

Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Il settore europeo della manutenzione, riparazione e trasformazione navale: un'industria resistente e competitiva a livello mondiale che applica le politiche dell'UE per una crescita sostenibile (parere d'iniziativa)

(2014/C 170/06)

Relatore: **KRZAKLEWSKI**

Correlatore: **CALVET CHAMBÓN**

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 14 febbraio 2013, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 29, paragrafo 2, del Regolamento interno, di elaborare un parere di iniziativa sul tema:

Il settore europeo della manutenzione, riparazione e trasformazione navale: un'industria resistente e competitiva a livello mondiale che applica le politiche dell'UE per una crescita sostenibile.

La commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI), incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 21 novembre 2013, sulla base del progetto predisposto dal relatore KRZAKLEWSKI e dal correlatore CALVET CHAMBÓN.

Alla sua 494a sessione plenaria, dei giorni 10 e 11 dicembre 2013 (seduta del 10 dicembre), il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il seguente parere con 163 voti favorevoli, 3 voti contrari e 4 astensioni.

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1 Il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione navale è strategicamente importante per l'Europa e per il suo sviluppo sostenibile, in quanto svolge un ruolo chiave in ambiti quali la protezione ambientale, i trasporti, la sicurezza e l'efficienza energetica.

1.2 Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) reputa che l'attuale rete di cantieri che svolgono attività di manutenzione, riparazione e trasformazione navale nell'UE, disponga, grazie al suo know-how tecnico avanzato, della preparazione e delle capacità necessarie per soddisfare la crescente domanda di sviluppo sostenibile, tecnologia, innovazione, lavoratori qualificati e attrezzatura per la cantieristica navale.

1.3 Secondo il Comitato, malgrado il difficile clima economico si stanno prospettando opportunità per questo settore, legate alla crescita della flotta mondiale e della percentuale di navi di più lunga data, e in particolare alla crescente domanda di trasformazione e ammodernamento per soddisfare i requisiti di tutela ambientale, efficienza e sostenibilità energetiche e protezione del clima. Nell'immediato, ciò comporterà un crescente fabbisogno di mezzi navali più efficienti dal punto di vista energetico, l'attivazione e lo sviluppo di impianti off-shore per la produzione di energia eolica e l'estrazione di risorse naturali dall'ambiente marino.

1.4 A medio e lungo termine, si apriranno ulteriori opportunità per il settore con l'apertura di rotte marittime nell'Artico e le attività di estrazione mineraria in mare aperto.

1.5 Il Comitato osserva che, malgrado queste opportunità promettenti, la crisi in corso fa sì che gli armatori e i cantieri di manutenzione, riparazione e trasformazione navale debbano spesso confrontarsi con strozzature finanziarie — ad esempio in termini di accesso al credito — che determinano condizioni difficili per le imprese. Un'ulteriore sfida è quella di fare in modo che il settore conservi una massa critica.

1.6 Per affrontare questo aspetto, il sotto-settore della manutenzione, riparazione e trasformazione navale dovrebbe lavorare in stretta cooperazione con la catena di valore del settore marittimo per migliorare la propria visibilità e ottenere un sostegno dall'UE, dagli Stati membri e dalle regioni, data la concorrenza sempre più agguerrita esercitata dai paesi terzi.

1.6.1 Il Comitato ritiene che per il settore sarà utile e necessario adottare misure come:

— affidare alla BEI un ruolo più ampio e attivo, nel quadro degli obiettivi di quest'ultima a sostegno della politica industriale europea; ciò riguarda anche le PMI del settore in esame, nei confronti delle quali la BEI e il Fondo europeo per gli investimenti (FEI) hanno grandi possibilità di intervento indiretto;

- organizzare seminari con la partecipazione della BEI, della Commissione europea e degli operatori del settore (seminari proposti nell'iniziativa LeaderSHIP 2020) e condurre analisi per esplorare le opportunità di finanziamento offerte dalla BEI;
- utilizzare eventualmente le obbligazioni di progetto previste nel quadro della strategia Europa 2020 nei settori collegati ai trasporti e all'energia; allocare al settore marittimo finanziamenti regionali (compresi i fondi per la «specializzazione intelligente»);
- prorogare — con decisione che deve essere adottata dalla Commissione entro la fine del 2013 — il termine di validità della disciplina sugli aiuti di Stato alla cantieristica fino alla formulazione e all'entrata in vigore di nuove disposizioni riguardanti sia il quadro generale in materia di RSI sia gli aiuti regionali, che in futuro dovrebbero svolgere congiuntamente il ruolo dell'attuale disciplina; bisognerà provvedere affinché la scadenza della suddetta disciplina (e la sua sostituzione con nuove disposizioni) non dia luogo a nuove «strozzature» finanziarie, e adoperarsi in ogni modo per compensare i danni economici che il settore potrebbe subire;
- nel quadro del programma Orizzonte 2020 e più specificamente dei finanziamenti UE alle attività di RSI (che devono essere il proseguimento della piattaforma tecnologica Waterborne), dare priorità ai progetti incentrati sul settore marittimo e che presentano elementi di dimostrazione e un potenziale innovativo (compresi i PPP per la ricerca).

1.7 Il CESE fa osservare che, sebbene i lavoratori impiegati nella manutenzione, riparazione e trasformazione navale nell'UE siano adeguatamente qualificati, le loro qualifiche dovrebbero essere costantemente valutate e aggiornate. Le misure in questo senso dovrebbero ricevere un sostegno prioritario, ad esempio nel quadro dell'iniziativa LeaderSHIP 2020. Vi è infatti il rischio concreto che, con l'invecchiare della manodopera qualificata, il settore perda la sua massa critica.

1.8 Secondo il CESE, una delle preoccupazioni principali dovrebbe essere quella di suscitare interesse per questo settore tra i lavoratori della nuova generazione, associando le iniziative in questo senso a misure volte a migliorare l'immagine del settore. Ciò deve accompagnarsi ad un sostegno finanziario alle scuole e alle università che dispongono di specializzazioni anche nel campo qui trattato.

1.9 Il CESE ritiene che la Commissione dovrebbe elaborare, di concerto con le parti sociali europee e altre parti interessate (ad esempio nel quadro del consiglio settoriale sulle competenze), un piano che consenta di adeguare costantemente le competenze alle nuove mansioni richieste dal settore e comprenda, fra le altre cose, gli impianti off-shore (piattaforme, centrali eoliche, ecc.), gli approdi, le nuove unità tecniche galleggianti, gli impianti e le navi per il rifornimento di GNL, ecc.). Ciò presuppone un monitoraggio delle competenze, l'avanzamento costante della formazione e la promozione della mobilità intraeuropea.

1.10 L'esistenza di un insieme completo di principi e di norme (protezione ambientale, sicurezza, porti, norme sul trasporto, l'assemblaggio e il riciclaggio) esercita un impatto fondamentale sul modo in cui opera il settore e sulla domanda dei servizi che offre. Alla luce di questo fatto, il CESE ritiene che il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione e quello della costruzione di nuove navi dovrebbero condurre consultazioni frequenti e sistematiche di concerto con l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) al fine di garantire navi più sicure e rispettose dell'ambiente ed un monitoraggio efficace delle stesse.

1.11 Secondo il CESE, l'insieme di nuove regole e requisiti relativi alle tecnologie avanzate non dovrebbe essere considerato come qualcosa di nocivo o problematico per il settore, ma piuttosto come un'opportunità. In quest'ottica, il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione, quello della costruzione navale e quello della produzione di acciaio dovrebbero operare in più stretta collaborazione per ottenere risultati migliori. Il Comitato invita la DG MOVE a tenere conto del settore in esame nei suoi piani strategici (anche per quanto riguarda i trasporti marittimi a corto raggio).

Il CESE è dell'avviso che, sulla base delle previsioni a medio termine (3 anni), che indicano un forte aumento della domanda di riciclaggio di navi in Europa, il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione possiede le attrezzature necessarie per realizzare progetti di questo tipo. Dispone inoltre di un capitale umano che gli permette di soddisfare i requisiti di un riciclaggio navale rispettoso sia dell'uomo che dell'ambiente. Al tempo stesso, nel settore si tiene conto del fatto che si tratta di un tipo di attività nuovo e diverso dagli altri, con aspetti sensibili che richiedono un approccio attento. Secondo il Comitato, il riciclaggio di navi sarà un'attività di crescente valore strategico per l'industria europea.

1.12 Secondo il Comitato, gli obiettivi più importanti da realizzare nel breve periodo, che richiedono un sostegno pubblico per il finanziamento delle trasformazioni nel settore in esame, sono i seguenti: l'installazione di dispositivi di pulizia e sistemi per il trattamento delle acque di zavorra (che potrebbero interessare fino a 65 000 navi nel mondo, in base al Registro dei Lloyd's) e le trasformazioni associate all'efficienza energetica (compresa l'installazione di motori a GNL, di impianti per il rifornimento in GNL in mare aperto e di sistemi di recupero del calore, nonché di unità di ammodernamento per il rallentamento della velocità di servizio delle navi, il cosiddetto *slow steaming*), ecc.

1.13 Il Comitato è fermamente convinto che il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione navale sia di enorme importanza per le flotte militari marittime dei singoli paesi europei, e che questo tema debba essere trattato in altri pareri del CESE sul settore degli armamenti.

1.14 Il CESE ritiene fondamentale per il settore che vengano tradotte in pratica le norme dell'IMO, e in particolare la Convenzione sul controllo e la gestione delle acque di zavorra. La Convenzione dovrebbe perciò essere applicata in modo corretto ed efficace, e occorrerebbe definire in modo chiaro quali sono le aspettative al riguardo.

2. Introduzione

L'industria europea della manutenzione, ammodernamento e riparazione navale

2.1 L'industria della costruzione navale comprende tutte le imprese impegnate nella costruzione, manutenzione, trasformazione e riparazione di ogni tipo di nave e altre strutture marittime pertinenti. Per indicare i cantieri che svolgono questo tipo di attività, in inglese si utilizza la sigla SMRC. Anche in questo settore si svolgono visite di classe. Nell'UE cantieri di questo tipo sono presenti in 16 Stati membri ed occupano in media circa 50-55 mila persone (dati relativi al periodo 2007-2011).

2.2 Il settore in esame costituisce uno specifico segmento della cantieristica navale. Esso va assumendo un'importanza crescente con l'espansione della flotta globale e dei trasporti marittimi (e fluviali) e con lo sviluppo delle tecnologie navali e i più severi requisiti imposti ai trasporti per via d'acqua in materia di sviluppo sostenibile.

2.3 Attualmente l'UE gode di una posizione di forza in questo campo. Essa detiene infatti una quota pari al 35 % del mercato mondiale, il che dimostra che si tratta di un settore strategico per l'Europa. Tale posizione andrebbe mantenuta e anzi consolidata al fine di garantire un elevato livello di sicurezza nei trasporti marittimi e di stabilire norme rigorose in materia di ambiente e di efficienza energetica.

Profilo del settore

2.4 Il settore della manutenzione, riparazione e trasformazione presenta numerose differenze rispetto a quello della costruzione navale. Esso si suddivide nei seguenti sottosectori: riparazione, manutenzione, ammodernamento e conversione.

2.5 Manutenzione e riparazione sono generalmente interventi a breve termine. La nave si trova per la maggior parte del tempo in un bacino di carenaggio, e in media vi rimane per circa 10-12 giorni.

2.6 La pianificazione dei lavori di riparazione è relativamente semplice, e le caratteristiche dei cantieri possono influenzare la scelta del cantiere stesso da parte dell'armatore. Le riparazioni impreviste a seguito di un guasto sistemico, meccanico o strutturale devono essere effettuate nel cantiere più vicino possibile al luogo in cui si verifica in guasto. In tali casi, è difficile influenzare la scelta dell'armatore.

2.7 In base a una relazione pubblicata dall'OCSE nel 2008 ⁽¹⁾, scegliere il cantiere di riparazione più idoneo è diventato estremamente importante per gli armatori, che spesso devono decidere tra un'opzione a basso costo, allettante dal punto di vista finanziario, e la necessità di avvalersi di cantieri affidabili in grado di lavorare con tecnologie avanzate. I fattori più importanti nello scegliere dove riparare una nave sono solitamente il costo, la durata dei lavori di riparazione (compreso il costo di deviazione) e, in minor misura, il tipo di tecnologia utilizzata.

⁽¹⁾ *The Interaction between the Ship Repair, Ship Conversion and Shipbuilding Industries Report* (Relazione sull'interazione tra le industrie di riparazione, trasformazione e costruzione navale), C/WP6(2008)6c.

2.8 Per realizzare economie di scala, in molte località mondiali costruzione e riparazione navale sono collegate. Nei paesi leader del settore, le attività di costruzione e quelle di manutenzione, riparazione e trasformazione navale si svolgono in cantieri distinti, in modo da rafforzare la concentrazione della manodopera e aumentare la produttività.

In alcuni paesi dell'UE (ad esempio Polonia, Germania e Paesi Bassi) ed in India esistono legami funzionali e societari tra i due tipi di cantieri. In tali paesi questo modello sembra funzionare bene, grazie a reparti e impianti (e altre unità organizzative⁽²⁾) congiunti per i due tipi di cantieri, alla diversificazione della gamma dei prodotti e delle commesse e alla riduzione al minimo dei rischi della recessione economica.

2.9 Le realtà di mercato del settore

2.10 Nelle pubblicazioni degli ultimi decenni, per descrivere lo sviluppo del settore della manutenzione, riparazione e trasformazione navale è stata utilizzata l'espressione «sempre giovane». La forte crescita della flotta internazionale, passata da 660 milioni di tonnellate di portata lorda (TPL) nel 1990 a 1 468 milioni di TPL nel 2011, si è tradotta in un parallelo aumento delle opportunità di lavoro per il settore. Alla fine del 2010 il suo fatturato annuo mondiale è stato stimato in circa 12 miliardi di dollari statunitensi⁽³⁾.

2.11 Sempre nel 2010 il fatturato del settore europeo della riparazione navale ammontava a 3,16 miliardi di EUR (la punta massima è stata registrata nel 2008, con 4 miliardi di EUR). L'allegato 1 mostra il fatturato dei cantieri di riparazione navale in vari paesi europei dal 2006 al 2010.

2.12 Prima della crisi, il settore europeo della manutenzione, riparazione e trasformazione navale godeva di salute piuttosto buona. Dal 2010 a questa parte, tuttavia, gli armatori hanno tagliato le spese o posticipato gli ordini nel tentativo di ridurre i costi. Nella seconda metà del 2010 sono riusciti a compensare le perdite, come dimostra il fatto che i tempi di attesa per i lavori di riparazione hanno ricominciato ad allungarsi (da una settimana a tre).

2.13 Vi sono cantieri di manutenzione, riparazione e trasformazione in tutto il mondo. Benché nei cantieri asiatici le riparazioni siano meno costose (grazie al minor costo del lavoro), molti armatori scelgono cantieri che offrono tempi di lavorazione più brevi (evitando così i costi di deviazione) e un know-how più sofisticato.

Le attività di trasformazione e ammodernamento

2.14 Per alcuni aspetti, il processo di trasformazione e ammodernamento ha più analogie con quello della costruzione navale che con le attività di riparazione e manutenzione. La trasformazione di solito richiede più tempo dei normali lavori di riparazione, e gli interventi che essa comporta possono essere descritti come un processo produttivo.

2.15 Stando a Sea Europe⁽⁴⁾, la trasformazione è più prossima alle attività dei cantieri di costruzione in termini di tempi, ma richiede un approccio completamente diverso, improntato alla flessibilità, di modo che il programma dei lavori possa essere modificato in base alle esigenze del cliente e alle specificità della nave da riconvertire.

2.16 Immediatamente prima della crisi, il mercato della trasformazione navale era molto fiorente. A partire dal 2009, tuttavia, le commesse hanno cominciato a diminuire. La flessione maggiore si è verificata all'inizio del 2010, quando la maggior parte dei cantieri di trasformazione si è ritrovato con un portafoglio ordini vuoto. La situazione è migliorata un po' nella seconda metà del 2010, ma molti armatori limitano tuttora i lavori di trasformazione a causa delle difficoltà finanziarie.

2.17 Negli ultimi tempi, hanno assunto un ruolo sempre più importante la riparazione, la trasformazione e l'ammodernamento delle navi ausiliarie di tipo off-shore e degli impianti galleggianti (comprese le piattaforme di trivellazione). Tenuto conto del fatto che costruire ex novo navi di questo tipo (e impianti galleggianti off-shore) comporta costi elevati e lunghi tempi di attesa per la consegna (fino a quattro anni), gli armatori scelgono piuttosto di trasformare le unità off-shore e gli impianti galleggianti esistenti. In Europa, tuttavia, per gli interventi di trasformazione è forte la tentazione di rivolgersi ai più economici cantieri extraeuropei.

⁽²⁾ Cfr. nota 1.

⁽³⁾ Comunità delle associazioni di costruttori navali europei (*Community for European Shipyards Associations* — CESA), Relazione annuale 2010-2011.

⁽⁴⁾ Nel 2012, la Comunità delle associazioni di costruttori navali europei (*Community for European Shipyards Associations* — CESA) e il Consiglio europeo dei produttori di equipaggiamento marittimo (*European Marine Equipment Council* — EMEC) hanno costituito un'associazione denominata SEA Europe.

3. Analisi della competitività del settore europeo della manutenzione, riparazione e trasformazione navale

3.1 La competitività del settore della riparazione, manutenzione e riparazione navale nell'UE è stata oggetto di studi ed analisi, da ultimo nel quadro del programma di ricerca Eco-Refitec⁽⁵⁾, realizzato nell'ambito del Settimo programma quadro. I risultati di queste ultime ricerche vengono presentati nell'allegato 2.

4. Normativa europea e internazionale che interessa il settore della riparazione, manutenzione e trasformazione navale (fonte⁽⁶⁾ (7) (8))

4.1 A livello internazionale non sono stati discussi accordi multilaterali in materia di competitività (sotto gli auspici dell'OMC), che potrebbero avere un impatto sul settore. Le probabilità di raggiungere un accordo in questo senso nel breve periodo sono piuttosto scarse.

4.2 A livello bilaterale, l'UE ha negoziato accordi commerciali che incidono indirettamente sulla competitività con Stati Uniti, Canada, Giappone e Corea del Sud, ma il loro impatto sul settore è relativamente trascurabile.

A livello europeo, nel quadro della normativa UE è in vigore la disciplina degli aiuti di Stato alla costruzione navale, che dà alla Commissione la facoltà di autorizzare la concessione di aiuti all'innovazione e di aiuti regionali ai cantieri navali o, nel caso dei crediti alle esportazioni, agli armatori. Per quanto riguarda il settore in esame, tale disciplina riguarda gli aiuti a finalità regionale e gli aiuti all'innovazione concessi per attività di riparazione e di trasformazione, mentre, nel caso dei crediti alle esportazioni, essa si applica esclusivamente alle attività di trasformazione.

4.2.1 La disciplina attuale è entrata in vigore il 1° gennaio 2012 ed ha una validità di due anni. La Commissione annuncia che, al termine di tale periodo, sarà possibile integrarla nella versione futura della disciplina UE per gli aiuti di Stato alla ricerca e all'innovazione e per gli aiuti regionali, in quanto attualmente entrambe le discipline europee — sia quella generale che quella più specifica riguardante la costruzione navale — sono in fase di riesame.

4.3 Norme in vigore ratificate dagli Stati membri dell'IMO che creano opportunità per il settore della riparazione, manutenzione e trasformazione navale

4.4 Convenzione per la gestione delle acque di zavorra

4.4.1 La Convenzione per la gestione delle acque di zavorra risolve il problema del trasferimento di specie marine invasive da un'area marittima all'altra provocato dallo scarico dell'acqua di zavorra trasportata dalle navi. L'entrata in vigore della Convenzione è previsto per l'inizio del 2014.

4.4.2 La Convenzione avrà un forte impatto sul settore in esame in quanto occorrerà ammodernare e/o trasformare molte navi. Secondo il Registro dei Lloyd's, in tutto il mondo le imbarcazioni interessate potrebbero essere fino a 65 000.

4.4.3 Tra gli altri effetti potenziali della Convenzione per i cantieri del settore in esame, il primo e il più importante sono i rischi derivanti dall'impiego e dalla stoccaggio di nuove sostanze chimiche e i più severi obblighi giuridici relativi al loro uso.

4.5 Convenzione MARPOL (Allegato VI) — prevenzione dell'inquinamento atmosferico causato da navi

4.5.1 La Convenzione, entrata in vigore nel 2013, mira a ridurre l'inquinamento atmosferico, e in particolare le emissioni di SO_x and NO_x provenienti dalle navi.

⁽⁵⁾ *Eco Innovative Refitting Technologies and Processes for Shipbuilding Industry Promoted by European Repair Shipyards* (Tecnologie e processi di refitting ecoinnovativi per l'industria navale promossi dai cantieri europei di riparazione) — Progetto cofinanziato dalla Commissione europea nell'ambito del Settimo programma quadro (2007-2013).

⁽⁶⁾ Cfr. nota 5.

⁽⁷⁾ Cfr. nota 3.

⁽⁸⁾ Cfr. nota 1.

4.5.2 Per evitare inutili restrizioni al comparto marittimo, l'Allegato VI della Convenzione prevede che le emissioni possano essere ridotte utilizzando carburanti alternativi o adottando tecnologie per la depurazione dei gas.

4.5.3 La Convenzione crea opportunità per i cantieri di riparazione, manutenzione e trasformazione navale, in quanto richiede l'installazione di tecnologie per la limitazione delle emissioni a bordo delle navi esistenti. Tra i potenziali rischi cui vanno incontro i cantieri che installano dispositivi per il rispetto dell'ambiente, si citeranno la maggiore dipendenza dai fornitori di tali dispositivi e la necessità di effettuare determinati investimenti nei cantieri.

4.6 Convenzione sul riciclaggio delle navi

4.6.1 La Convenzione è intesa a garantire che il rischio per l'ambiente, la salute e la sicurezza durante il riciclaggio delle navi sia mantenuto ad un livello accettabile.

4.6.2 In virtù delle disposizioni della Convenzione, gli armatori devono essere pienamente informati di tutti i materiali utilizzati nella manutenzione, riparazione e conversione, e assicurarsi che nei cantieri non vengano mai utilizzati materiali indesiderati. In questo modo si possono creare ulteriori possibilità di ottenere nuove commesse specializzate per i cantieri dell'UE, che si contraddistinguono per il loro elevato grado di know-how.

4.7 Il riciclaggio di navi costituirà un'attività di crescente importanza strategica intesa ad assicurare e rifornire l'industria manifatturiera dell'UE, ad esempio, di rottami e altre materie prime (acciaio, alluminio, rame) allo scopo di ridurre l'impatto ambientale sia diretto che indiretto e di evitare condizioni di lavoro e sociali inammissibili.

5. Proposte e orientamenti per il settore nell'iniziativa LeaderSHIP2020 e nell'attuale lavoro del comitato per il dialogo settoriale dell'industria cantieristica

5.1 Il settore della riparazione, manutenzione e trasformazione navale e le industrie correlate dovrebbero tenere conto delle opportunità e delle possibilità di finanziamento da parte della BEI offerte dalle maggiori attività di prestito previste per quest'ultima. Andrebbe promossa e studiata la possibilità di interventi da parte della BEI, principalmente per i progetti relativi ai trasporti marittimi ecocompatibili, l'energia rinnovabile off-shore e le trasformazioni. Si propone che la DG ENT dia priorità all'organizzazione di seminari volti a esaminare in maggiore dettaglio le prospettive di sostegno da parte della BEI.

5.2 Gli Stati membri e le regioni costiere dovrebbero studiare la possibilità di stanziare fondi strutturali per la diversificazione tecnologica dell'industria marittima, in collegamento con i nuovi settori di mercato. Ciò vale in modo particolare per le strategie regionali di specializzazione intelligente.

5.3 Per quanto riguarda un potenziale finanziamento a lungo termine da parte dell'UE, la Commissione europea dovrebbe esaminare la possibilità di adottare misure per finanziare la costruzione e l'ammodernamento delle navi. Gli Stati membri, gli operatori finanziari, l'industria delle tecnologie marittime e altri soggetti interessati dovrebbero analizzare la disponibilità di garanzie di mercato.

5.4 L'industria della costruzione navale (compreso il settore in esame), in collaborazione con la Commissione, gli Stati membri o le regioni, dovrebbe essere associata alle attività di ricerca utilizzando a tal fine, tra le altre cose, la formula dei PPP (partenariati pubblico-privati), tenendo pienamente conto della struttura dei settori marittimi e alla luce dei principi pertinenti in materia di aiuti di Stato.

5.4.1 Il CESE condivide il punto fondamentale dell'iniziativa LeaderSHIP 2020 per cui, per realizzare gli obiettivi generali dei PPP per il settore della cantieristica, occorre un forte impegno a favore dei programmi di ricerca. Quanto agli obiettivi a breve termine, la competitività sostenibile del settore deve incontestabilmente essere favorita da misure appropriate di promozione dell'innovazione nelle imprese.

5.5 Il CESE sostiene la partecipazione del comitato per il dialogo settoriale dell'industria della costruzione navale ai lavori per la definizione e l'attuazione delle politiche previste nel quadro dell'iniziativa LeaderSHIP 2020. Allo stato attuale, è previsto che tale comitato svolga un ruolo specifico nell'attuazione del capitolo dell'iniziativa relativo ad una migliore individuazione e comparabilità delle qualifiche e delle competenze al fine di garantire la prosperità a lungo termine del settore.

5.6 Il CESE si augura che il comitato faccia compiere dei passi avanti per quanto riguarda le norme sociali nel settore europeo della costruzione e della riparazione, manutenzione e trasformazione navali.

Bruxelles, 10 dicembre 2013.

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Henri MALOSSE
