

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «La estrategia LeaderSHIP 2020 como planteamiento de la industria de las tecnologías marítimas: hacia una industria marítima, innovadora, sostenible y competitiva en 2020»

(Dictamen de iniciativa)

(2018/C 262/02)

Ponente: **Marian KRZAKLEWSKI**

Coponente: **Patrizio PESCI**

Decisión del pleno	1.6.2017
Fundamento jurídico	Artículo 29.2 del Reglamento interno Dictamen de iniciativa
Sección competente	Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI)
Aprobado en la CCMI	4.4.2018
Aprobado en el pleno	19.4.2018
Pleno n.º	534
Resultado de la votación	197/1/2
(a favor/en contra/abstenciones)	

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE recomienda que todos los servicios de la Comisión intensifiquen sus esfuerzos para asumir la responsabilidad de la realización de la estrategia LeaderSHIP 2020 (LS 2020) y para preparar y aplicar la próxima estrategia del sector (LeaderSHIP 2030), en cooperación con las partes interesadas.

1.2. Como quiera que se adoptó en 2013, las conclusiones y recomendaciones de LeaderSHIP 2020 han sido determinadas por las consecuencias de la crisis económica de 2008. Sin embargo, en los últimos años se han producido muchos cambios, y han surgido serios desafíos y nuevas oportunidades para las industrias marítimas en Europa. Por consiguiente, el CESE pide a la Comisión que preste más apoyo a las industrias marítimas para hacer frente a sus desafíos y aprovechar sus oportunidades.

1.3. Con la publicación de la estrategia LS 2020, la Comisión y las partes interesadas consensuaron diecinueve recomendaciones dirigidas a poner en práctica la estrategia. En la audiencia, las partes interesadas del sector cumplieron una encuesta para evaluar el grado en que se han aplicado estas recomendaciones. Los resultados de la encuesta se abordan en el tercer capítulo.

1.3.1 El CESE constata que, cuatro años después de la publicación de la estrategia, los progresos en la aplicación de las recomendaciones han sido desiguales, y el porcentaje medio de ejecución es solo del 25 %. Las recomendaciones relativas al pilar de la I+D+i se han aplicado relativamente bien. Bastante menos éxito ha tenido, aunque sigue siendo eficaz, la aplicación de las recomendaciones en el marco del pilar «empleo y cualificaciones», con excepción del aprendizaje informal. Esto ha ido seguido del despliegue de medidas para la «mejora del acceso al mercado y de la competencia equitativa». Los progresos en estas medidas se valoran en tan solo el 20 %. El pilar con el nivel de aplicación más débil (una media del 15 %) es el «acceso a la financiación», con la excepción de las medidas destinadas a promover la financiación del BEI. El CESE pide a la Comisión y a las partes interesadas que refuercen las medidas de despliegue y el traspaso de las recomendaciones pendientes que son clave para la nueva estrategia del sector (LeaderSHIP 2030) propuesta por las partes interesadas.

1.4. La audiencia subrayó que el sector europeo de las tecnologías marítimas es un sector estratégico fundamental para Europa y está relativamente en buena forma, a pesar de las numerosas dificultades que el sector ha afrontado, especialmente después de la crisis económica. En cambio, los astilleros asiáticos están sufriendo enormemente, entre otras cosas, a causa

de vigorosas políticas en materia de ayudas estatales. Sin embargo, dados sus actuales problemas, los competidores asiáticos y, en particular, China, aumentarán la presión sobre Europa. El CESE recomienda que la Comisión Europea adopte un marco que permita unas condiciones mundiales verdaderamente equitativas para el sector europeo de las tecnologías marítimas.

1.5. Los bancos y el Gobierno chino prestarán todo el apoyo financiero necesario a sus compañías de propiedad estatal para poner en práctica la estrategia recientemente anunciada de arrebatar a Europa su posición de liderazgo en la construcción de buques de alto nivel, como cruceros, y equipamiento marítimo de alta tecnología. En este contexto, el CESE recomienda que la Comisión Europea adopte una fuerte política industrial y manufacturera, basada en la reciprocidad, que permita al sector europeo de las tecnologías marítimas sobrevivir a la competencia.

1.6. En la actualidad, las industrias marítimas afrontan presiones normativas y sociales. Por el lado normativo, este sector se ve presionado para mejorar su eficiencia medioambiental y en materia de seguridad y protección. Y por el lado social, la digitalización, la automatización, la ciberseguridad o la internet de las cosas son tecnologías potencialmente perturbadoras que pueden cambiar sustancialmente el futuro del sector marítimo. Al mismo tiempo, estos retos crean oportunidades interesantes para el sector europeo de las tecnologías marítimas. El CESE recomienda, por tanto, que la Comisión Europea fomente las inversiones del sector europeo de las tecnologías marítimas en I+D+i —por ejemplo, a través de una asociación público-privada (APP)— para satisfacer las necesidades del sector. La I+D+i es fundamental para que el sector europeo de las tecnologías marítimas supere a los competidores mundiales.

1.7. El sector europeo de las tecnologías marítimas tiene cada vez más interés por explotar el potencial económico de los mares y océanos de una forma sostenible. La energía eólica marina, las energías oceánicas o la acuicultura son solo algunos ejemplos. Para explotar plenamente este potencial y brindar nuevas oportunidades (por ejemplo, el almacenamiento de energía en el mar), el CESE recomienda que la Comisión Europea apoye al sector europeo de las tecnologías marítimas con una APP azul.

1.8. Contrariamente a los competidores asiáticos, el acceso a la financiación es un problema significativo para los astilleros europeos y los fabricantes europeos de equipamiento marítimo. Los instrumentos financieros europeos existentes o bien son insuficientemente conocidos o no son en absoluto aptos para su uso en un sector intensivo en capital. Por ello el CESE insta a la Comisión Europea a lanzar un instrumento financiero específico que aumente la inversión en un sector que requiere mucho capital como es la industria europea de las tecnologías marítimas.

1.9. El CESE considera que el subsector de la Marina tiene un papel muy importante que desempeñar a la hora de mantener la «masa crítica» de todo el sector europeo de la construcción naval y es, además, uno de los impulsores de la investigación y la innovación en el sector de las tecnologías marítimas y otros ámbitos. Por consiguiente, el CESE pide a la Comisión que vele por que la industria de defensa marítima constituya uno de los pilares del seguimiento de la estrategia LeaderSHIP.

1.10. Para seguir siendo competitivo e innovador, el sector europeo de las tecnologías marítimas necesita aplicar nuevas tecnologías y contar con una mano de obra muy cualificada y formada. El CESE recomienda a la Comisión que brinde un fuerte apoyo a los interlocutores sociales del sector de la construcción naval para continuar con su trabajo en el Consejo Europeo de Cualificaciones en el sector de la tecnología marítima. El CESE llama la atención de la Comisión sobre la necesidad de promover las iniciativas lideradas por la industria y los conocimientos especializados con el fin de resolver la inadecuación de las cualificaciones en el sector.

1.11. El CESE ha tomado nota de los resultados del informe sobre *Nuevas tendencias en las industrias de la construcción naval y los suministros marinos* ⁽¹⁾ e insta a la Comisión Europea a cooperar con SEA Europe e IndustriALL, así como con otras partes interesadas, para aplicar las recomendaciones formuladas en dicho informe.

2. Contexto del dictamen

Situación actual del sector europeo de las tecnologías marítimas

2.1. El sector europeo de las tecnologías marítimas engloba todas las empresas activas en los ámbitos del diseño, construcción, mantenimiento y reparación de buques y otras estructuras marítimas, incluida toda la cadena de suministro que cubre los sistemas, equipos y servicios, y cuenta con el apoyo de las instituciones de investigación científica y de formación. Las empresas europeas están en primera línea en materia de innovación y producen anualmente la mitad del material naval de todo el mundo.

⁽¹⁾ «New trends in the shipbuilding and marine supply industries».

2.2. Los astilleros europeos prosperan en la construcción, reparación, mantenimiento y renovación de tipos de buques de uso civil y naval muy complejos y tecnológicamente avanzados, como cruceros, transbordadores, buques e instalaciones en alta mar, fragatas, submarinos, etc. Asimismo, producen y suministran tecnologías asociadas al desarrollo del «crecimiento azul» (energía eólica marina, acuicultura, exploración minera de los fondos marinos, etc.). Su volumen de negocios anual es de aproximadamente 31 000 millones de euros, emplean directamente a más de 200 000 personas, y en la actualidad hay alrededor de 300 astilleros en Europa ⁽²⁾.

2.3. Los productores y suministradores de material naval de la UE son líderes del mercado mundial. Son alrededor de 22 000 empresas grandes, pequeñas y medianas que suministran diversos materiales, sistemas, tecnologías y equipos o prestan servicios de ingeniería y asesoramiento. Su volumen de negocios anual es de unos 60 000 millones de euros y emplean directamente a más de 350 000 personas. Su cuota del mercado global gira en torno al 50 %.

2.4. El sector europeo de las tecnologías marítimas invierte en investigación, desarrollo e innovación el 9 % de los beneficios obtenidos de las ventas del sector, por lo que presenta la mayor proporción de inversiones en I+D+i en Europa.

2.5. La industria mundial de la construcción naval afronta una de sus crisis más graves en muchos años, con 2016 como el peor año hasta la fecha, pero aún se espera que empeore en los próximos dos o tres años. La menor demanda de transporte de mercancías en Asia ha conducido a una dramática disminución de la cartera de pedidos. Desde 2012 solo Europa ha logrado mantener una tendencia al alza en la materia, sin ayudas financieras o subvenciones. Al mismo tiempo, los fabricantes europeos de equipamiento marítimo están afrontando las consecuencias negativas de la drástica contracción de las carteras de órdenes asiáticas.

2.6. En 2016, los astilleros europeos vieron el valor de los nuevos pedidos superar el de las unidades ya entregadas. Los contratos europeos para nuevos buques representaban un valor de 14 700 millones de dólares estadounidenses, lo que representa el 55 % del valor de los nuevos pedidos en el mundo.

2.7. La competitividad de los países del este asiático se debe en gran medida a sus políticas proteccionistas nacionales, incluidos los subsidios, otras medidas de apoyo financiero, requisitos locales en materia de contenido, etc. Por otra parte, contrariamente a Europa, esos países consistentemente hacen sus pedidos de nuevos buques a sus propios astilleros. En cambio, los armadores europeos han desplazado sus pedidos para la construcción de buques de carga, así como de buques de servicio para instalaciones en alta mar, de Europa a los astilleros asiáticos. Por lo tanto, la cartera europea de pedidos ha cambiado a lo largo del último decenio, hacia la construcción de sofisticados tipos de buques con un mayor valor añadido. Curiosamente, esta evolución tuvo lugar en un momento en el que la propia industria europea de la construcción naval se beneficiaba de planes de apoyo financiero o fiscal.

Contexto de la estrategia LeaderSHIP 2020

2.8. La estrategia LeaderSHIP 2020 ⁽³⁾ tiene su origen en la iniciativa LeaderSHIP 2015, lanzada en 2003, con el objetivo de reaccionar de manera coordinada a los retos que afronta el sector europeo de la construcción naval. Se hizo especial hincapié en las acciones basadas en los conocimientos y la necesidad de mejorar el rendimiento de las inversiones efectuadas en los astilleros en el ámbito de la investigación, el desarrollo y la innovación.

2.9. En 2008, el sector europeo de la construcción naval se vio afectado por la crisis económica mundial. Los efectos de la crisis se observan en el sector hasta el día de hoy. Por ello, ha resultado necesario dar una respuesta enérgica bajo la forma de la nueva estrategia LeaderSHIP 2020 (LS 2020).

2.10. El documento publicado en 2013 en el que se expone la estrategia LS 2020 es el resultado de los trabajos de un amplio grupo de partes interesadas, a la cabeza de las cuales figuraban representantes del sector, la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y los interlocutores sociales (SEA Europa e IndustriALL).

⁽²⁾ SEA Europa, *The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe* (La voz de las industrias marítimas y navales civiles en Europa), boletín de información de 2017.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/growth/sectors/maritime/shipbuilding/ec-support_en.

2.11. La estrategia define las cualidades de este sector: innovador, «ecológico», especializado en los mercados de tecnologías avanzadas, eficiente en el plano energético y capaz de conquistar nuevos mercados.

2.12. El informe en el que se expone la estrategia LS 2020 formula los cuatro pilares siguientes:

- Empleo y cualificaciones
- Mejora del acceso al mercado y condiciones de mercado equitativas
- Acceso a la financiación
- Investigación, desarrollo e innovación (I+D+i).

3. Evaluación de los progresos en la aplicación de las recomendaciones de la estrategia LS 2020

3.1. La evaluación de la medida en que se han puesto en práctica las recomendaciones de la estrategia LS 2020 se llevó a cabo sobre la base de una encuesta cumplimentada por los participantes en una audiencia pública. Las conclusiones de la encuesta se exponen a continuación.

3.2. En relación con las medidas contempladas en el pilar «empleo y cualificaciones» de la estrategia LS 2020 se han registrado avances moderados. Las recomendaciones aplicadas con mayor eficacia fueron «crear un subgrupo de tecnologías marítimas dentro del sector de las empresas de servicios energéticos» y «fomentar el sector de las tecnologías marítimas», con una puntuación del 30 %. Los planes para un estudio sobre el aprendizaje informal se consideraron escasos, con una puntuación de 0. Las restantes recomendaciones de este grupo recibieron una puntuación de entre el 15 y el 20 %.

3.3. La aplicación de las recomendaciones del segundo pilar, sobre «la mejora del acceso al mercado y competencia equitativa», se consideraron bastante limitadas. Hay tres medidas en curso: el Grupo de Trabajo de la OCDE sobre la construcción naval; una cooperación más estrecha entre la industria y la Comisión Europea en relación con la protección de la propiedad intelectual y el cumplimiento de las normas de la OMI; el uso de los diversos instrumentos de política comercial y el apoyo a los esfuerzos por concluir acuerdos de libre comercio. Se considera que se ha aplicado alrededor del 20 % de estas medidas. La aplicación de las otras medidas de este grupo es insignificante.

3.4. Con respecto al pilar del acceso a la financiación, las partes interesadas señalaron progresos solo en el siguiente campo: «explorar y promover las oportunidades de financiación del BEI y posibilidades de ampliar el crédito que proporciona», que obtuvo una puntuación de entre el 20 y el 30 %. La aplicación de la recomendación de «examinar la posibilidad de una «APP azul» se puntúa con un 15 % y la recomendación sobre la evaluación de las «oportunidades de financiación a largo plazo por la Comisión» apenas se ha puesto en práctica (5 %).

3.5. Las recomendaciones en materia de I+D+i dan pie a un ligero optimismo. Tres de las recomendaciones están a medio camino —o incluso más que a medio camino— de aplicarse plenamente. La puntuación de este grupo de recomendaciones es la siguiente:

- examinar la viabilidad de los proyectos de APP en el ámbito de la I + D + I en el sector de la tecnología marítima: 50 %,
- incorporación por parte de la Comisión de disposiciones que cubran la I+D+i en las normativas generales de la UE con vistas a la expiración del marco sobre las ayudas estatales a la construcción naval: 60 %,
- examinar la posibilidad de asignar Fondos Estructurales para diversificar el sector de las tecnologías marítimas, especialmente en el contexto de las estrategias regionales para la especialización inteligente: 45 %,
- desarrollo por parte del sector de las tecnologías marítimas de una APP integral a nivel de la UE para centrar la investigación marítima, entre otras cosas, en los buques de emisiones cero y con eficiencia energética: 30 %.

4. Observaciones generales y específicas sobre la realización de las prioridades de la estrategia LeaderSHIP 2020

Empleo y cualificaciones

4.1. Es muy necesario superar la escasez de cualificaciones, desarrollar las de los trabajadores, así como garantizar la formación y el reciclaje profesional adecuados a fin de mantener una masa crítica de conocimientos y capacidades en el sector europeo de las tecnologías marítimas. Así pues, es importante apoyar y continuar el trabajo iniciado por los interlocutores sociales con el proyecto del Consejo de Cualificaciones⁽⁴⁾. Por otra parte, también es fundamental que los interlocutores sociales participen y sean consultados por las instituciones europeas en el proceso de formulación de las políticas y sobre toda iniciativa de la UE que afecte al sector, y que las organizaciones profesionales que representan a los empresarios y empleados participen en el diálogo, incluido el ámbito del diálogo social.

4.2. Los trabajadores deben disponer de formación adecuada para afrontar con éxito los desafíos de la industria 4.0, así como de las futuras transformaciones tecnológicas (como la digitalización). Los futuros trabajadores del sector de las tecnologías marítimas deberán poseer las cualificaciones que les permitan evolucionar en el contexto de las oportunidades y los retos que plantea la economía azul.

4.3. Conviene redoblar los esfuerzos para mejorar el atractivo de este sector. Hay que identificar y reunir las diversas oportunidades profesionales de los trabajadores, así como mejorar la movilidad de los estudiantes (como el programa Erasmus para el sector de las tecnologías marítimas). La Comisión Europea debería seguir apoyando plenamente las actividades de SEA Europe e IndustriALL a escala europea en el marco del Comité del diálogo sectorial de la construcción naval.

Mejorar el acceso del mercado y condiciones de competencia equitativa

4.4. La industria europea sigue afrontando la competencia desleal entre terceros países también en el sector de la construcción naval y, en medida creciente, en la rama del material naval. Como consecuencia de la crisis provocada en Asia por un exceso de capacidad de producción, principalmente como resultado de masivas subvenciones estatales, las autoridades públicas de esos países se proponen ayudar a los productores locales de material naval, lo que se traduce en un incremento de la exportación. Por ello, la presión competitiva sobre los astilleros y productores de material naval en Europa es cada vez mayor.

4.5. Los astilleros asiáticos centran ahora su atención en los mercados europeos de buques de tipo más avanzado, como los cruceros y los buques de pasaje. Por otra parte, en sus recientes documentos oficiales «Made in China 2025» (Fabricado en China 2025) y «China manufacturing 2025» (China produce 2025), dicho Estado manifestó su voluntad de convertirse en el líder de la construcción de buques de alto nivel, incluidos los cruceros, y de la producción de material naval de alta tecnología y, por tanto, de competir directamente con los prósperos mercados europeos. Esta política recibe todo el apoyo del Gobierno a través de ayudas estatales. También supone una amenaza para el sector europeo de las tecnologías marítimas.

4.6. El mercado americano sigue estando cerrado debido a la Ley Jones. La flexibilización de esta Ley y la apertura del mercado podrían ofrecer al sector europeo de la construcción naval oportunidades interesantes. La UE debería seguir insistiendo en este sentido, aunque el clima político imperante en Estados Unidos tienda a favorecer el proteccionismo.

4.7. Al igual que China, Estados Unidos, Japón o Corea del Sur, Europa y los responsables de la toma de decisiones de los Estados miembros deberían darse cuenta de que la industria europea de la construcción naval y la producción de material naval constituyen sectores estratégicos de la economía europea, que requiere una atención y un trato muy especial, tanto para fines comerciales como navales.

4.8. La Comisión Europea debería procurar alcanzar un acuerdo completo de la OCDE (incluida China) que determine los principios del control de las subvenciones y, en su caso, de la disciplina de precios, y también debería apoyar las acciones emprendidas en este sentido.

4.9. La reciprocidad entre Europa y terceros países es esencial y, por consiguiente, debería constituir el principio rector de las negociaciones comerciales, tanto bilaterales como multilaterales, y los asuntos relacionados con el acceso al mercado. Es la piedra angular para que la industria europea, incluido el sector de las tecnologías marítimas, sea más competitiva respecto de sus competidores mundiales. Por ello, si las empresas europeas afrontan medidas proteccionistas en terceros países, la UE debería aplicar disposiciones similares a las empresas de esos países que deseen realizar intercambios comerciales con Europa. Solo de esta forma habría una competencia más leal para los astilleros europeos y el sector europeo de equipamiento marítimo.

⁽⁴⁾ Consejo Sectorial de Cualificaciones.

Acceso a la financiación

4.10. La Comisión suele presentar el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), el instrumento financiero del plan Juncker, como el instrumento (de financiación) para la industria, pero ni su alcance ni sus ventajas son bien conocidos (se orienta principalmente hacia las pymes). Conviene dar a conocer mejor este instrumento y los beneficios que reporta al sector de las tecnologías marítimas.

4.11. El sector de la construcción naval necesita un gran volumen de capital, pero, en los últimos tiempos, los astilleros europeos encuentran más dificultades para acceder a la financiación. Al mismo tiempo, los astilleros extranjeros disfrutaban de incentivos financieros significativos, incluidas las ayudas estatales. Por consiguiente, la Comisión debería considerar la posibilidad de crear un sistema específico que permita garantizar al sector europeo de la construcción naval un acceso más fácil a la financiación.

4.12. Habría que utilizar los incentivos financieros (por ejemplo, a través de los programas europeos de financiación, como el Mecanismo «Conectar Europa», incentivos para que los armadores inviertan en tecnologías, equipos y buques ecológicos) para obtener un rendimiento de la inversión en Europa.

4.13. Habría que considerar la adopción de un régimen específico del sector, que proporcione incentivos que mejoren la competitividad global del sector europeo de las tecnologías marítimas, evitando al mismo tiempo situaciones que generen tensión entre los Estados miembros de la UE. En este sentido, los ejemplos de las mejores prácticas de otros sectores y, en particular, del sector de la construcción naval, pueden hasta cierto punto servir como fuente de inspiración.

4.14. La UE, junto con Noruega, debería estudiar la creación de un programa específico para fomentar un transporte marítimo de corta distancia respetuoso con el medio ambiente y eficiente en el uso de energía apoyándose en el sector europeo de la construcción naval y la rama del material naval. El CESE pide que se aproveche al máximo el dictamen exploratorio elaborado a petición de la Presidencia maltesa sobre «Estrategias de diversificación del turismo náutico y marítimo» ⁽⁵⁾.

4.15. También conviene estudiar la creación de un programa de financiación que permita a las empresas europeas de reciclado de buques desguazar tipos más grandes de buques.

4.16. En el sector de las tecnologías marítimas de alto nivel técnico de la UE, los instrumentos financieros de apoyo a la contratación pública en el subsector de la Marina son un potente motor y aportarán una contribución decisiva para mantener una «masa crítica» de producción para todo el sector de construcción naval de la UE y, al mismo tiempo, promover la investigación y la innovación en todo el sector y en los ámbitos conexos. En este contexto, el CESE acoge con satisfacción el positivo papel desempeñado por el Plan de Acción Europeo de Defensa, elaborado recientemente por la Comisión.

Investigación, desarrollo e innovación

4.17. La Comisión Europea debería constituir una asociación público-privada contractual para la industria marítima, a fin de permitir que el sector pueda invertir más para hacer frente a los desafíos normativos y sociales de la industria de la construcción naval y explotar el potencial económico de las actividades de Crecimiento Azul. Cabe fomentar las innovaciones europeas mediante un programa especial (europeo) de apoyo a la innovación.

4.18. Europa debería prestar apoyo financiero a la investigación y el desarrollo europeo. También es necesario proteger de manera adecuada las innovaciones europeas desde el punto de vista de los derechos de propiedad intelectual. La Oficina Europea de Patentes debería vigilar eficazmente las patentes europeas, especialmente en el sector europeo de las tecnologías marítimas, e imponer sanciones en caso de incumplimiento de la normativa.

4.19. El futuro (9.^o) programa marco debería prestar suficiente apoyo (financiero) a la industria marítima, para que sea capaz de afrontar con éxito los futuros cambios esenciales normativos o sociales (internacionales o europeos), como la ecologización ⁽⁶⁾, la digitalización, las tecnologías revolucionarias y la navegación conectada o automatizada.

⁽⁵⁾ Véase el Dictamen del CESE (DO C 209 de 30.6.2017, p. 1).

⁽⁶⁾ Como una industria internacional que compite a nivel mundial, las industrias de la construcción naval y de las tecnologías marítimas prefieren soluciones internacionales —a través de la Organización Marítima Internacional en Londres— respecto a la ecologización de la navegación.

4.20. El CESE considera que el futuro 9.º programa marco también debería prever un capítulo dedicado al apoyo financiero a la industria europea para que pueda aprovechar todo el potencial económico de la economía azul en Europa.

Bruselas, 19 de abril de 2018.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Luca JAHIER
