

Parere del Comitato economico e sociale europeo su «La strategia LeaderSHIP 2020 — una visione per il settore delle tecnologie marittime: verso un settore marittimo innovativo, sostenibile e competitivo nel 2020»

(parere d'iniziativa)

(2018/C 262/02)

Relatore: **Marian KRZAKLEWSKI**

Correlatore: **Patrizio PESCI**

Decisione dell'Assemblea plenaria	1.6.2017
Base giuridica	Art. 29, par. 2, del Regolamento interno Parere d'iniziativa
Organo competente	Commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI)
Adozione in CCMI	4.4.2018
Adozione in sessione plenaria	19.4.2018
Sessione plenaria n.	534
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	197/1/2

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) raccomanda che tutti i servizi della Commissione moltiplichino gli sforzi per assumersi la responsabilità di completare l'iniziativa LeaderSHIP 2020 («LS 2020») e per preparare e attuare la nuova strategia per il settore — LeaderSHIP 2030 («LS 2030») — collaborando con le parti interessate pertinenti.

1.2. Dato che la strategia è stata adottata nel 2013, le relative conclusioni e raccomandazioni sono state dettate dalle conseguenze della crisi economica del 2008. Negli ultimi anni, tuttavia, sono sopravvenuti numerosi sviluppi che pongono gravi sfide e creano nuove opportunità per le industrie marittime in Europa. Il CESE raccomanda pertanto alla Commissione di aiutare maggiormente queste industrie ad affrontare tali sfide e a cogliere tali opportunità.

1.3. Nell'annunciare la strategia LS 2020, la Commissione e le parti interessate hanno concordato insieme 19 raccomandazioni, la cui applicazione dovrebbe consentire l'attuazione concreta della strategia. Nel corso dell'audizione, le parti interessate del settore hanno valutato l'applicazione di tali raccomandazioni in un'indagine i cui risultati sono discussi nella sezione 3 del presente parere.

1.3.1 Il CESE osserva che, se si considerano tutte le raccomandazioni 4 anni dopo l'annuncio della strategia, risulta che esse sono attuate in misura diseguale e, in media, soltanto per il 25 %. Le raccomandazioni relative al pilastro «Ricerca, sviluppo e innovazione» sono state attuate in modo abbastanza soddisfacente. Positiva, ma non altrettanto avanzata, risulta essere l'attuazione delle raccomandazioni relative al pilastro «Occupazione e competenze», eccezion fatta per quelle riguardanti l'apprendimento informale. Meno avanzata si presenta l'attuazione delle raccomandazioni in materia di «Miglioramento dell'accesso al mercato e condizioni di concorrenza eque», i cui progressi sono stati valutati pari al 20 % soltanto. Le raccomandazioni meno attuate sono quelle relative al pilastro «Accesso ai finanziamenti», applicate in media solo per il 15 %, eccezion fatta per le misure volte a promuovere i finanziamenti erogati dalla BEI. Il CESE invita la Commissione e le parti interessate ad accelerare e migliorare l'attuazione della strategia e a tradurre in pratica le principali raccomandazioni proposte dalle parti stesse per la nuova strategia per il settore: LeaderSHIP 2030.

1.4. Dall'audizione è emerso con chiarezza che il settore delle tecnologie marittime (TM) riveste per l'Europa una cruciale importanza strategica ed è in condizioni relativamente buone, malgrado le numerose difficoltà con cui ha dovuto confrontarsi negli ultimi due decenni, in particolare in seguito alla crisi economica. Per contro, i cantieri navali asiatici si trovano in condizioni molto difficili, anche a causa delle massicce politiche di aiuti di Stato. Tuttavia, proprio a causa dei

loro problemi attuali, i concorrenti asiatici, e in particolare la Cina, aumenteranno la pressione competitiva sull'industria europea. Il CESE raccomanda quindi alla Commissione di adottare un quadro che garantisca realmente parità di condizioni di concorrenza a livello globale per il settore europeo delle TM.

1.5. Il governo e le banche cinesi garantiranno pieno sostegno finanziario alle imprese di Stato di quel paese, impegnate nell'attuazione della strategia, recentemente annunciata da Pechino, che punta a scalzare l'Europa dalla sua posizione di leader nel settore della costruzione di navi sofisticate come quelle da crociera e in un comparto tecnologicamente avanzato come quello delle attrezzature marittime. In un siffatto contesto, il CESE raccomanda alla Commissione di adottare una politica industriale e manifatturiera forte, basata sulla reciprocità, che consenta al settore europeo delle tecnologie marittime di resistere alla concorrenza.

1.6. Le industrie marittime devono attualmente fare i conti con le sfide poste dalla normativa in materia e dall'evoluzione della società. Sul piano normativo, tale settore è sottoposto a pressioni volte a migliorarne le prestazioni in termini di tutela dell'ambiente e di sicurezza sia generale che tecnica. Per quanto riguarda il contesto sociale, la digitalizzazione, l'automazione, la cibersicurezza o l'Internet degli oggetti sono altrettante tecnologie potenzialmente dirompenti che potrebbero trasformare radicalmente il futuro del settore marittimo. Nel contempo, però, queste stesse sfide creano opportunità interessanti per il settore europeo delle TM. Il CESE raccomanda pertanto alla Commissione di stimolare gli investimenti del settore europeo delle TM in ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) — ad esempio attraverso un partenariato pubblico-privato (PPP) — allo scopo di far fronte alle necessità del settore. L'RSI riveste un'importanza cruciale affinché il settore europeo delle TM mantenga una posizione di vantaggio rispetto ai suoi concorrenti del resto del mondo.

1.7. Il settore europeo delle TM nutre un interesse crescente per lo sfruttamento sostenibile del potenziale economico dei mari e degli oceani. L'energia eolica in mare, le energie oceaniche o l'acquacoltura sono solo alcuni esempi al riguardo. Per liberare appieno questo potenziale e sfruttare le nuove possibilità (ad esempio ai fini dello stoccaggio energetico in mare), il CESE raccomanda alla Commissione di sostenere il settore europeo delle tecnologie marittime con un PPP blu.

1.8. A differenza che per i loro concorrenti asiatici, per i cantieri navali e i fabbricanti di attrezzature marittime europei l'accesso ai finanziamenti è un problema rilevante. In un settore a così alta intensità di capitale, gli strumenti finanziari esistenti a livello europeo sono o troppo poco conosciuti oppure del tutto inadeguati. Il CESE invita quindi la Commissione ad attivare e mobilitare uno strumento finanziario specifico che rafforzi gli investimenti in un settore ad alta intensità di capitale di rischio come è quello europeo delle TM.

1.9. Il CESE reputa che il sottosettore della marina militare svolga un ruolo molto importante nel mantenere la «massa critica» dell'intero settore europeo della costruzione navale e costituisca, inoltre, un fattore trainante per la ricerca e l'innovazione nel settore delle TM e al di là di esso; e chiede pertanto alla Commissione che, nel prosieguo dell'iniziativa LeaderSHIP, l'industria della difesa navale sia uno dei pilastri di tale strategia.

1.10. Per rimanere competitivo e innovativo, il settore europeo delle TM ha bisogno di applicare nuove tecnologie e disporre di manodopera qualificata e formata in modo appropriato. Il CESE consiglia quindi alla Commissione di continuare ad appoggiare con decisione il lavoro delle parti sociali del settore della cantieristica navale in sede di Consiglio europeo delle competenze per il settore delle tecnologie marittime, e richiama l'attenzione della Commissione stessa sulla necessità di promuovere iniziative guidate dalle imprese e conoscenze specifiche per porre rimedio agli squilibri tra domanda e offerta di competenze nel settore.

1.11. Il CESE ha esaminato con attenzione le conclusioni della relazione intitolata *New trends in the shipbuilding and marine supply industries*⁽¹⁾, e invita la Commissione a collaborare con SEA Europe, IndustriALL e le altre parti interessate al fine di attuare le raccomandazioni formulate nella relazione.

2. Contesto del parere

Situazione attuale del settore europeo delle tecnologie marittime

2.1. Il settore europeo delle tecnologie marittime comprende tutte le imprese coinvolte nella progettazione, costruzione, manutenzione e riparazione di ogni tipo di navi e altre strutture marittime, inclusa l'intera catena dell'indotto (sistemi, attrezzature e servizi), e si avvale del contributo di centri di ricerca scientifica e di formazione. Le imprese europee sono leader nell'innovazione in questo settore e forniscono ogni anno la metà delle attrezzature marittime prodotte nel mondo.

⁽¹⁾ «Nuove tendenze nei settori della cantieristica navale e delle forniture marittime».

2.2. I cantieri navali europei riscuotono notevole successo nelle attività di costruzione, riparazione, manutenzione e trasformazione di navi civili e militari di tipo tecnologicamente avanzato, quali ad esempio navi da crociera, traghetti, navi e impianti offshore, fregate o sottomarini. Essi, inoltre, producono e forniscono tecnologie connesse con lo sviluppo della «crescita blu» (energie offshore, acquacoltura, estrazione mineraria dai fondali marini ecc.). Il settore europeo della cantieristica navale realizza un fatturato annuo di circa 31 miliardi di euro, occupa direttamente oltre 200 000 persone e in Europa conta attualmente circa 300 stabilimenti ⁽²⁾.

2.3. I produttori e i fornitori europei di attrezzature marittime sono i leader mondiali di questo mercato: tra piccoli medi e grandi, sono circa 22 000 e forniscono una gran varietà di materiali, sistemi, tecnologie e apparecchiature o prestano servizi nel campo dell'ingegneria e della consulenza; realizzano un fatturato annuo di circa 60 miliardi di euro, occupano direttamente oltre 350 000 persone e detengono una quota pari al 50 % del mercato mondiale.

2.4. Il settore europeo delle tecnologie marittime investe in RSI il 9 % dei ricavi, realizzando così l'intensità di investimenti in RSI più elevata d'Europa.

2.5. Il settore mondiale della cantieristica navale si trova oggi ad affrontare una delle crisi più gravi da diversi anni a questa parte; finora l'anno più difficile è stato il 2016, ma si prevede che nei prossimi due o tre anni la situazione sarà ancora peggiore. Il calo della domanda di trasporti di merci via mare registratosi in Asia ha condotto a una drastica diminuzione delle commesse. Solo l'Europa è riuscita, dopo il 2012, a mantenere una tendenza all'aumento degli ordini, senza peraltro beneficiare di sovvenzioni o altre forme di sostegno finanziario. Nel contempo, però, i fabbricanti di attrezzature marittime europei si trovano ad affrontare le conseguenze negative della drastica contrazione del portafoglio ordini dell'Asia.

2.6. Nel 2016 nei cantieri navali europei il valore delle nuove ordinazioni ha superato quello delle unità già consegnate. Il valore complessivo dei contratti per nuove navi conclusi da costruttori europei ammontava a 14,7 miliardi di dollari USA, pari al 55 % del valore dei nuovi ordini in tutto il mondo.

2.7. La competitività dei paesi dell'Asia orientale si fonda in gran parte su politiche nazionali protezionistiche, consistenti tra l'altro in sovvenzioni e altri aiuti finanziari e in requisiti sostanziali locali. Inoltre, per la costruzione di nuove navi, tali paesi (a differenza di quelli europei) si rivolgono sistematicamente ai propri cantieri navali. Gli armatori europei, invece, hanno trasferito i loro ordini per la costruzione di navi da trasporto merci (ma anche di navi di supporto agli impianti offshore) dai cantieri navali europei a quelli asiatici. Per i cantieri navali europei, ciò ha comportato, nell'ultimo decennio, un cambiamento nella composizione del portafoglio ordini costruzioni, orientatisi verso tipologie navali sofisticate, a maggiore valore aggiunto. Ed è interessante notare come questo cambiamento abbia avuto luogo in un periodo in cui lo stesso settore europeo dei trasporti marittimi beneficiava di programmi di sostegno fiscale o finanziario.

Contesto della strategia LeaderSHIP 2020

2.8. L'attuale strategia LeaderSHIP 2020 ⁽³⁾ prende le mosse dall'iniziativa LeaderSHIP 2015 lanciata nel 2003, il cui obiettivo era reagire in maniera coordinata alle sfide che attendevano il settore europeo della costruzione navale. In essa l'accento principale era posto sulle azioni fondate sulla conoscenza e sulla necessità di migliorare il rendimento degli investimenti effettuati dalla cantieristica navale nella RSI.

2.9. Nel 2008, tuttavia, anche il settore europeo delle costruzioni navali è stato colpito dalla crisi mondiale, i cui effetti si fanno sentire ancora oggi. Si è quindi reso necessario approntare una risposta forte, nella forma di una nuova strategia: LeaderSHIP 2020.

2.10. La relazione del 2013 che espone la strategia LS 2020 è frutto del lavoro di un ampio gruppo di parti interessate, in particolare rappresentanti degli operatori del settore, della Commissione, del Parlamento europeo e delle parti sociali (SEA Europe e IndustriALL).

⁽²⁾ *The Voice of Maritime Civil & Naval Industries in Europe*, bollettino d'informazione di SEAEurope, 2017.

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

2.11. La strategia individua una serie di qualità che contraddistinguono il settore in questione: innovatività, rispetto dell'ambiente, specializzazione nei mercati delle tecnologie avanzate, efficienza sotto il profilo energetico e capacità di espandersi su nuovi mercati.

2.12. La relazione che presenta la strategia LS 2020 la articola in quattro «pilastri», nel senso di ambiti d'intervento prioritari:

- occupazione e competenze,
- miglioramento dell'accesso al mercato e condizioni di concorrenza eque,
- accesso ai finanziamenti,
- ricerca, sviluppo e innovazione.

3. Valutazione dello stato di avanzamento dell'attuazione delle raccomandazioni formulate nella strategia LS 2020

3.1. La valutazione dell'attuazione delle raccomandazioni formulate nella strategia LS 2020 è stata compiuta sulla base dell'indagine condotta presso i partecipanti all'audizione pubblica. Qui di seguito vengono presentati i risultati di tale indagine.

3.2. Per quanto riguarda l'attuazione delle misure rientranti nel pilastro «Occupazione e competenze», in generale si ritiene che siano stati compiuti moderati progressi. Qui le raccomandazioni meglio attuate sono quelle relative alla «creazione di un sottogruppo specifico per il settore delle TM nell'ambito del sistema ESCO» e alla «promozione del settore delle TM» (stato di avanzamento valutato intorno al 30 %). È invece stata valutata negativamente («nulla di fatto») l'attuazione della raccomandazione di effettuare uno studio sul riconoscimento dell'apprendimento informale. Altre raccomandazioni rientranti in questo pilastro sono state ritenute attuate per il 15-20 %.

3.3. L'attuazione delle raccomandazioni relative al secondo pilastro («Miglioramento dell'accesso al mercato e condizioni di concorrenza eque») è valutata piuttosto negativamente. Qui tre azioni sono già state avviate, ossia quelle riguardanti: il gruppo di lavoro dell'OCSE sulla cantieristica navale; una più stretta cooperazione tra le imprese del settore e la Commissione sulle questioni della tutela della proprietà intellettuale e dell'applicazione delle norme OMI; il ricorso agli strumenti di politica commerciale esistenti e gli sforzi volti a concludere accordi di libero scambio. Il loro stato di avanzamento è valutato intorno al 20 %. Le altre misure raccomandate in relazione a questo pilastro sono state attuate in misura trascurabile.

3.4. Riguardo al pilastro «Accesso ai finanziamenti», le parti hanno ravvisato progressi (valutati intorno al 20-30 %) soltanto nell'attuazione della raccomandazione di «valutare e promuovere le opportunità di finanziamento offerte dalla BEI e le possibilità di ampliare le sue attività di prestito». L'attuazione della raccomandazione di «vagliare le possibilità di funzionamento di un PPP blu» è stimata al 15 %, mentre la della raccomandazione di «esaminare la possibilità di garantire le risorse necessarie per un finanziamento a lungo termine da parte della Commissione» è rimasta praticamente lettera morta (5 %).

3.5. L'attuazione delle raccomandazioni riguardanti l'RSI autorizza un moderato ottimismo: quella di tre di esse è ormai giunta a metà percorso o persino oltre. Queste le valutazioni in dettaglio:

- studio della fattibilità di progetti di PPP nel campo dell'RSI per il settore delle TM: 50 %,
- inserimento, da parte della Commissione, di disposizioni sull'RSI nella normativa UE in materia di aiuti di Stato a favore della cantieristica navale, in vista della scadenza del relativo regolamento: 60 %,
- analisi della possibilità di destinare fondi strutturali alla diversificazione del settore delle TM, specie nel contesto delle strategie regionali per la specializzazione intelligente: 45 %,
- sviluppo, da parte del settore delle TM, di un ampio PPP a livello UE volto a orientare la ricerca marittima verso navi a emissioni zero, ad alta efficienza energetica ecc.: 30 %.

4. Osservazioni generali e specifiche riguardo all'attuazione delle priorità della strategia LeaderSHIP 2020

Occupazione e competenze

4.1. Vi è la forte necessità di porre rimedio alla penuria di competenze, sviluppare le abilità dei lavoratori e garantire le formazioni e riqualificazioni corrispondenti, nell'ottica di mantenere una massa critica di conoscenze e di know-how nel settore europeo delle tecnologie marittime. È quindi importante sostenere e proseguire i lavori avviati dalle parti sociali con il progetto relativo al Consiglio delle competenze⁽⁴⁾. Inoltre, è altrettanto essenziale che le parti sociali siano coinvolte e consultate dalle istituzioni europee nel processo di definizione delle politiche e in merito ad ogni iniziativa dell'UE che interessi il settore, e che le organizzazioni di categoria che rappresentano i datori di lavoro e i lavoratori continuino ad essere associate al dialogo, specie nel quadro del dialogo sociale.

4.2. I lavoratori devono disporre di una formazione adeguata, che consenta loro di affrontare con successo le sfide poste dall'industria 4.0 nonché dalla futura evoluzione tecnologica (ad esempio dalla digitalizzazione). In futuro i lavoratori del settore delle tecnologie marittime dovranno possedere le competenze necessarie per cogliere le opportunità e affrontare le sfide dell'«economia blu».

4.3. Occorre moltiplicare gli sforzi per migliorare l'attrattiva del settore. Si dovrebbero censire e far conoscere le diverse possibilità di carriera offerte ai suoi lavoratori, nonché accrescere la mobilità degli studenti (programma Erasmus per il settore delle tecnologie marittime). La Commissione dovrebbe continuare a garantire il suo pieno sostegno alle attività svolte a livello europeo da SEA Europe e IndustriALL nel quadro del comitato di dialogo sociale per questo settore.

Miglioramento dell'accesso al mercato e condizioni di concorrenza eque

4.4. L'industria europea continua a dover far fronte alla concorrenza sleale dei paesi terzi anche nel settore della costruzione navale e, in misura sempre crescente, in quello delle attrezzature marittime. La crisi provocata in Asia dall'eccesso di capacità produttiva, a sua volta causato dalle massicce sovvenzioni statali, induce le autorità pubbliche dei paesi di tale regione del mondo a voler sostenere i cantieri navali locali e i produttori locali di attrezzature marittime, il che si traduce in un maggiore impulso all'esportazione. Vi è quindi una maggiore pressione concorrenziale sui cantieri navali e i produttori di attrezzature marittime europei.

4.5. I cantieri navali asiatici concentrano adesso l'attenzione sui floridi mercati europei delle tipologie navali più avanzate, come le navi da crociera e quelle per il trasporto passeggeri. Inoltre, nei documenti ufficiali intitolati «Made in China 2025» e «China Manufacturing 2025», la Repubblica popolare cinese ha dichiarato di puntare alla leadership mondiale nella costruzione di navi ad alta tecnologia (come ad esempio quelle da crociera) e nella produzione di attrezzature marittime avanzate: essa, dunque, sarà una diretta concorrente di quei mercati europei che oggi riscuotono tanto successo. Tale politica riceve il pieno sostegno del governo cinese, sotto forma di aiuti di Stato, e rappresenta una minaccia per il settore europeo delle tecnologie marittime.

4.6. Per quanto riguarda il mercato statunitense, esso rimane ancora chiuso in virtù della legge Jones. L'allentamento delle restrizioni che essa impone e l'apertura di tale mercato potrebbero offrire al settore della costruzione navale alcune allettanti opportunità. L'UE deve continuare a insistere affinché tale apertura abbia luogo, benché il clima politico oggi prevalente negli Stati Uniti sia maggiormente incline al protezionismo.

4.7. Come la Cina, gli Stati Uniti, il Giappone o la Corea del Sud, i responsabili politici dell'UE e degli Stati membri dovrebbe rendersi conto che l'industria della costruzione navale e la produzione di attrezzature marittime dell'Unione costituiscono settori strategici della sua economia, che richiedono un'attenzione e un approccio specifici sia in un'ottica commerciale che dal punto di vista della tecnica navale.

4.8. La Commissione dovrebbe puntare a concludere un accordo a livello mondiale che stabilisca i principi in materia di controllo delle sovvenzioni e, se del caso, quelli della disciplina dei prezzi nel quadro dell'OCSE (associandovi però la Cina), nonché appoggiare le azioni intraprese in tal senso.

4.9. La reciprocità tra l'Europa e i paesi terzi è essenziale, e dovrebbe quindi costituire il principio guida dei negoziati commerciali sia bilaterali che multilaterali nonché delle questioni relative all'accesso ai mercati. È fondamentale per rendere l'industria europea, compreso il settore delle TM, più competitiva nei confronti dei suoi concorrenti a livello mondiale. Pertanto, qualora le imprese europee che operano in paesi terzi debbano far fronte a misure protezionistiche, l'UE dovrà applicare le medesime restrizioni nei confronti delle imprese di tali paesi che desiderino fare affari con l'Europa. Solo in questo modo vi sarebbe una concorrenza più equa per i cantieri navali europei e l'industria europea delle attrezzature marittime.

⁽⁴⁾ Il Consiglio delle competenze per il settore delle TM.

Accesso ai finanziamenti

4.10. La Commissione ha spesso presentato il FEIS (lo strumento finanziario del piano Juncker) come uno strumento di finanziamento per l'industria. Ciò nonostante, però, la sua portata e i benefici che esso offre sono ancora poco conosciuti, anche perché è orientato principalmente alle PMI. Occorre perciò spiegare e far conoscere meglio tale strumento e i benefici che esso può apportare al settore delle tecnologie marittime.

4.11. La cantieristica navale richiede una grande quantità di capitali, tuttavia, negli ultimi anni i cantieri navali europei incontrano maggiori difficoltà nell'ottenere finanziamenti, mentre i loro concorrenti stranieri beneficiano di incentivi finanziari, anche sotto forma di aiuti di Stato. La Commissione dovrebbe quindi considerare la possibilità di creare un sistema ad hoc che garantisca alla cantieristica navale europea, settore ad alta intensità di capitale, un accesso più agevole ai finanziamenti.

4.12. Si dovrebbe fare uso di incentivi finanziari (ad es. tramite i programmi di finanziamento europei, come il meccanismo per collegare l'Europa) per consentire agli armatori di investire in navi, attrezzature o tecnologie rispettose dell'ambiente, con un rendimento degli investimenti in Europa.

4.13. Va esaminata la possibilità di adottare un regime specifico per il settore, che fornisca incentivi in grado di migliorare la competitività globale del settore europeo delle TM e nel contempo eviti l'insorgere di situazioni che ingenerino tensione tra gli Stati membri dell'UE. A questo proposito, è possibile (almeno in una certa misura) ispirarsi agli esempi di buone pratiche esistenti in altri settori, in particolare quello trasporto marittimo.

4.14. L'UE, di concerto con la Norvegia, dovrebbe studiare la possibilità di creare un programma speciale volto a promuovere una navigazione marittima a corto raggio rispettosa dell'ambiente ed efficiente nell'uso dell'energia grazie al ricorso al settore europeo delle costruzioni navali e delle attrezzature marittime. Il CESE invita a trarre spunti utili a tal fine dal proprio parere esplorativo, richiestogli dalla presidenza maltese, sulle «strategie di diversificazione del turismo nautico e marittimo»⁽⁵⁾.

4.15. Occorre inoltre studiare la possibilità di varare un programma di finanziamento che metta gli stabilimenti europei di riciclaggio in condizione di demolire tipi di navi di maggior stazza.

4.16. Per un settore ad alta tecnologia come quello delle TM, gli strumenti finanziari dell'UE a sostegno degli appalti pubblici per la marina militare sono un fattore di traino molto importante, oltre a contribuire in larga misura a mantenere un volume minimo («massa critica») di produzione nell'intero settore della cantieristica navale europea, stimolando al tempo stesso la ricerca e l'innovazione in tutto il settore e nei settori correlati. In tale contesto, il CESE apprezza il ruolo positivo svolto dal piano d'azione europeo in materia di difesa (EDAP) recentemente elaborato dalla Commissione.

Ricerca, sviluppo e innovazione

4.17. La Commissione dovrebbe istituire un partenariato pubblico-privato contrattuale per l'industria marittima per consentire al settore di investire ulteriormente al fine di rispondere alle sfide normative e sociali dell'industria del trasporto marittimo e di sfruttare appieno il potenziale economico delle attività di crescita blu. Le innovazioni europee dovrebbero essere promosse con l'ausilio di un programma specifico (europeo) di sostegno all'innovazione.

4.18. L'Europa dovrebbe garantire un sostegno finanziario alla ricerca e sviluppo (R&S) europea, mentre le innovazioni europee andrebbero protette assicurando una tutela adeguata dei relativi diritti di proprietà intellettuale. L'Ufficio europeo dei brevetti dovrebbe monitorare efficacemente i brevetti europei, in particolare nel settore europeo delle TM, e irrogare sanzioni in caso di violazione delle disposizioni vigenti.

4.19. Il prossimo (ossia il nono) programma quadro dovrebbe garantire all'industria marittima un sostegno (finanziario) sufficiente, tale cioè da metterla in condizione di affrontare con successo le sfide normative e sociali fondamentali del futuro (internazionali o europee), quali l'ecologizzazione⁽⁶⁾, la digitalizzazione, le tecnologie di punta e la navigazione connessa o automatizzata.

⁽⁵⁾ Cfr. il parere del CESE pubblicato nella (GU C 209 del 30.6.2017, pag. 1).

⁽⁶⁾ In quanto industrie internazionali che competono a livello globale, le industrie del trasporto marittimo e delle tecnologie marittime preferiscono soluzioni internazionali (attraverso l'Organizzazione marittima internazionale di Londra) per l'ecologizzazione del trasporto marittimo.

4.20. Inoltre, ad avviso del CESE tale programma quadro dovrebbe includere anche un capitolo dedicato al sostegno finanziario dell'industria europea, con l'idea di consentirle di sfruttare pienamente le possibilità economiche offerte in Europa dall'economia blu.

Bruxelles, 19 aprile 2018.

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER
