborazioni legate a progetti specifici, dipartendosi dalla tradizionale relazione cliente/fornitore. Recenti sviluppi del mercato indicano che questa evoluzione potrà subire un'accelerazione fenomenale se venissero coronati dal successo i tentativi di fondere diversi cantieri militari, magari sotto la guida di un produttore d'equipaggiamenti marittimi d'importanza cruciale. Poiché alcuni dei cantieri interessati sono anche impegnati in produzioni commerciali ciò potrebbe portare all'apparizione di un nuovo operatore molto potente, che si occupi di tutte le principali attività connesse alla cantieristica.

In Europa esiste una grandi diversità di cantieri e di prodotti, in particolare se si tiene conto anche della situazione dei futuri Stati membri dell'Unione. L'occupazione complessiva nella cantieristica commerciale in questi ultimi paesi risulta superiore del 20% circa a quella combinata dall'UE15, anche se la produzione supera appena un quarto della cifra di riferimento per l'UE15. In una situazione caratterizzata tuttora da costi molto inferiori della manodopera i cantieri dei paesi in via d'adesione si concentrano su una gamma differente di prodotti. Le diverse gamme di vantaggi concorrenziali incoraggiano già adesso un'ampia cooperazione tra i cantieri degli Stati membri, sia attuali che futuri. Ciò non può tuttavia celare il fatto che il processo di allargamento dell'Unione aumenterà la necessità di un consolidamento industriale globale in Europa. Le esperienze compiute in passato nel campo dei processi di ristrutturazione fondamentale, ad esempio nella Germania orientale, indicano che sotto questo profilo le politiche non risultano ancora ottimizzate. La ristrutturazione industriale deve dare maggiore risalto agli investitori commerciali, che forniscono metodologie aggiuntive ed un migliore accesso ai mercati. Laddove diventasse inevitabile chiudere alcuni cantieri questa operazione andrebbe intrapresa e sostenuta nell'intento d'indurre nuovi investimenti.

La futura politica in questo settore andrebbe rivista senza pregiudizi e con una chiara comprensione delle conseguenze. Due possibilità estreme, entrambe indesiderabili, illustrano i possibili tranelli. L'assenza di provvedimenti e politiche specificamente previsti per la cantieristica potrebbe determinare la scomparsa della cantieristica commerciale in Europa nel giro di meno di un decennio e generare un serio ostacolo alla costruzione di un'identità europea nel campo della difesa. D'altro canto il protezionismo, come dimostrano le esperienze di altri paesi quali gli Stati Uniti, determinerebbe inevitabilmente una perdita irreversibile di concorrenzialità nella cantieristica commerciale e costi estremamente elevati per l'acquisizione di navi militari.

## 9.2. Raccomandazioni del gruppo consultivo LeaderSHIP 2015

– Né l'inattività, né il protezionismo rappresentano un'opzione accettabile: la futura unione di 25 paesi deve sviluppare ulteriormente la politica che intende perseguire in questo settore, conformemente ai suoi principi in tema di politiche industriali;

– sarebbe opportuno agevolare un processo di consolidamento dei produttori europei, fornendo incentivi per eliminare le capacità produttive meno efficienti e rendere così disponibili risorse per nuovi investimenti;

– l'attuale regolamentazione degli aiuti alla chiusura nell'Unione andrebbe esaminata nell'intento di agevolare un'impostazione più dinamica, basata sulla nozione di "aiuto al consolidamento".

## 9.3. Posizione della Commissione

La Commissione ritiene che un ulteriore consolidamento nel rispetto della disciplina della concorrenza possa produrre vantaggi a tutti i livelli d'attività: costruzioni di nuove unità mercantili e militari e riparazione di quelle già esistenti. Ciò costituisce tuttavia in primo luogo la responsabilità degli operatori del settore; per quanto riguarda la difesa inoltre un ruolo d'importanza cruciale spetta anche agli Stati membri. La Commissione è pronta a rendere disponibili le conoscenze e l'esperienza di cui dispone per agevolare questo processo.

# 10. CONCLUSIONI

La Commissione riconosce la validità delle attività svolte nel quadro dell'iniziativa LeaderSHIP 2015 ed avalla l'impostazione consistente nel migliorare la concorrenzialità del settore grazie ad un intenso dialogo tra le parti interessate. Essa invita le altre istituzioni europee ad esaminare attentamente le questioni sollevate ed a cooperare, coerentemente col loro impegno a sostenere l'industria manifatturiera europea, con la Commissione per sviluppare specifiche risposte settoriali idonee a dare impulso alla concorrenzialità industriale, oltre che a intervenire sugli aspetti di loro competenza. In modo più specifico la Commissione intende dar risalto agli aspetti della questione riportati qui di seguito.

– Gli Stati membri devono riconoscere l'importante dimensione strategica della cantieristica (nuove costruzioni e riparazioni) per l'Europa sotto il profilo delle esigenze della difesa, dell'import/export di materie prime e manufatti, delle possibilità occupazionali e della conservazione di metodologie. Particolare attenzione andrebbe dedicata all'importante ruolo che l'industria degli equipaggiamenti marittimi svolge nella produzione di navi commerciali e militari.

– Le regole OMC, ed in particolare quelle riguardanti sovvenzioni e misure compensative, vanno impiegate per contribuire a mettere gli operatori su un piede di parità.

– È indispensabile porre in vigore quanto prima e comunque entro il 2005 discipline dotate dei mezzi atti a garantirne il rispetto nell'ambito di un nuovo accordo internazionale sulla cantieristica, come pure fornire una chiara interpretazione delle vigenti norme OCSE in tema di crediti all'esportazione. Qualunque accordo del tipo di cui sopra dovrebbe includere anche la Repubblica popolare cinese. Gli Stati membri sono invitati a mantenere il loro saldo sostegno agli obiettivi perseguiti dalla Comunità nell'ambito dei negoziati attualmente in corso in sede OCSE.

- Per quanto riguarda gli investimenti nell'innovazione la disciplina degli aiuti pubblici verrà ulteriormente adattata alle condizioni specifiche della cantieristica europea. Gli Stati membri sono invitati ad adeguare alle nuove regole i loro provvedimenti di sostegno.

- Occorre studiare la possibilità che un ente europeo quale la Banca europea per gli investimenti possa assumere un ruolo di punta nel finanziare i progetti della cantieristica, sia anteriormente che posteriormente alla consegna. La questione dei finanziamenti anteriori alla consegna andrebbe considerata in via prioritaria poiché si è dimostrata l'elemento più problematico. La Commissione è aperta all'idea di studiare di concerto con le parti interessate se e come sia possibile riassicurare a livello europeo il rischio valutario.

- Insieme alle istituzioni comunitarie e agli Stati membri anche gli operatori della cantieristica europea dovrebbero svolgere un ruolo di primo piano nel migliorare la sicurezza marittima e nel proteggere l'ambiente fornendo l'esperienza tecnica agli organismi competenti, sviluppando prodotti di elevata qualità che superino le attuali norme di minima e stabilendo una buona pratica per il settore, in particolare per quanto riguarda i lavori di riparazione delle navi. In quest'ultimo caso si potrebbe procedere definendo un programma di valutazione della qualità dei cantieri a livello mondiale.

- Il trasporto marittimo a breve distanza e l'integrazione intermodale potrebbero fornire ulteriori possibilità di mercato ai cantieri dell'Unione in quanto esigono il ricorso a navi nuove o specificamente adattate ed a concezioni del trasporto anch'esse nuove. I responsabili della politica decisionale in sede di Consiglio e Parlamento sono invitati a sostenere la Commissione nelle sue iniziative volte ad agevolare questa transizione.

- Sussiste l'esigenza che gli Stati membri e le loro marine concordino una serie di base di specifiche operative comuni ed un'armonizzazione dei cicli d'acquisizione conformemente alla comunicazione della Commissione in tema di "Difesa europea – Questioni industriali e di mercato". Questi requisiti di base dovrebbero fondarsi sulle missioni di Petersberg e sugli "Obiettivi primari di Helsinki". La cooperazione tra cantieri andrebbe organizzata in funzione di un numero ristretto di progetti di grande portata, avvalendosi di risorse di R&S messe in comune e di un mercato unico europeo degli equipaggiamenti per la difesa, pur nel pieno rispetto della disciplina comunitaria della concorrenza.

- Occorre che gli Stati membri armonizzino le norme per l'esportazione relative al naviglio militare ed alle sue componenti nonché la loro applicazione ed interpretazione.

- Il fatto di costituire un mercato comune degli equipaggiamenti per la difesa, tra l'altro costituendo un'agenzia comune per le acquisizioni, promuoverebbe nel lungo termine il consolidamento industriale; coerentemente con l'impostazione delineata nella sua comunicazione, la Commissione darà il suo pieno appoggio alle iniziative pertinenti al perseguimento di questo obiettivo.

- Si studierà in modo più approfondito la portata dei problemi riguardanti le infrazioni dei diritti di proprietà intellettuale nel settore della cantieristica. In base all'esito di questa analisi andranno presi in considerazione nuovi approcci alla tutela dei diritti di

proprietà intellettuale. Le prime idee riguardano la costituzione di un'esauriente base dati di conoscenze, la cui fattibilità va studiata, nonché un riesame del diritto brevettale applicabile, che appare superato ed inadeguato.

– Per quanto riguarda le capacità professionali e la formazione quattro problemi esigono attenzione immediata: la formazione della dirigenza mirante a rafforzarne la capacità di gestire le imprese in base a ruoli connessi al progetto; la promozione degli scambi di specialisti, nell'intento di agevolare il trasferimento di conoscenze, la diffusione delle buone pratiche ed il riconoscimento delle qualifiche nell'ambito dell'Unione; il sostegno allo sviluppo delle capacità professionali, in particolare per quanto riguarda l'adattabilità di lavoratori ed imprese al cambiamento, e l'attuazione di strategie d'apprendimento lungo l'arco di tutta la vita professionale; infine, una politica delle comunicazioni che attiri personale qualificato, sia impiegatizio che operaio. Si propone di sviluppare attività mirate in tutti questi campi, idealmente mediante il dialogo sociale stabilito per il settore. Le iniziative dovrebbero svolgersi a livello regionale e d'Unione.

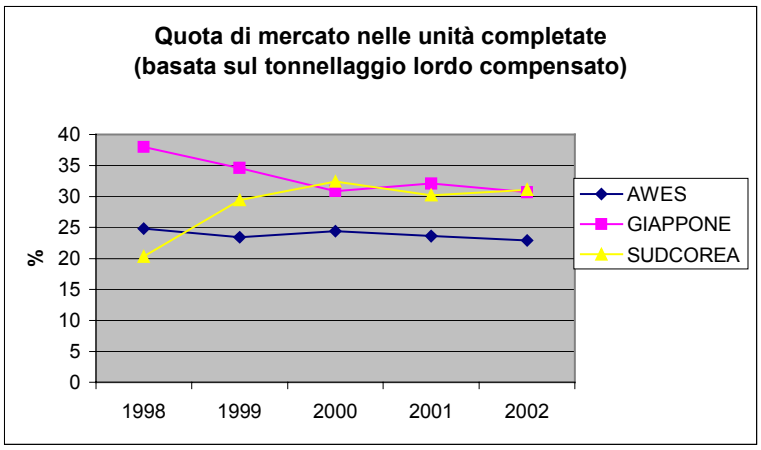
– Sussiste la necessità di mantenere un approccio basato su politiche di sostegno per questo settore, conformemente agli obiettivi perseguiti in tema di garanzia della concorrenzialità industriale. Un processo di consolidamento dei produttori europei, che rispetti la disciplina comunitaria della concorrenza, migliorerebbe la concorrenzialità del settore fornendo incentivi per eliminare la capacità produttiva meno efficiente e liberando così risorse per nuovi investimenti. Una maggiore cooperazione a livello europeo tra gli operatori cantieristici e quelli della difesa marittima, basata su alcune compagnie di punta nel campo della cantieristica sia mercantile che militare ed in quello degli equipaggiamenti marini, potrebbe parimenti contribuire a migliorare la concorrenzialità.

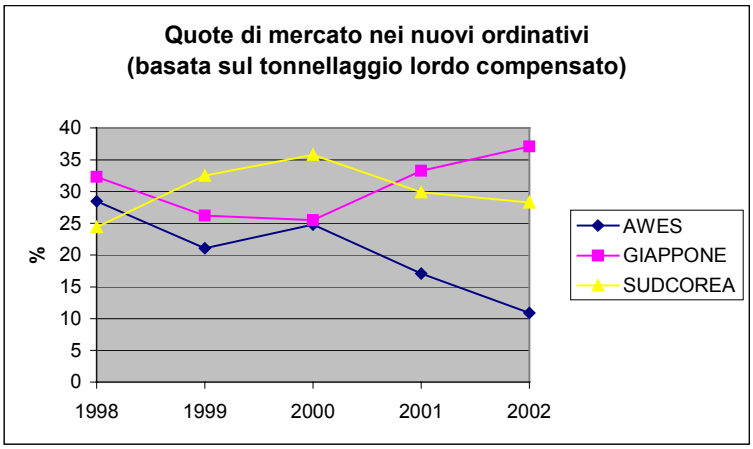
# ALLEGATO

## L'industria europea delle costruzioni e delle riparazioni navali – Dati fondamentali

Le informazioni sotto riportate si basano sui dati presentati nel rapporto annuo AWES del 2002. L'AWES è l'associazione dei costruttori e dei riparatori navali europei formata da membri provenienti da Norvegia, Finlandia, Polonia, Germania, Paesi Bassi, Danimarca, Gran Bretagna, Francia, Spagna, Portogallo, Italia, Croazia, Grecia e Romania. Tutti i dati si riferiscono all'AWES e coprono unicamente le attività di costruzione e riparazione navale. I dati riguardanti il settore degli equipaggiamenti marini non sono compresi.

1. Quote di mercato




In termini di unità portate a termine, vale a dire di tonnellaggio consegnato nel corso del periodo in questione, i produttori europei sono riusciti a mantenere la loro quota di mercato fino al 2002. La Corea ha aumentato la produzione, ma piuttosto a scapito del Giappone. Le unità completate nel 2002 sono riconducibili ad ordinativi ricevuti 2-3 anni prima, ed occorre rilevare che verso la fine del 2000 gli ordinativi registrati dai cantieri europei sono aumentati in seguito all'abolizione delle sovvenzioni per l'esercizio. In termini di nuovi ordinativi la situazione è cambiata dopo la fine del 2000: gli ordini registrati dai cantieri europei sono diminuiti mentre quelli dei cantieri giapponesi hanno registrato una ripresa a causa della forte domanda interna. L'analisi congiunta dei due grafici dimostra che i produttori europei non hanno tratto beneficio nella stessa misura dei loro principali concorrenti dall'aumento degli ordinativi verificatosi dopo il 2000, ma sono ancora occupati a portare a termine ordini precedenti. Il fatto di non essere riusciti a mantenere una quota elevata dei nuovi ordinativi è giustificato da molti motivi: il calo degli ordinativi di navi da crociera (un pilastro della produzione europea) in seguito agli eventi dell'11 settembre 2001, le politiche di prezzo aggressive perseguite dai cantieri giapponesi, in particolare per quanto riguarda le metaniere (un altro bastione dei cantieri

europei), la comparsa della Cina in quanto potenza cantieristica, la vigorosa domanda interna in Giappone, paese tradizionalmente inaccessibile per i produttori esteri, e l'impennata degli ordinativi di petroliere (un tipo di nave estremamente semplice, la cui produzione non ha più interesse per i cantieri europei) in seguito agli ultimi provvedimenti legislativi europei in tema di sicurezza marittima.

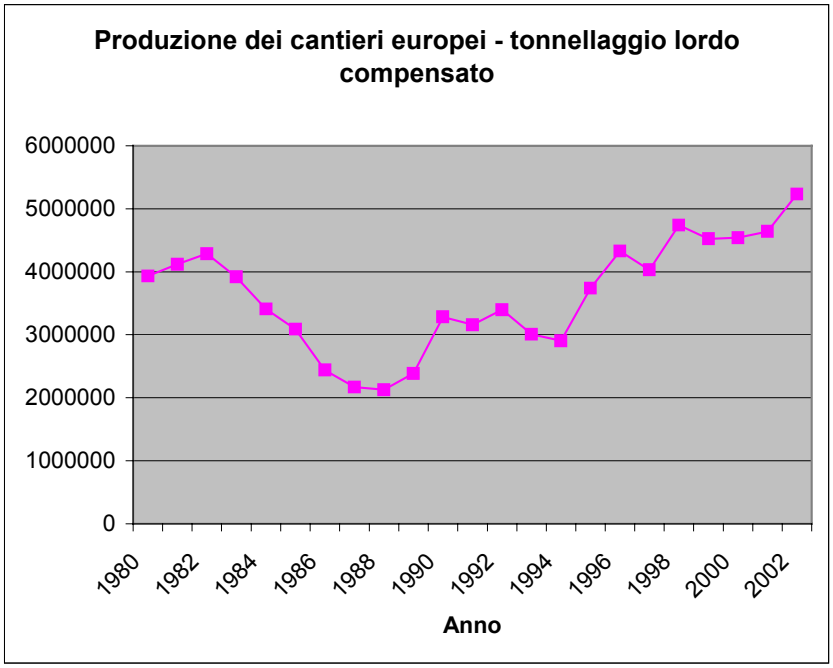
## 2. Occupazione e produzione

WORKFORCE IN EUROPEAN SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR

| | 1975 | | 2002 | | Drop in percent | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Country** | **Total** | **Newbuilding** | **Total** | **Newbuilding** | **Total** | **Newbuilding** |
| | | | | | | |
| BELGIUM | 10245 | 6586 | 0 | 0 | 100% | 100% |
| CROATIA | | | 10957 | 8464 | | |
| DENMARK | 18900 | 15300 | 3360 | 2820 | 82% | 82% |
| FINLAND | 18000 | 17000 | 6150 | 6000 | 66% | 65% |
| FRANCE | 40354 | 24938 | 6800 | 5200 | 83% | 79% |
| GERMANY | 105988 | 71598 | 23300 | 16800 | 78% | 77% |
| GREECE | 10159 | 2316 | 3000 | 750 | 70% | 68% |
| IRELAND | 1633 | 1427 | 0 | 0 | 100% | 100% |
| ITALY | 36260 | 21460 | 13438 | 9606 | 63% | 55% |
| NETHERLANDS | 39850 | 20850 | 9000 | 3800 | 77% | 82% |
| NORWAY | 29000 | 16500 | 5266 | 3707 | 82% | 78% |
| POLAND | | | 20132 | 15073 | | |
| PORTUGAL | 17100 | 7000 | 2350 | 1284 | 86% | 82% |
| ROMANIA | 47000 | 27800 | 20400 | 19100 | 57% | 31% |
| SPAIN | | | 7876 | 6234 | | |
| SWEDEN | 31500 | 25000 | | | 100% | 100% |
| UNITED KINGDOM | 55999 | 48272 | 7000 | 2500 | 87% | 95% |
| **TOTAL** | **461988** | **306047** | **139029** | **101338** | **70%** | **67%** |

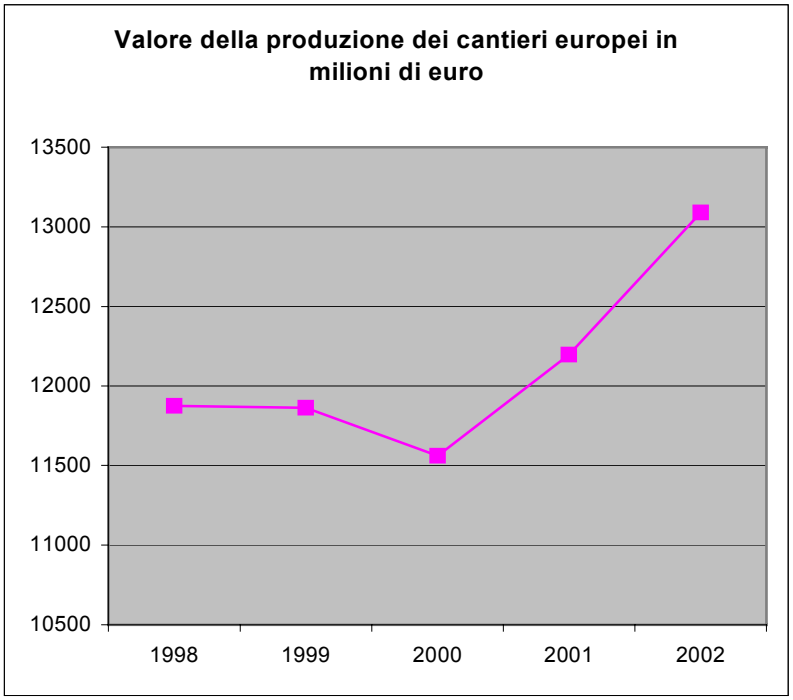
| EN | IT |
|---|---|
| WORKFORCE IN EUROPEAN SHIPBUILDING AND SHIP REPAIR | OCCUPAZIONE NELLE COSTRUZIONI E RIPARAZIONI NAVALI IN EUROPA |
| Drop in percent | Calo percentuale |
| Country | Paese |
| Total | Totale |
| Newbuilding | Nuove costruzioni |
| Belgium | Belgio |
| Croatia | Croazia |
| Denmark | Danimarca |
| Finland | Finlandia |
| France | Francia |
| Germany | Germania |
| Greece | Grecia |
| Ireland | Irlanda |
| Italy | Italia |
| Netherlands | Paesi Bassi |

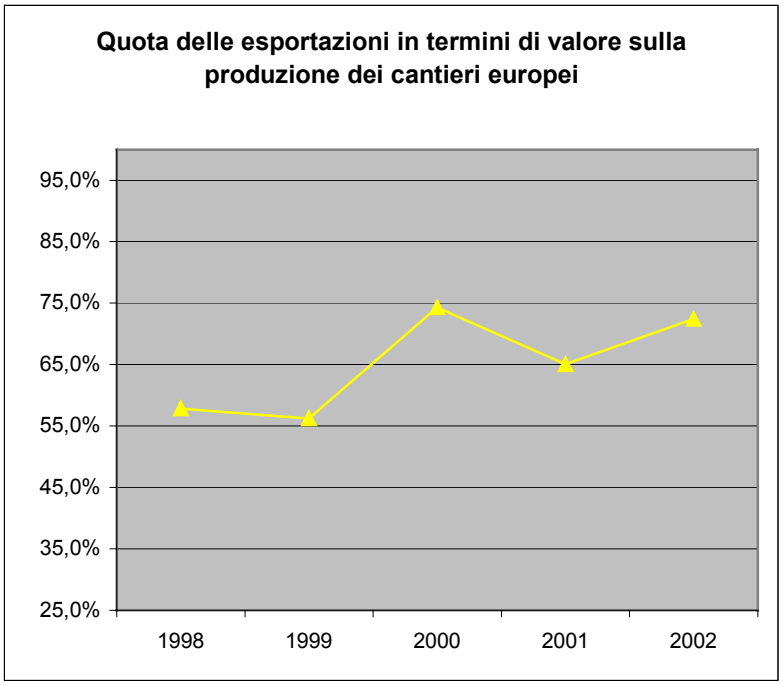
| | |
|---|---|
| Norway | Norvegia |
| Poland | Polonia |
| Portugal | Portogallo |
| Romania | Romania |
| Spain | Spagna |
| Sweden | Svezia |
| United Kingdom | Regno Unito |




Dalle informazioni disponibili risulta che dopo il 1975 l'occupazione nei cantieri europei è calata di quasi il 70%, e che diversi paesi hanno abbandonato del tutto le attività cantieristiche. Al tempo stesso la produzione ha mantenuto livelli molto elevati, registrando un ulteriore aumento dopo il 2001 quando sono state pronte per la consegna le navi da crociera ordinate prima dell'11 settembre 2001. I motivi di questo massiccio aumento della produttività sono nuovi e migliori metodi di produzione, la chiusura di molti cantieri scarsamente efficienti ed una significativa evoluzione del portafoglio ordini, passato da tipi normali di navi quali petroliere e mercantili per il trasporto di merci alla rinfusa a navi più sofisticate quali quelle da crociera. È tuttavia opportuno rilevare che risulta notoriamente difficile formulare deduzioni circa la concorrenzialità del settore vista la sua natura ciclica, le interazioni con il settore estremamente volatile dell'armatoria, gli sviluppi tecnici riguardanti nuovi tipi di navi ed il massiccio aumento delle loro dimensioni, la diffusa presenza di distorsioni dei flussi commerciali e la natura dell'attività cantieristica, caratterizzata dalla lunghezza dei tempi che intercorrono tra l'ordine e la consegna oltre che dall'estrema diversità della gamma dei prodotti, che rende problematico confrontarli tra loro.

3. Valore della produzione e quota delle esportazioni




Coerentemente con le informazioni fornite nel paragrafo 2 il primo dei due grafici riportati su questa pagina illustra l'evoluzione del valore della produzione dei cantieri europei dal 1998 in poi. Soprattutto il completamento di un gran numero di navi da crociera ha contribuito a determinare l'aumento del valore della produzione verificatosi dopo il 2000, un fatto rispecchiato anche dalla quota delle esportazioni (vale a dire gli ordini per clienti esteri) che hanno raggiunto quasi il 75% del valore complessivo della produzione.