COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.4.2007
COM(2007) 220 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DA COMISSÃO

LeaderSHIP 2015: Relatório Intercalar

{SEC(2007) 517}

Introdução

Em 2002-2003, quando, com o apoio dos decisores políticos da UE, a indústria concebeu a iniciativa LeaderSHIP 2015, as perspectivas da indústria da construção naval da União Europeia afiguravam-se pouco animadoras. O grande aumento de capacidade dos estaleiros asiáticos levara não só à redução do número de novas encomendas como também à descida continuada dos preços de construção de novos navios. Perante este quadro, a crença na capacidade e no potencial inovador das indústrias marítimas europeias, aliada à determinação de lutar pela sua sobrevivência, materializar-se-ia na iniciativa LeaderSHIP 2015.

Esta iniciativa centrar-se-ia em oito aspectos, a saber:

– Estabelecimento de condições de concorrência equitativas a nível mundial na construção naval

– Aperfeiçoamento do investimento em investigação, desenvolvimento e inovação

– Desenvolvimento de sistemas avançados de financiamento e garantia

– Promoção de navios mais seguros e ecológicos

– Uma abordagem europeia das necessidades da construção naval militar

– Protecção dos direitos de propriedade intelectual (DPI)

– Garantia do acesso a uma mão-de-obra especializada

– Construção de uma estrutura industrial sustentada

Hoje em dia, é gratificante verificar que, nos últimos anos, o número de encomendas de novos navios foi, em geral, positivo. Entre 2002 e 2005, o valor das encomendas de novos navios recebidas pelos estaleiros europeus mais do que triplicou; em 2004 e 2005, aliás, a taxa de crescimento foi superior à registada em qualquer outra região do mundo. Tendo em conta que, ao longo das duas últimas décadas, o crescimento da produtividade mais do que quadruplicou, a indústria da construção naval europeia, altamente especializada, não só é competitiva e flexível, como também se encontra bem preparada para enfrentar o futuro com confiança. Não obstante, o enquadramento comercial poderá tornar-se ainda mais problemático para os estaleiros europeus num futuro próximo, devido ao aumento notável da capacidade de construção naval registado recentemente a nível mundial, com particular incidência na Ásia. No anexo do presente documento incluem-se dados pormenorizados sobre as mais recentes evoluções do mercado.

A indústria da construção naval tem vindo a beneficiar de dois desenvolvimentos favoráveis da política da União Europeia, nomeadamente, a incidência cada vez maior na competitividade no âmbito da estratégia de Lisboa revista para o crescimento e o emprego e a apologia da Comissão de uma visão europeia para os oceanos e os mares com base numa política marítima integrada.

As mais recentes comunicações em matéria de política industrial têm feito referência à iniciativa LeaderSHIP 2015. Na realidade, a indústria da construção naval europeia tem sido pioneira nesta nova aplicação da política industrial, incentivando a adopção de uma

abordagem semelhante noutros sectores industriais. Trabalhando em colaboração com os fabricantes de equipamento, os construtores navais europeus não se limitam à produção dos navios correntes que muitos dos seus concorrentes asiáticos tendem a privilegiar, optando ao invés por fornecer soluções individualizadas que respondem às exigências dos seus clientes. Estão, assim, em consonância com a Comissão, que prossegue uma política industrial moderna, visando o reforço da competitividade internacional e a coerência entre diferentes esferas políticas. Esta abordagem contribui para a instituição de um quadro comercial permissivo e favorável.

Por outro lado, complementa os esforços da Comissão no sentido de instituir uma política marítima integrada, encetados com a publicação, em Junho de 2006, do Livro Verde «*Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*», em que apresenta a iniciativa LeaderSHIP como um pilar fundamental da competitividade das indústrias marítimas europeias e um exemplo a repercutir de forma mais ampla. O Livro Verde considera igualmente a construção naval como uma parte essencial de um espaço marítimo europeu dinâmico e interligado. Esta nova dimensão aliada à ênfase cada vez maior no espaço marítimo tem vindo a sensibilizar o público para a construção naval e a melhorar a imagem deste sector. Porém, ser objecto de uma atenção acrescida implica uma maior responsabilidade de todas as partes envolvidas, por forma a tirar o máximo partido do actual cenário favorável proporcionado por um enquadramento político e mercados propícios, no sentido de apresentar resultados em resposta às recomendações pertinentes.

1.º Capítulo:
Estabelecimento de condições de concorrência equitativas a nível mundial na construção naval

A indústria da construção naval tem uma natureza verdadeiramente mundial; os armadores podem comprar navios em qualquer parte do mundo sem grandes entraves técnicos, comerciais ou legais. No entanto, as regras do comércio internacional que regem o sector são frequentemente desiguais, incompletas ou inaplicáveis.

Lamentavelmente, não se obtiveram ainda resultados concretos neste domínio, pese embora os esforços envidados por todas as partes interessadas no âmbito da OCDE e de outros fóruns, e a determinação com que se intentou uma acção contra a Coreia junto da OMC. Este caso tornou evidentes as limitações das actuais regras do comércio no domínio da construção naval, visto que, neste sector, os conceitos de importação e exportação não existem de facto e a concessão de subvenções está frequentemente associada ao produtor e não ao produto. Efectivamente, a deliberação da OMC relativamente a esta questão de pouco serviu à indústria da construção naval europeia.

Ao mesmo tempo, as negociações no âmbito da OCDE relativas a um acordo no sector da construção naval para resolver os problemas conexos da concessão de subvenções e da manutenção de preços incomportavelmente baixos no mercado da construção naval mundial foram «suspensas» em Outubro de 2005 sem que se tivesse celebrado um acordo válido e vinculativo. O Grupo de Trabalho 6 da OCDE, responsável pela matéria, foi desde então reactivado por um breve período, persistindo a Comissão no seu empenho e contributo para um processo que, se bem que difícil, se reveste da maior importância. Contudo, actualmente, os nossos principais concorrentes não parecem estar suficientemente motivados para assumirem os compromissos necessários à celebração de um acordo. Por conseguinte, não se antevê para breve a resolução do impasse no que diz respeito à reabertura das negociações de

fundo no âmbito da OCDE. Não obstante, a situação deve ser devidamente analisada, a fim de determinar se há margem para retomar o diálogo.

Por outro lado, prosseguem activamente as negociações bilaterais. Neste contexto, há que assinalar os progressos registados com a instituição de um diálogo bilateral abrangente com a China no domínio da construção naval, que abordará todas as questões pertinentes. A primeira reunião entre os representantes da Comissão e os seus homólogos chineses realizou-se em 20 de Dezembro de 2006. Nela, chegou-se a um acordo geral sobre o âmbito e o teor do diálogo, prevendo-se que até ao Verão um memorando de acordo venha a ser assinado a alto nível. Entretanto, estão a iniciar-se trabalhos com vista a uma eventual abertura das negociações com a Coreia relativamente a um acordo de comércio livre. É evidente que, atendendo ao papel preponderante da Coreia no mercado mundial, o sector da construção naval deverá ser abordado nestas negociações.

A viabilidade e sustentabilidade da indústria da construção naval europeia, ou mesmo mundial, não se podem basear no excesso de capacidade, no proteccionismo ou em subvenções, e a Comissão continua empenhada em convencer os nossos parceiros comerciais a atribuir a estas questões a importância que a Europa lhes confere. Prestar-se-á igualmente grande atenção às causas das diferenças de custo de determinadas matérias-primas verificadas a nível mundial e às respectivas consequências para a competitividade dos estaleiros navais europeus.

2.º Capítulo:
Aperfeiçoamento do investimento em investigação, desenvolvimento e inovação

O aperfeiçoamento da investigação, do desenvolvimento e da inovação constitui um dos principais pilares da iniciativa LeaderSHIP 2015. A vantagem concorrencial da Europa sempre se deveu, e continua a dever-se, à sua capacidade de construir os navios tecnicamente mais avançados. As inovações no domínio da construção naval são da responsabilidade quase exclusiva da Europa. Esta situação tem por base um desenvolvimento e uma aplicação contínuos e bem sucedidos da inovação e investigação.

No contexto actual e futuro da economia do conhecimento, a iniciativa LeaderSHIP contribui para uma maior adaptação das regras da UE às necessidades do sector e, por conseguinte, um melhor encaminhamento do apoio à inovação. As disposições actualizadas em matéria de concessão de auxílios à inovação aos estaleiros de construção naval – ao abrigo das quais as intensidades dos auxílios reflectem e recompensam a tomada de riscos inteligente e reforçam a supremacia tecnológica europeia - estão em vigor desde 1 de Janeiro de 2004. Os auxílios à inovação podem ser concedidos para efeitos da aplicação industrial de produtos e processos inovadores. Estas novas regras têm em conta as necessidades específicas dos estaleiros – onde um em cada quatro navios entregues foi construído com base numa concepção ou num protótipo completamente novos e inovadores. Constituem, igualmente, o reconhecimento de que os estaleiros europeus são verdadeiras forças motrizes do sector.

A Alemanha, a França, a Espanha e, mais recentemente, os Países Baixos e a Itália tiraram partido das oportunidades propiciadas pelo novo quadro de auxílios estatais para elaborar e financiar regimes nacionais de apoio à inovação. Atendendo ao período que medeia entre a adopção do quadro e a instituição dos regimes nacionais, é necessário que a indústria e os Estados-Membros disponham de mais tempo para aplicarem estes regimes e apresentarem os respectivos resultados à Comissão. Por conseguinte, o quadro foi prorrogado até 31 de

Dezembro de 2008, a fim de dispor de um prazo mais alargado para avaliar a sua eficácia. Convém igualmente sublinhar que a cooperação construtiva estabelecida entre a indústria e a Comissão, no que diz respeito à elaboração das regras aplicáveis, contribuiu para facilitar a aplicação do regime nos Estados-Membros em causa.

A outra recomendação fundamental da iniciativa LeaderSHIP constante desta parte, nomeadamente o apelo à instituição de uma plataforma tecnológica destinada a reforçar a dimensão europeia da investigação, do desenvolvimento e da inovação, foi concretizada através do lançamento da WATERBORNE TP. Esta plataforma, cujo secretariado é assumido pela indústria da construção naval, congrega todas as vertentes das indústrias marítimas, os Estados-Membros e outras partes interessadas. Por outro lado, uma vez que o financiamento comunitário dos transportes de superfície quase duplicou - para cerca de 1,3 mil milhões de euros - do sexto (6.º PQ, 2002-2006) para o sétimo (7.º PQ, 2007-2013) programas-quadro, está criada a oportunidade para que o transporte marítimo beneficie de um apoio acrescido – mesmo tendo em conta os *cerca* de 200 milhões de euros que obteve no âmbito do 6.º programa-quadro. O 7.º programa-quadro contempla também a segurança –incluindo a criação de soluções específicas para o sector marítimo - como um novo tema de investigação. É importante que se tire o máximo partido do 7.º programa-quadro e de outras fontes de financiamento na Europa, evitando para tal a duplicação, gerando sinergias e optimizando a coordenação entre os decisores políticos, a indústria e as comunidades científicas. Os estaleiros investem, em média, mais de 10% do seu volume de negócios em investigação, desenvolvimento e inovação, facto este que vem confirmar as características de alta tecnologia da indústria da construção naval.

Por último, neste contexto, tal como sublinhado na consulta realizada por ocasião do Livro Verde, os *clusters* industriais desempenham também um papel de destaque nas indústrias marítimas devido à localização das empresas e ao elevado nível de externalização e às interligações entre sectores. Os *cluster*s são uma importante força impulsionadora da inovação e da competitividade. Neste contexto, a Comissão pretende acompanhar o Livro Verde «*Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*», identificando para tal as forças impulsionadoras e as características, incluindo a cobertura sectorial, dos *clusters* bem sucedidos no quadro da indústria marítima, e avaliando o papel que a Comissão, em conjunto com as entidades nacionais e regionais, desempenha na sua promoção.

3.º Capítulo:
Desenvolvimento de sistemas avançados de financiamento e garantia

Os estaleiros têm de executar projectos de grandes dimensões, dispendiosos e complexos. Na maioria dos casos, o valor da produção anual de um estaleiro ultrapassa o seu próprio valor enquanto empresa em actividade. No entanto, o estaleiro assume a plena responsabilidade por cada navio construído. Por este motivo, os estaleiros não só executam projectos inovadores como têm de assegurar o capital de exploração necessário e as garantias de reembolso normalmente exigidas pelos armadores. Este consumo de tempo e recursos afecta desfavoravelmente a competitividade dos estaleiros europeus em relação aos seus concorrentes cuja construção naval beneficia, na maioria dos casos, de apoio estatal sob a forma de mecanismos de financiamento.

A Comissão tem trabalhado intensamente neste domínio no intuito de obter uma solução pragmática que vá ao encontro das necessidades da indústria sem nunca desrespeitar as regras

da concorrência, da OCDE e da OMC. Neste contexto, os trabalhos incidiram sobretudo no financiamento da pré-entrega (garantias de reembolso), uma vez que, de modo geral, os armadores não têm dificuldade em obter financiamentos de pós-entrega no mercado.

Por conseguinte, a Comissão estabeleceu contactos alargados com o Banco Europeu de Investimento (BEI), a fim de determinar a viabilidade de este assumir um papel de liderança no que diz respeito à concepção e à aplicação de um regime adequado.

O BEI adoptou uma atitude positiva e construtiva, procurando activamente uma solução satisfatória; todavia, fez saber que enfrenta dificuldades consideráveis, nomeadamente em termos do seu estatuto, dos recursos disponíveis e dos conhecimentos especializados na matéria, razão pela qual considera problemática a assunção de um papel de liderança na instituição e execução do fundo de garantia comunitário previsto.

A Comissão procedeu igualmente a uma análise aprofundada desta questão com peritos de outras instituições bancárias, tendo reunido todas as partes interessadas por diversas ocasiões para examinar a viabilidade do regime previsto.

Os esforços envidados neste sentido resultaram num seminário que reuniu os Estados-Membros, a indústria, o BEI e os serviços competentes da Comissão, em 20 de Outubro de 2006. Segundo as estimativas da indústria, seria necessário um montante inicial de 300 milhões de euros para garantir o fundo. Aquando da conclusão do seminário, a Comissão instou todos os participantes, sobretudo os Estados-Membros, a apresentarem os seus comentários sobre a proposta da indústria, a fim de dar seguimento ao assunto; todavia, até ao momento não foram recebidas quaisquer observações.

Neste período, a Comissão explorou igualmente a possibilidade de recorrer às dotações do orçamento comunitário para cobrir um fundo de garantia destinado aos estaleiros de construção naval. Tal só seria viável, contudo, no quadro de um acto legislativo específico e mediante o financiamento do montante necessário, o que implica que, provavelmente, só no contexto de uma eventual revisão do quadro orçamental se poderá encontrar uma solução. Há que notar, igualmente, que a fundamentação subjacente a qualquer regime comunitário permanece inalterada, pese embora a criação de regimes nacionais em muitos países. Para a indústria, um regime comunitário será sempre entendido a título de complemento e não como uma alternativa às medidas nacionais.

À luz desta avaliação, a Comissão só poderá fazer progressos neste domínio se houver um claro empenhamento político por parte dos Estados-Membros no sentido de encontrar uma resposta adequada para o problema. Este empenhamento deve ser demonstrado através da atribuição de um mandato inequívoco, bem como da prestação de apoio, pela autoridade orçamental e pelo BEI, ao regime de garantia de reembolso.

4.º Capítulo:
Promoção de navios mais seguros e ecológicos

Os navios construídos na Europa possuem uma elevada qualidade em termos de complexidade, segurança e impacto ambiental, indo frequentemente muito além das exigências regulamentares. Além disso, as inovações constantes em termos de concepção e construção são impulsionadas pelo mercado e pelas exigências da sociedade, que requerem navios mais seguros e menos poluentes. Todavia, os estaleiros europeus têm de concorrer num

mercado verdadeiramente global que nem sempre dá o devido valor à qualidade, ao conhecimento e ao serviço e onde, por vezes, os navios são vistos como uma mera «mercadoria». Por conseguinte, tanto a Comissão como a indústria acolhem com agrado o estabelecimento de normas internacionais mais exigentes, por forma a assegurar condições equitativas de concorrência no mercado mundial.

No entanto, importa assegurar que estas normas internacionais não sejam indevidamente aplicadas nem surtam efeitos secundários perniciosos. Por exemplo, o diálogo no quadro da Organização Marítima Internacional (IMO) sobre a questão das normas de construção de novos navios baseadas em objectivos requer uma análise judiciosa, a fim de assegurar que as eventuais vantagens em matéria de qualidade e de segurança não conduzam a qualquer forma de transferência de tecnologia imprevista a partir dos processos obrigatórios de construção dos navios. Do mesmo modo, as novas regras uniformes de construção de cascos da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (AISC) têm por objectivo aumentar a segurança dos navios, mas deve prestar-se atenção para evitar que a propriedade intelectual ou o conhecimento especializado sejam objecto de fugas indesejadas.

A Comissão reconhece que as suas iniciativas no domínio da política de concorrência devem atender devidamente à segurança e às preocupações ambientais e está a desenvolver esforços para garantir que os nossos concorrentes e parceiros comerciais a nível mundial adoptem a mesma posição. Advoga–se, por conseguinte, um aumento da investigação sobre tecnologias navais não poluentes e incentiva-se uma manutenção mais frequente e de melhor qualidade dos navios na vasta gama de instalações de reparação naval de elevada qualidade de que a Europa dispõe. Neste contexto, a Comissão apresentou recentemente um terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima na União Europeia, com vista a reforçar a legislação existente, nomeadamente no que diz respeito às sociedades de classificação, à inspecção pelo Estado do porto, ao controlo do tráfego marítimo, à responsabilidade dos Estados de bandeira, à investigação dos acidentes marítimos e à responsabilidade dos proprietários de navios.

A problemática do desmantelamento de navios será também abordada num livro verde da Comissão.

A indústria fornece os conhecimentos técnicos especializados à Comissão e à Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), tendo formado, em conjunto com outras regiões que possuem construção naval, uma organização responsável pela coordenação dos contributos técnicos prestados aos legisladores, a fim de garantir uma maior tomada em consideração dos pareceres dos fabricantes. Por último, refira-se que as indústrias marítima e da construção naval desempenham um papel cada vez mais importante na redução da poluição provocada pelos transportes e no aumento da segurança, graças à promoção e aplicação do programa de transporte marítimo de curta distância (*Short Sea Shipping - SSS*). As indústrias da construção naval europeia devem manter a liderança no domínio das tecnologias de transporte marítimo não poluentes, entre as quais se incluem a aplicação de tecnologias destinadas não só a reduzir o consumo de energia, as emissões para a atmosfera e a utilização de materiais perigosos, como também a promover uma protecção antivegetativa mais ecológica. Desta forma, contribuir-se-á para generalizar a aplicação do conceito de «navio limpo». O transporte marítimo e fluvial de mercadorias é já mais eficiente em termos de consumo de combustível do que outros modos de transporte e os estaleiros europeus estão preparados para dar um contributo ainda maior para o seu sucesso, através da produção de navios de concepção adequada, inovadora e flexível. Tal inscreve-se na lógica da estratégia que visa reduzir as emissões para a atmosfera dos navios de alto mar e das estratégias

temáticas da UE relativas à utilização sustentável dos recursos naturais e ao meio marinho. Desenvolvem-se actualmente determinadas iniciativas – como, por exemplo, o programa Marco Polo ou as «auto-estradas do mar» - que introduzem na Europa novas cadeias logísticas de transporte marítimo intermodal, com o objectivo de deslocar o transporte de mercadorias das estradas para o mar. O papel vital dos navios enquanto meios de concretização do desenvolvimento neste contexto pode ser ainda mais bem gerido em benefício mútuo quer dos estaleiros, quer dos objectivos da Europa em matéria de transporte.

5.º Capítulo:
Uma abordagem europeia das necessidades da construção naval militar

Aquando da formulação e aplicação de políticas, há que prestar especial atenção ao papel crucial das indústrias marítimas no fornecimento de meios fundamentais para as estratégias de segurança e defesa da UE. A qualidade e a rendibilidade dos estaleiros navais militares europeus é um activo que deve ser promovido e explorado. A Comissão continua a explorar formas de tirar mais partido da vantagem concorrencial da Europa no domínio da construção naval militar, por exemplo, reduzindo a fragmentação do mercado e facilitando sinergias potenciais no âmbito da aplicação de políticas industriais e de segurança/defesa/aprovisionamento.

A força e a integração dos intervenientes europeus favorecerão a competitividade do sector naval militar na Europa. Embora não tenha qualquer tipo de intervenção no processo, a Comissão acolhe favoravelmente a tendência actual de consolidação e cooperação entre estaleiros de construção naval militar a nível nacional, desde que constitua um passo para a instituição de uma base industrial e tecnológica europeia de defesa (BITD), no sector da construção naval militar.

Há ainda muito a fazer para chegar a um acordo quanto a um conjunto mínimo de requisitos operacionais comuns e a uma harmonização dos ciclos de encomendas, com vista à concretização do objectivo final, a saber, a interoperabilidade de navios e frotas.

Esta noção de interoperabilidade revela-se essencial no contexto da necessidade crescente de possuir uma capacidade de vigilância marítima coerente a nível pan-europeu. O desenvolvimento dos recursos correspondentes de acordo com o conceito de «sistemas de sistemas» incrementará a procura de plataformas navais militares e contribuirá para a competitividade dos estaleiros navais militares na Europa.

Por este motivo, a Comissão chama a atenção para o facto de a ausência de uma mudança significativa pôr em risco as vantagens concorrenciais do sector da defesa e construção naval militar da Europa. A duplicação e a perda de economias de escala através do fenómeno designado por «não-Europa» no domínio da segurança e da defesa abrangem os desafios que se colocam aos estaleiros navais militares em virtude das suas bases industriais fragmentadas, que fornecem apenas os mercados nacionais.

Contudo, a Agência Europeia de Defesa (AED) - cuja criação foi também recomendada no âmbito da iniciativa LeaderSHIP 2015 - foi instituída em Julho de 2004. A Agência tem vindo a apresentar resultados em conformidade com os objectivos que enunciou e a contribuir efectivamente para atingir as metas acima delineadas.

Nos próximos meses, a Comissão tenciona apresentar um pacote abrangente no domínio da defesa, que incluirá iniciativas relativas ao aprovisionamento neste sector e às transferências intra-comunitárias de equipamento de defesa.

6.º Capítulo:
Protecção dos direitos de propriedade intelectual (DPI)

O futuro da indústria europeia de construção naval depende da sua capacidade de liderança tecnológica. Possuir os melhores produtos é determinante para a excelência marítima e a competitividade da construção naval e do equipamento marítimo da Europa, pelo que a indústria e os decisores políticos devem envidar os esforços necessários para valorizar e proteger o conhecimento e a experiência que contribuem para a sua criação. A Comissão está a trabalhar em conjunto com a indústria, tendo em vista uma maior sensibilização relativamente à questão da propriedade intelectual e uma melhor exploração dos instrumentos existentes, procurando igualmente garantir o respeito das regras por todos os nossos concorrentes.

Para o efeito, em Dezembro de 2006, a Comissão lançou um estudo sobre questões relativas à propriedade intelectual no sector da construção naval, que se realizará ao longo de um ano. Este estudo visa principalmente compreender a fundo os problemas relativos à protecção da propriedade intelectual da indústria da construção naval europeia. Abrange estes problemas nas suas dimensões qualitativa e quantitativa, bem como os mecanismos que levam a que o saber-fazer europeu seja canalizado (legal e ilegalmente) para a concorrência.

Definirá com mais precisão os problemas e avaliará o seu impacto económico, para permitir a elaboração de recomendações específicas. Um grupo de trabalho do Fórum das Indústrias Marítimas que analisa regras, regulamentação e direitos aborda igualmente questões no domínio da propriedade intelectual. Para além disso, tal como referido anteriormente, a Comissão tenciona incluir esta questão no diálogo com a China no domínio da construção naval, bem como em negociações comerciais multilaterais ou bilaterais pertinentes.

A indústria está igualmente empenhada em estabelecer as estruturas internas que lhe permitam preparar adequadamente a sua posição nesta matéria.

7.º Capítulo:
Garantia do acesso a uma mão-de-obra especializada

Na indústria da construção naval europeia, caracterizada pela evolução tecnológica, uma mão-de-obra altamente qualificada é um factor fundamental para transformar o conhecimento em capital e assegurar a produtividade, a inovação e a competitividade. À semelhança dos parceiros sociais, também a Comissão entende que o sucesso é gerado pelos trabalhadores dos estaleiros ao aplicarem os seus conhecimentos e a sua experiência. Os estaleiros têm de contratar, manter e reconverter trabalhadores qualificados para preservar a sua base de competências e de saber-fazer e garantir a sua prosperidade a longo prazo.

Em Setembro de 2003, a Associação dos Estaleiros Europeus de Construção e Reparação Naval (CESA) e a Federação Europeia dos Metalúrgicos (FEM) instituíram formalmente um Comité do Diálogo Social no sector da construção e reparação naval. Este comité, o primeiro do género em todos os sectores da indústria metalúrgica da UE, é revelador do ambiente de

trabalho que existe na maioria dos estaleiros europeus e se caracteriza pelo profissionalismo e pelo respeito mútuo.

Neste quadro, foi concedido à CESA e ao FEM o estatuto de parceiros sociais europeus. Como tal, são consultadas sobre propostas no domínio da política social e, se assim o entenderem, poderão estabelecer relações contratuais, incluindo acordos, no âmbito do seu diálogo. Até ao momento, o comité criou três grupos de trabalho dedicados à imagem do sector, à formação e às qualificações dos trabalhadores e a actividades de natureza conjuntural e questões em matéria de reestruturação.

O Comité promoveu já iniciativas de carácter prático, tal como a «semana dos estaleiros europeus», realizada em Março de 2006. Esta semana teve por principal objectivo reforçar e divulgar a mensagem veiculada pela iniciativa LeaderSHIP 2015, tornar os estaleiros mais atraentes como local de trabalho para jovens licenciados e trabalhadores altamente qualificados e promover uma imagem positiva do sector. Estão já em curso os trabalhos preparatórios com vista à realização de um exercício semelhante em 2008.

Todavia, o problema da imagem da construção naval, vista frequentemente como uma indústria antiquada marcada por um futuro incerto, persiste e deve continuar a ser analisado, com vista à sua resolução. Os jovens licenciados e os trabalhadores altamente qualificados nem sempre se apercebem das oportunidades existentes, propiciadas pela evolução dinâmica dos estaleiros nos últimos anos.

Neste período, o FIM apelou igualmente à criação de um dia marítimo europeu nas recomendações formuladas na última sessão plenária, realizada em Oslo (Noruega) em Outubro de 2006.

Tendo em conta o futuro que se perspectiva, o comité do diálogo social está actualmente a elaborar um novo projecto com vista à criação de um perfil que agregue informação sobre idade e qualificações e seja utilizado para identificar futuras necessidades em matéria de formação e recrutamento. Neste contexto, analisará e procurará responder ao problema do envelhecimento da mão-de-obra, problema este que é particularmente grave em determinados Estados-Membros; os esforços envidados poderão, assim, vir a complementar quaisquer iniciativas futuras da Comissão no domínio das competências marítimas.

8.º Capítulo:
Construção de uma estrutura industrial sustentada

Não só a Comissão não possui um mandato, como também não está na natureza das suas funções definir a estrutura da indústria da construção naval europeia. Esta tarefa compete ao mercado e às forças e princípios que o regem. No entanto, se persistir, a fragmentação da indústria da construção naval europeia poderá entravar a competitividade. Por conseguinte, a Comissão acolhe favoravelmente o recente processo evolutivo orientado para fusões, aquisições e empresas comuns. De facto, grupos europeus de construção naval fortes e com as capacidades necessárias no domínio financeiro e tecnológico estarão muito mais bem dotados para concorrer com êxito num mercado mundial cada vez mais competitivo. Ao propiciar um quadro de avaliação comparativa da competitividade no sector, a iniciativa LeaderSHIP 2015 veio, sem dúvida, facilitar uma certa convergência das políticas nacionais no que respeita à indústria da construção naval. No entanto, existe ainda margem para realizar mais progressos neste domínio.

Em comparação com os seus principais concorrentes no Japão e na Coreia, a indústria da construção naval europeia é mais diversificada, possui mais estaleiros de pequena e média dimensão e não concluiu ainda o processo de consolidação e reestruturação.

Conclusões e Perspectivas

A iniciativa LeaderSHIP 2015 está a produzir resultados em todas as suas vertentes. Contribuiu para mudar a política europeia e a percepção que o público tinha do sector. Se bem que, no passado, fosse vista como uma indústria subvencionada e em decadência, a indústria da construção naval é, hoje em dia, reconhecida como uma parte integrante de uma indústria transformadora europeia moderna e eficaz, que não só tem oferta de emprego como promove o crescimento em sectores como, entre outros, os transportes, o comércio e o turismo. A iniciativa LeaderSHIP é um exemplo concreto da aplicação da estratégia para o crescimento e o emprego num sector específico. Favorecida pela evolução positiva do mercado, a iniciativa mobilizou as partes interessadas, ajudou a indústria a adaptar-se à extinção dos auxílios ao funcionamento em 2000 e facultou um guia, unanimemente aceite, para a realização das alterações indispensáveis.

Por outro lado, não se deve subestimar o efeito mobilizador que exerceu na própria indústria – da qual, em última análise, depende o êxito no mercado – ao incentivá-la a conceber estratégias e estruturas comuns para dar resposta aos desafios em todos os domínios. Saliente-se, além disso, que o Livro Verde «*Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares*», no qual se reforça a importância dos sectores marítimos na Europa, veio secundar estes esforços.

A Comissão entende que a iniciativa LeaderSHIP 2005 continua a facultar um quadro adequado para as suas políticas no sector da construção naval. Deve prosseguir e fomentar-se sempre que possível, sobretudo no que diz respeito à questão do financiamento da construção naval. Contudo, note-se que em muitos domínios tudo dependerá da iniciativa da própria indústria (i.e. da estrutura industrial) ou dos Estados-Membros. Ao que tudo indica, o enquadramento concorrencial em que se inserem os estaleiros de construção naval da Europa, de reputado calibre mundial, tornar-se-á mais exigente nos próximos anos, mas a Comissão mantém o seu empenho na iniciativa LeaderSHIP 2015 e continuará a envidar os esforços necessários para garantir a concepção e a aplicação, a nível da UE, da combinação de políticas mais adequada para enfrentar os desafios que se perfilam no horizonte.