

**Parere del Comitato europeo delle regioni – Una nuova agenda europea per accelerare lo sviluppo delle industrie marittime**

(2019/C 404/09)

**Relatore:** Christophe CLERGEAU (FR/PSE), membro del consiglio regionale dei Paesi della Loira

**RACCOMANDAZIONI POLITICHE**

1) *Raccomandazioni politiche chiave per accelerare lo sviluppo delle industrie marittime europee*

**Assumere consapevolezza delle sfide e optare per una nuova politica industriale più offensiva**

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

1. invita ad assumere consapevolezza delle opportunità di sviluppo, ma anche delle minacce che gravano sulle industrie marittime europee. Queste ultime devono mobilitarsi, contando sul sostegno delle amministrazioni, europee, nazionali e regionali, per portare a buon fine la loro transizione ecologica ed energetica, la loro trasformazione digitale e la loro rivoluzione industriale e per sviluppare una nuova attrattiva delle professioni nel settore. Tali sfide devono essere raccolte nel momento stesso in cui queste industrie sono minacciate da una nuova concorrenza asiatica sui segmenti delle navi a elevato valore aggiunto, settore in cui l'Europa detiene la leadership. Tale concorrenza, che tenta di appropriarsi delle tecnologie europee, è una concorrenza sleale caratterizzata dal dumping sociale e ambientale e ampiamente finanziata dagli aiuti statali, in contrasto con le regole del commercio internazionale; per rimediare a questa situazione, le autorità europee devono impegnarsi al fine di ottenere parità di condizioni. Va sottolineato che questa concorrenza sleale colpisce oramai anche il settore della pesca;

2. sottolinea la diversità dei settori delle industrie marittime, che costituisce un punto di forza per rafforzare le sinergie tra le filiere e gli impatti territoriali: cantieristica, riparazione e demolizione civile e militare (dalle navi da crociera alle imbarcazioni da diporto, dai pescherecci alle navi di servizio o alle navi passeggeri, senza dimenticare le flotte militari), energie marine rinnovabili, industria petrolifera e del gas, infrastrutture portuali, costiere e offshore, pesca, acquacoltura, allevamento pesca e raccolta di molluschi e bioeconomia blu;

3. chiede la prosecuzione degli sforzi profusi a favore dello sviluppo di un'attività di pesca, di allevamento, pesca e raccolta di molluschi e di acquacoltura in termini sia di equilibrio che di sostenibilità ambientale, sociale ed economica; sottolinea del pari la necessità di un ricambio generazionale i cui due elementi fondamentali siano la formazione e il miglioramento delle condizioni a bordo;

4. ritiene che le industrie marittime debbano, come l'industria spaziale o aeronautica, essere dotate di una strategia industriale ambiziosa e di un quadro d'attuazione concreto adatto alle loro specificità: questione della sovranità, forte intensità di capitale, produzione di piccole serie, ciclo lungo e livello di rischio elevato, necessità molto importanti in materia di ricerca, innovazione e formazione;

5. richiama l'attenzione sulla necessità di sostenere lo sviluppo dell'energia eolica offshore in acque profonde quale strumento per ridurre l'occupazione delle zone marittime costiere nelle acque poco profonde, a vantaggio di altre attività specifiche dell'economia blu;

6. ricorda che in termini di occupazione le industrie marittime sono il secondo maggior settore dell'economia blu; in esse l'Europa detiene, in un contesto di crescita mondiale, una leadership in diversi ambiti e crea numerosi posti di lavoro industriali altamente qualificati e sostenibili;

7. richiama l'attenzione sull'importante ruolo dei porti in quanto infrastrutture strategiche che non si limitano a essere poli (*hub*) commerciali e dei trasporti, ma che si affermano sempre più come piattaforme industriali e di innovazione, in cui l'interfaccia con le città limitrofe può essere maggiormente valorizzata. È importante, quindi, prevedere un sostegno adeguato per le attività realizzate sulla terraferma <sup>(1)</sup>, che svolgono già attività collegate all'economia blu o che possono sviluppare tali attività mediante leve di diversificazione consolidate;

8. ricorda l'importanza socioeconomica che rivestono la pesca e le attività marittime nell'approvvigionamento di derrate alimentari sicure e di qualità, nonché quella della loro dimensione culturale e patrimoniale, che costituisce un elemento fondamentale per il dinamismo del settore turistico; insiste sulle necessarie sinergie e complementarità tra queste attività tradizionali e le nuove filiere che occorre sviluppare al fine di promuovere l'occupazione e lo sviluppo sostenibile;

<sup>(1)</sup> NAT-V-044 – *L'innovazione nell'economia blu: realizzare il potenziale di crescita e di occupazione dei nostri mari e dei nostri oceani*, relatore: Adam BAN-ASZAK.

9. considera le industrie marittime come una delle leve fondamentali per conseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile (OSS) definiti in Europa. In effetti, i loro prodotti, servizi e innovazioni forniscono un contributo fondamentale alle attività indispensabili a portare a buon fine le transizioni, con particolare riguardo a quanto elencato di seguito:

- l'esplorazione degli oceani, lo sviluppo di conoscenze sul mare e sui fondali marini;
- la lotta contro i cambiamenti climatici, che occorre rafforzare, segnatamente attraverso il settore del trasporto marittimo;
- lo sviluppo delle energie marine rinnovabili e degli impianti eolici offshore, oltre che delle interconnessioni di reti elettriche tra paesi dell'Unione europea per conferire un peso maggiore alle energie rinnovabili nel mix di energia elettrica e rafforzarne l'integrazione a livello europeo;
- la presenza, la sorveglianza e la sicurezza in mare; gli interventi in mare, anche per la lotta all'inquinamento dovuto alle plastiche;
- la conoscenza e la valorizzazione delle biorisorse marine, lo sviluppo sostenibile della pesca, dell'acquacoltura e dell'economia circolare blu;

10. concorda con le conclusioni della valutazione del dispositivo «LeaderSHIP 2020» adottata nel 2018 dal CESE <sup>(?)</sup>, che sottolinea i limiti incontrati nell'attuazione e la mancanza di obiettivi precisi e quantificabili;

11. chiede l'adozione di un nuovo approccio «LeaderSHIP 2030» profondamente rivisto, che proponga un «new deal europeo blu» (*European Blue New Deal*) articolato in tre elementi: una politica commerciale e di concorrenza che miri a preservare i nostri interessi e a creare «campioni europei», una mobilitazione e un adeguamento delle singole politiche europee alle esigenze e alle specificità delle industrie marittime e l'adozione di sei obiettivi operativi per i quali mobilitare i soggetti a livello locale, nazionale ed europeo nel periodo 2020-2027:

- decarbonizzazione del trasporto marittimo e costruzione di navi pulite: zero emissioni, zero scarichi in mare, zero rumore;
- eliminazione dei rifiuti presenti in mare e in particolare della plastica;
- industrie marittime 4.0, un approccio trasversale al servizio delle prestazioni e della qualità dei posti di lavoro in tutte le industrie marittime;
- leadership mondiale dell'Europa in tutte le tecnologie relative alle energie marine rinnovabili;
- strategia europea per una nuova bioeconomia blu che dinamizzi la pesca e l'acquacoltura e valorizzi le biorisorse marine;
- avvio di una missione europea di esplorazione degli oceani che serva alla conoscenza degli ambienti marini in tutti i mari del pianeta.

Questi sei obiettivi riguardano sfide specifiche per l'industria e devono essere altresì presi in considerazione nell'ambito della riflessione aperta su una «missione» marittima nell'ambito di Orizzonte Europa;

12. incoraggia l'adozione di strategie per le industrie marittime nelle regioni ultraperiferiche e nelle isole europee che puntino a un'accelerazione in tre direzioni prioritarie: i porti, l'autonomia energetica, caratterizzata da decarbonizzazione, a costi minimi e la bioeconomia blu, comprese pesca e acquacoltura;

13. richiama l'attenzione sull'importanza, per l'avvenire delle industrie marittime, di porre le questioni marittime al centro delle future politiche dell'UE e anche al centro dell'attuazione dei fondi della politica regionale.

### **European Sea Tech: creare reti europee per federare gli ecosistemi regionali nel campo dell'innovazione e mobilitare le regioni per strutturare catene di valore industriali**

14. ritiene che le industrie marittime siano innanzitutto caratterizzate da un radicamento territoriale nelle regioni marittime che hanno strutturato ecosistemi regionali d'eccellenza ad esse dedicate nel campo dell'innovazione. È innanzitutto su tali ecosistemi regionali nel campo dell'innovazione e sulle strategie di specializzazione intelligenti ad essi collegate che devono basarsi le politiche nazionali ed europee per essere agili ed efficaci;

(?) <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/leadership-2020-maritime-technology>

15. propone di avviare il dispositivo «European Sea Tech» («tecnologie marine europee») per federare gli ecosistemi regionali in materia d'innovazione tramite la costituzione di diverse reti di cooperazione:

- per creare sottosettori e strutturare catene di valore europee;
- per individuare meglio e accompagnare le sfide delle trasformazioni industriali, segnatamente in campo ecologico, energetico e digitale;
- per sviluppare nuovi servizi, prodotti e modelli economici maggiormente integrati e più idonei ad affrontare la concorrenza mondiale.

La Commissione europea lancerebbe inviti a manifestare interesse per la costituzione di reti tematiche, e ogni ecosistema regionale (o interregionale) potrebbe candidarsi ad aderire a più reti, in conformità con le strategie di specializzazione intelligenti della propria regione. Gli ecosistemi che combinano molteplici competenze e raggruppano diverse reti fungerebbero da «ecosistemi centrali» del dispositivo «European Sea Tech».

Ciascuna rete punterebbe ad essere quanto più possibile inclusiva, associando l'insieme delle competenze delle diverse regioni europee. All'interno delle reti verrebbero sistematicamente affrontate le questioni relative allo sviluppo sostenibile, alla R&S, ai risultati industriali, ai finanziamenti e alle competenze.

Tali reti costituirebbero, in modo più efficace rispetto a una piattaforma europea centralizzata, la base su cui sviluppare iniziative di cooperazione tra le regioni ed elaborare progetti operativi strutturati attinenti alle diverse politiche dell'Unione.

Il ruolo del dispositivo «European Sea Tech» consisterebbe anche nel promuovere e incentivare i trasferimenti di tecnologie, know-how e competenze tra le diverse reti e filiere delle industrie marittime;

16. sottolinea l'importanza che riveste il dispositivo «European Sea Tech» («tecnologie marine europee») nel promuovere un approccio trasversale alle industrie marittime e nell'accelerare le transizioni verso industrie marittime «verdi» e digitali, mobilitando l'intero ventaglio di tecnologie e competenze di tutte le filiere delle industrie marittime per metterle a disposizione di altre filiere;

17. ribadisce il proprio sostegno al progetto di comunità della conoscenza e dell'innovazione (CCI) marina, ma rileva che, concentrandosi sulla gestione sostenibile delle risorse marine, tale progetto può, al massimo, rappresentare solo una delle reti costitutive del dispositivo «European Sea Tech»;

18. auspica che i progetti realizzati dalle reti di ecosistemi di innovazione del dispositivo «European Sea Tech» possano essere sostenuti nel quadro dei partenariati europei e cofinanziati da Orizzonte Europa e da altri fondi disponibili. Tali progetti dovrebbero essere in grado di includere i finanziamenti per le linee pilota, i prototipi e i progetti dimostrativi;

19. ribadisce inoltre la sua richiesta di una tabella di marcia marittima nell'ambito di Orizzonte Europa, di un'inclusione esplicita delle sfide scientifiche e tecnologiche delle industrie marittime nel pilastro 2 e di un obiettivo di mobilitazione pari al 10 % del bilancio di Orizzonte Europa per finanziare progetti con un impatto significativo sull'economia blu e sulle industrie marittime.

II) *Proposte concrete per mobilitare e adeguare le politiche post-2020 dell'Unione europea a favore delle industrie marittime*

### **Commercio e concorrenza a livello internazionale**

20. sottolinea, in merito alle industrie marittime e ai servizi marittimi, l'esigenza di una nuova politica commerciale «realista» e fondata sulla reciprocità, al fine di difendere l'occupazione e la sovranità europea dinanzi alle strategie offensive e sleali dei grandi paesi marittimi, soprattutto asiatici. Ogniqualevolta ciò sia possibile e risulti efficace, tale politica deve promuovere un sistema di scambi commerciali stabile e multilaterale basato su regole eque e trasparenti che garantiscano condizioni di concorrenza leale, cercare di concludere accordi vantaggiosi con i partner commerciali e fondarsi sul ruolo dell'OMC;

21. ritiene, dato che si tratta di mercati mondiali e globalizzati, che la politica in materia di concorrenza debba consentire l'emergere di «campioni europei», garantendo pur sempre una concorrenza equa ed equilibrata in seno all'Unione, e riafferma il valore aggiunto degli orientamenti in materia di aiuti di Stato per i trasporti marittimi, nonché la necessità di un quadro fiscale semplice, stabile e competitivo per conseguire tale obiettivo;

22. richiama l'attenzione della Commissione sull'importanza di monitorare meglio i flussi di investimenti esteri e di limitare e attenuare i possibili effetti negativi per l'industria europea derivanti dai trasferimenti di tecnologie, segnatamente quelli stabiliti nei grandi contratti internazionali;

23. auspica che siano assunti impegni precisi nella gestione degli appalti pubblici civili e militari, ad esempio stabilendo requisiti rigorosi per la fornitura di taluni prodotti e servizi identificati in via preliminare come strategici o particolarmente esposti alla concorrenza mondiale.

### **Finanziamento di progetti**

24. auspica un rapido completamento del progetto relativo alla piattaforma di finanziamento dei progetti dell'economia blu, che dovrà comprendere un meccanismo di assistenza, ma anche un fondo d'investimento ad hoc per finanziare progetti innovativi e rischiosi. L'obiettivo principale della piattaforma dovrebbe essere in effetti quello di concentrarsi sull'erogazione di finanziamenti a tassi agevolati a progetti ritenuti troppo rischiosi dagli operatori tradizionali, rispondendo in tal modo ai fallimenti del mercato. Tale meccanismo dovrà funzionare in stretto collegamento con gli Stati membri e le regioni, ai fini della complementarità degli strumenti di intervento e della continuità dell'assistenza ai progetti. La piattaforma dovrà in particolare fondarsi sulle reti e sugli «ecosistemi centrali» del dispositivo «European Sea Tech»;

25. chiede inoltre alla Commissione di fissare un obiettivo e definire un metodo per utilizzare, al servizio dell'economia blu e delle industrie marittime, i veicoli di investimento europei che saranno attivati nel quadro di InvestEU, in particolare in collegamento con il programma Orizzonte Europa;

26. insiste sulla necessità di strumenti che permettano di ridurre i costi finanziari dei progetti strutturali e di consentire un prefinanziamento efficace degli acquisti e degli investimenti più ingenti (navi da crociera, attrezzature GNL, energie marine rinnovabili ecc.);

27. ribadisce la necessità di finanziamenti specifici per le regioni ultraperiferiche, in considerazione dei vincoli cui sono soggette e delle loro caratteristiche specifiche. Queste regioni conferiscono all'Europa una dimensione marittima e oceanica eccezionale - dovuta alla loro posizione strategica negli oceani Atlantico e Indiano e nel Mar dei Caraibi - e rappresentano beni naturali unici, come riconosciuto dalla stessa Commissione europea;

28. sottolinea l'interesse che presenta il fatto di facilitare il ricorso agli appalti innovativi (*innovative procurement*), i quali consentono una maggiore flessibilità delle norme in materia di gare d'appalto in caso di acquisto di tecnologie emergenti, non ancora introdotte in forma standardizzata sul mercato. Questa prassi accelera l'introduzione sul mercato delle innovazioni, permettendo alle imprese che offrono nuovi servizi e prodotti di trovare più in fretta i primi clienti;

29. sottolinea l'importanza degli ostacoli rappresentati dai vincoli normativi specifici al settore marittimo e dai tempi amministrativi necessari per il trattamento delle domande, ai fini dell'esecuzione dei test e delle prove in mare. Suggerisce la creazione di un gruppo di lavoro europeo che riunisca la Commissione, gli Stati membri, le regioni e gli operatori economici, al fine di diffondere le buone pratiche e di promuovere sviluppi positivi nei quadri di riferimento nazionali;

30. ritiene utile prevedere una tappa ulteriore con l'istituzione, in un prossimo futuro, di una *Maritime Advanced Research Projects Agency* (Agenzia per i progetti di ricerca avanzata nel settore marittimo) sul modello della DARPA statunitense, così da erogare sostegno, in un quadro di finanziamento ad hoc, all'innovazione pionieristica, con il riconoscimento del diritto all'insuccesso e la piena considerazione dei limiti di sviluppo delle PMI e delle imprese a media capitalizzazione;

31. propone, in un contesto post-Brexit, di destinare ai soggetti interessati delle industrie marittime una parte dei fondi specifici stanziati a sostegno dei territori più colpiti dall'uscita del Regno Unito dall'UE, al fine di crearvi nuove prospettive di sviluppo e occupazione;

32. sottolinea l'importanza che riveste il dispositivo «European Sea Tech» nel promuovere un approccio trasversale alle industrie marittime e nell'accelerare le transizioni verso industrie marittime ecologiche e digitali, mobilitando l'intero ventaglio di tecnologie e competenze di tutte le filiere delle industrie marittime per metterle a disposizione di altre filiere. Occorre inoltre promuovere un simile approccio trasversale anche tra le attività marittime e costiere e le altre filiere industriali e digitali creatrici di innovazioni direttamente attivabili o che possono essere utilmente adattate al settore marittimo.

### **Industrie marittime 4.0**

33. ricorda le sfide dell'industria 4.0 collegate alla transizione ecologica ed energetica, ai risultati industriali, alla digitalizzazione (tra cui quella dei processi produttivi) e alle iniziative di cooperazione in seno alle catene di valore locali ed europee; in quest'ottica, sostiene l'obiettivo «Green shipyard 2050» che punta ad avere cantieri navali esemplari nel quadro della transizione ecologica ed energetica;

34. rammenta ugualmente che la formazione permanente, lo sviluppo e la qualità dei posti di lavoro, le condizioni di lavoro, nonché la mobilitazione dell'esperienza e della creatività dei lavoratori dipendenti sono inscindibili da tale trasformazione industriale;
35. ritiene che le innovazioni e gli investimenti produttivi in questo ambito debbano costituire una priorità della politica europea di sostegno alle industrie marittime e interessare in particolare le PMI;
36. insiste sulla leva di progresso condiviso rappresentata dalla cooperazione tra i settori civile e militare, segnatamente tramite l'agevolazione - nei due sensi - dei trasferimenti di tecnologia e di know-how e della mobilità delle competenze umane;
37. ritiene interessante incoraggiare la transizione delle imprese petrolifere e del gas offshore e le loro strategie di diversificazione in altri settori dell'economia blu; queste imprese dispongono infatti di conoscenze specifiche di punta dell'ambiente marino, di una capacità di gestione esemplare di progetti lunghi e complessi, oltre che di competenze preziose per contribuire allo sviluppo delle industrie marittime (navi di rifornimento, robotica subacquea, sistemi di ancoraggio, applicazioni automatizzate ecc.). Esse potrebbero reinvestire, utilmente e collettivamente, una parte degli utili ricavati dal settore degli idrocarburi in fondi di investimento nell'economia blu e nelle energie marine rinnovabili;
38. sottolinea che a seguito della rivoluzione tecnologica le navi cessano di essere unità analogiche per convertirsi in piattaforme di trasporto digitalizzate, il che offre opportunità per una maggiore integrazione e interconnessione dei diversi sistemi digitali. Questa evoluzione modifica i metodi di lavoro del settore, ad esempio le interazioni tra le navi e le strutture a terra, i contatti tra navi e tra le navi e le autorità. Le industrie marittime europee e le autorità dovrebbero pertanto cogliere le opportunità offerte dalla digitalizzazione sul piano della concorrenza internazionale;
39. sottolinea che è indispensabile prendere in considerazione e sostenere la digitalizzazione e, più in generale, le nuove tecnologie dell'intelligenza artificiale (IA) nell'innovazione marittima;
40. propone che i programmi di sostegno e di finanziamento tengano conto di una serie di tematiche che non sono solo di ordine tecnologico ma altresì proprie allo sviluppo di nuovi servizi, quali ad esempio le navi e i robot sottomarini autonomi (AUV = *autonomous underwater vehicles*) o i servizi di sorveglianza marittima e di manutenzione predittiva, in cui l'impegno contrattuale a fornire risultati e prestazioni prevale sempre di più rispetto all'impegno a impiegare mezzi o risorse. Va inoltre promossa la creazione di piattaforme che permettano di assicurare la convergenza tra le diverse tecnologie di sorveglianza marittima utilizzate da Stati membri differenti, allo scopo di accrescere l'interoperabilità delle attività di sorveglianza, di migliorare l'efficacia delle operazioni in mare, di agevolare l'attuazione della legislazione e delle politiche dell'UE in questo campo e, di conseguenza, di favorire un controllo migliore dello spazio marittimo europeo.

### **Occupazione, competenze e formazione**

41. riconosce l'importanza di promuovere e animare il dialogo sociale settoriale e di strutturare la relazione occupazione-formazione nelle filiere delle industrie marittime; chiede che tali compiti siano svolti da piattaforme specifiche sia nei settori dei trasporti e delle biorisorse marine che nell'industria manifatturiera e della cantieristica. In particolare, si richiama l'attenzione sulla necessità di adattare e promuovere una formazione mirata in campo marittimo e in materia di pesca, in modo che essa sia un elemento di sostegno al ricambio generazionale nella pesca, nell'acquacoltura e nella raccolta dei molluschi; si ricorda altresì la necessità di adattare e promuovere un'istruzione universitaria mirata nel campo della marina mercantile. Si ritiene inoltre necessario istituire un sistema atto a garantire l'efficacia dei programmi di formazione e un'adeguata qualificazione dei formatori;
42. sottolinea che lo sviluppo delle attività offshore implica la mobilitazione di lavoratori dipendenti con solide competenze marittime o l'offerta di una formazione complementare importante per coloro che non conoscono la vita in mare. A tale proposito, mette in evidenza la necessità di realizzare campagne rivolte ai giovani al fine di attrarre talenti e integrare nuovi professionisti nel settore delle industrie marittime, della marina mercantile e della pesca, sia nelle attività a terra che in quelle in mare;
43. si compiace dei passi avanti compiuti con l'adozione delle recenti direttive sul distacco dei lavoratori, fenomeno estremamente diffuso nel settore marittimo, e chiede l'introduzione di un sistema di riconoscimento delle qualifiche professionali, e non solo dei diplomi e attestati, per applicare fino in fondo il principio della «parità di retribuzione a parità di lavoro»;
44. ritiene che la mobilità dei lavoratori dipendenti all'interno dell'UE sia un fattore positivo, che consente di organizzare meglio che sia possibile le catene di valore delle industrie marittime e di far fronte al mutevole andamento delle attività. Occorre perseguire questo obiettivo pur preservando e rafforzando le competenze necessarie a soddisfare le esigenze delle imprese, in primo luogo a livello locale, e in seconda battuta a livello europeo.

III) *Un approccio e proposte specifiche per i grandi settori delle industrie marittime*

**Digitalizzazione delle industrie marittime**

45. sottolinea che è indispensabile prendere in considerazione e sostenere la digitalizzazione e, più in generale, le nuove tecnologie dell'intelligenza artificiale (IA) nell'innovazione marittima.

Propone che i programmi di sostegno e di finanziamento tengano conto di una serie di tematiche che non sono solo di ordine tecnologico ma altresì proprie allo sviluppo di nuovi servizi, quali ad esempio le navi e i robot sottomarini autonomi (AUV = *autonomous underwater vehicles*) o i servizi di sorveglianza marittima e di manutenzione predittiva.

**Bioeconomia blu**

46. sottolinea il potenziale promettente ma ancora scarsamente qualificato della filiera della bioeconomia blu, con molteplici applicazioni sui diversi mercati (alimentazione umana e animale, farmacologia, cosmetica, energia) e forti impatti territoriali; pone l'accento sulla priorità da attribuire ai settori economici più maturi e importanti, ovvero la pesca, l'acquacoltura e le colture marine;

47. accoglie con favore la mobilitazione legata a questa filiera emergente, grazie soprattutto al «Forum della bioeconomia blu» sotto la direzione della DG MARE; ritiene che dopo un'importante fase di investimento in R&S, si debba dare priorità all'industrializzazione e alla commercializzazione di nuovi processi collaudati ed efficacemente gestiti su piccola scala;

48. auspica che sia data una nuova priorità a tale filiera tramite investimenti nell'intera catena di valore, a partire dall'estrazione o dalla produzione ben gestita delle biorisorse fino alle fasi di trasformazione e di valorizzazione dei prodotti;

49. propone, a tale scopo, di stabilire dei collegamenti con filiere marittime più mature, come la pesca e l'acquacoltura, con in prospettiva lo sviluppo di una catena a valle di valorizzazione e trasformazione dei prodotti della pesca capace di generare il più elevato valore aggiunto;

50. sottolinea l'importanza dell'economia circolare marittima per accompagnare lo sviluppo della bioeconomia blu (applicazione del principio «zero scarichi» in mare nelle attività di pesca, recupero dei depositi della linea di deposito marina, residui del processo di valorizzazione delle alghe, trattamento dei rifiuti e delle plastiche ecc.);

51. invita l'Unione europea a sostenere le attività di esplorazione di tutti i mari e gli oceani del pianeta, al fine in particolare di ampliare le conoscenze oceanografiche e di dare impulso alle scienze climatiche (ciclo del carbonio e assorbimento del CO<sub>2</sub>, acidificazione e innalzamento del livello dei mari/oceani ecc.), come pure di classificare le diverse riserve energetiche e non energetiche per valutare meglio il potenziale di valorizzazione delle risorse marine (energia geotermica, minerali strategici ecc.).

**Cantieristica civile e militare**

52. sottolinea il carattere strategico degli investimenti europei nei fattori di differenziazione nel settore della cantieristica, segnatamente riguardo alla digitalizzazione e alla transizione ecologica ed energetica. Si tratta di migliorare la nostra competitività e di riconquistare quote di mercato tramite l'innovazione. Anche le questioni relative al finanziamento sono fondamentali per la cantieristica;

53. richiama l'attenzione sui nuovi mercati collegati a queste transizioni: integrazione di sistemi di propulsione ecologica nelle navi, sistemi innovativi di propulsione senza emissioni di carbonio (nuove concezioni di vela), navi di rifornimento, traghetti elettrici, navi per il trasporto merci a corto raggio, navi di servizio portuali e costiere ecc.;

54. sottolinea l'importanza di rafforzare i legami e la cooperazione locale tra i cantieri e la loro catena di contrattazione congiunta nel quadro dei poli di attività marittime; sottolinea inoltre la necessità di sostenere le aree dove si svolgono attività di cantieristica e di riparazione navale, nel cui ambito operano numerose piccole e medie imprese; auspica un sostegno specifico alle catene di valore del settore dei fornitori di componenti ed equipaggiamenti, i quali rappresentano il 50 % della quota di mercato mondiale e un fatturato doppio rispetto a quello della cantieristica. Nell'ambito della sua politica commerciale e di finanziamento, l'UE deve anche promuovere l'uso di apparecchiature europee per le navi costruite al di fuori dell'UE;

55. incoraggia, nel quadro del dispositivo «European Sea Tech» («tecnologie marine europee»), un'azione sistematica per includere nelle catene di valore del settore della cantieristica nuovi soggetti in grado di contribuire a rafforzare la capacità produttiva, la mobilitazione delle competenze e la competitività europea;

56. sottolinea che la riparazione navale e la costruzione di piccole imbarcazioni costituiscono attività industriali strategiche per le regioni ultraperiferiche, in quanto le flotte e le strutture galleggianti operanti nelle loro acque sono soggette a vincoli dovuti all'insularità e alla distanza dal continente europeo che incidono fortemente sulla loro logistica, sulla manutenzione e sulla sostituzione delle piccole imbarcazioni; pertanto, al fine di sostenere la crescita efficiente delle attività marittime in queste regioni, è opportuno fornire un sostegno specifico a tali attività industriali;

57. ritiene che le questioni marittime debbano essere poste al centro delle nuove politiche di difesa e sicurezza, il che implica un'attenzione particolare alla cantieristica militare; propone al riguardo di tenere maggiormente conto del sostegno allo sviluppo delle tecnologie a duplice uso utilizzabili in entrambi i settori, civile e militare;

58. sottolinea la necessità di rafforzare le capacità delle flotte che svolgono compiti di sorveglianza e sicurezza di competenza dello Stato, e ritiene che tali compiti «sovrani» debbano essere assicurati da navi costruite in Europa; ritiene inoltre che il corretto svolgimento di queste missioni, in particolare nel contesto della Brexit e delle sfide in materia di migrazione, implichi l'impiego delle flotte nazionali esistenti in stretta collaborazione con Frontex, e richieda uno sforzo di solidarietà a livello europeo per dare sostegno ai paesi maggiormente impegnati nello svolgimento di queste missioni di rilevante interesse comune.

### **Energie marine rinnovabili**

59. ritiene che le energie marine rinnovabili siano una filiera con grandi potenzialità, sia per contribuire significativamente alla produzione di energie rinnovabili che per strutturare una catena di valore industriale che crei posti di lavoro locali sostenibili in molte regioni, e per conseguire risultati positivi per le esportazioni; sottolinea che la realizzazione di progetti in questo ambito deve avvenire nel rispetto dell'ambiente e compatibilmente (o anche in sinergia) con le attività preesistenti;

60. mette in evidenza l'andamento al ribasso dei costi assai impressionante osservato nel settore europeo dell'eolico offshore «a fondazione fissa» successivamente all'installazione dei primi impianti di questo tipo nel 1991, e soprattutto grazie alla strutturazione di una filiera industriale europea che ha dato ottimi risultati negli ultimi dieci anni;

61. ricorda l'importanza degli interventi di riparazione e manutenzione a cui sono sottoposte le navi, che devono essere demolite al termine della loro vita utile. Si raccomanda pertanto l'elaborazione, da parte della Commissione, di un piano specifico teso a dotare l'UE di strutture idonee al corretto svolgimento di queste attività, anche sul piano degli impegni di bilancio che risultano necessari per la loro realizzazione;

62. ricorda che portare avanti lo sviluppo di tale filiera implica il proseguimento dell'impegno avviato a livello europeo, segnatamente nella R&S (investimenti per oltre 3 miliardi di EUR), ma passa attualmente per scelte politiche chiare che dipendono innanzitutto dagli Stati membri: fissare volumi e calendari ambiziosi per le gare d'appalto, non solo per l'eolico «a fondazione fissa», attualmente il più sviluppato, ma anche per le nuove tecnologie, quali l'eolico galleggiante, l'energia mareomotrice o l'energia prodotta dal moto ondoso, che necessitano assolutamente di una remunerazione sufficiente e garantita per attirare gli investimenti e innescarne l'industrializzazione;

63. esorta ad adottare, a livello europeo, strumenti ad hoc di sostegno agli investimenti, ma anche di garanzia dei progetti e di gestione dei rischi. L'introduzione di tali strumenti potrebbe ridurre notevolmente i costi di finanziamento e, quindi, far abbassare più in fretta il prezzo di costo dell'energia elettrica prodotta;

64. accoglie con favore i notevoli progressi compiuti negli ultimi anni nel realizzare prove di prototipi e progetti dimostrativi per tecnologie emergenti in condizioni reali di utilizzo, in particolare nel settore dell'energia mareomotrice, con prospettive di riduzioni dei costi sempre meglio controllate e credibili, che devono permettere di giustificare il lancio del mercato mediante tariffe di riacquisto adattate, consolidando così la leadership mondiale degli operatori europei;

65. esorta l'Europa a prefiggersi di conquistare la leadership mondiale nel settore dell'eolico galleggiante, e raccomanda alla Commissione e agli Stati membri di valutare il lancio di bandi di gara coordinati o congiunti per conferire al mercato una maggiore ampiezza di volumi e una più marcata visibilità. Si potrebbe sviluppare un approccio simile per i due settori dell'energia mareomotrice e dell'energia prodotta dal moto ondoso per quanto riguarda gli impianti pilota precommerciali;

66. sottolinea l'importanza di adottare un approccio specifico nelle zone non interconnesse, specialmente nei territori insulari, che permetta di proporre soluzioni globali di autonomia energetica caratterizzata dalla decarbonizzazione tramite una combinazione di tecnologie, segnatamente le energie marine rinnovabili, in funzione delle caratteristiche di ciascun territorio; in quest'ottica, occorre intensificare lo sforzo per mettere a punto macchinari di media potenza;

67. propone che lo sviluppo di queste soluzioni di autonomia energetica sia inoltre sottoposto a prove e convalidato nel quadro di progetti di strutture offshore multifunzionali: queste ultime prefigurano un'accresciuta «marittimizzazione» non soltanto delle attività industriali, ma anche, con il tempo, della vita umana in generale; va sottolineato che queste prospettive di più lungo periodo dovranno necessariamente rispettare criteri rigorosi in termini di sostenibilità e di controllo degli impatti ambientali sul ciclo di vita complessivo dei progetti.

IV) *I porti, una sfida fondamentale per la dinamica delle industrie marittime*

#### **Piattaforme portuali e infrastrutture portuali, costiere e offshore**

68. richiama l'attenzione sulla capacità dei porti di configurarsi, grazie all'integrazione delle loro attività e potenzialità, come ambiti di sviluppo di progetti di crescita blu, dato che possono costituire un modello per la loro estensione a tutte le regioni costiere;

69. insiste affinché i porti, indipendentemente dal loro statuto, continuino a essere considerati attività strategiche in cui i poteri pubblici abbiano ancora propensione a investire, e affinché le regole della concorrenza e del controllo sugli aiuti di Stato consentano tali investimenti;

70. mette in evidenza la necessità di sostenere, con un finanziamento dell'UE, le infrastrutture portuali delle regioni ultraperiferiche, tenuto conto che mancano alternative per il trasporto delle merci e che gli aiuti di Stato destinati a tali infrastrutture non creano, per effetto della loro dimensione puramente locale, distorsioni della concorrenza nel mercato interno dell'UE;

71. sottolinea la vocazione dei porti a essere al contempo poli (*hub*) del trasporto marittimo e piattaforme pronte ad accogliere le industrie marittime e le iniziative d'innovazione e di formazione ad esse associate; richiama l'attenzione sul fattore di attrattiva regionale rappresentato dai porti, al fine di attirare nuove attività industriali all'interno del loro perimetro o nel loro hinterland;

72. sottolinea che è importante che all'interno dei porti siano presenti filiere della logistica e dei servizi marittimi, e che è importante anche sviluppare, oltre alle innovazioni tecniche, nuovi modelli economici e di servizi all'interno dei porti basati, ad esempio, sulla loro graduale digitalizzazione (*smart ports*) e sulle possibilità di migliorare e ottimizzare i processi offerte dalla valorizzazione dei dati (*big data* o megadati);

73. raccomanda di favorire una migliore articolazione tra i porti e il loro ambiente urbano, rafforzando l'autonomia decisionale delle comunità portuali e cercando di preservare l'area portuale al fine di consentire sviluppi futuri;

74. suggerisce di creare, all'interno del dispositivo «European Sea Tech», una rete di porti attivi nello sviluppo dell'economia blu, sulla scia dei lavori realizzati dal Forum europeo dei porti e dai suoi sottogruppi *Ports and hubs for blue growth* («Porti e *hub* per la crescita blu») e *Green ports* («Porti ecologici»);

75. sottolinea l'importanza della filiera dell'ingegneria civile e ambientale per i porti e le zone costiere, al fine di strutturare i siti e il tratto costiero e di accompagnare l'adattamento ai cambiamenti climatici;

76. propone di trasformare i porti in incubatori e potenzialmente, in un prossimo futuro, in gestori di progetti di nuove infrastrutture offshore, ad esempio porti offshore o, più in generale, piattaforme utilizzate in comune per attività dell'economia blu (trasbordo, *hub* logistico, produzione di energie marine rinnovabili, acquacoltura, riparazione navale, base scientifica ecc.);

77. propone di avviare una riflessione sul ruolo funzionale dei porti detti «secondari», ruolo che oscilla tra la specializzazione in mercati di volume ridotto e il rafforzamento dei/la complementarietà rispetto ai grandi porti industriali vicini.

#### **La decarbonizzazione dei porti e del trasporto marittimo**

78. ritiene urgente rafforzare il sostegno agli investimenti nei porti per il rifornimento di GNL delle navi e più in generale per le infrastrutture che contribuiscono a ridurre l'impronta ecologica delle navi stesse (connessione elettrica tra sistemi a bordo della nave e in banchina basata su tecnologie a basse emissioni); considera che questa transizione verso carburanti più ecologici o nuovi vettori energetici sia una priorità per l'attuazione degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e dei gas nocivi per la salute umana; ritiene che gli armatori debbano essere sostenuti per l'adattamento e il rinnovamento della loro flotta; sottolinea che anche il biogas ottenuto a partire da biorisorse (vegetali, agricole e alimentari) può contribuire alla catena del valore del GNL allo scopo di ridurre in misura ancora più significativa, rispetto alle soluzioni attuali, le emissioni di gas a effetto serra;

79. propone di valutare l'opportunità di creare un «corridoio blu di GNL (gas naturale liquefatto) per le isole europee e le regioni ultraperiferiche», in linea con la *Risoluzione del Parlamento europeo del 25 ottobre 2018 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea: è tempo di agire!* (2018/2023(INI)); fa presente, in tale contesto, che sono necessari strumenti finanziari adeguati per sostenere investimenti di questo tipo, che in queste aree sono pur sempre relativamente molto ingenti;



80. richiama l'attenzione sulla necessità di sostenere la ricerca e lo sviluppo dell'acquacoltura offshore, integrando le conoscenze esistenti in materia di ingegneria oceanica nelle acque profonde e di industria 4.0, al fine di ridurre la presenza di aziende di acquacoltura situate nelle zone marittime costiere, a vantaggio di altre attività specifiche dell'economia blu che devono utilizzare lo stesso spazio marino;

81. precisa che studi nel campo della R&S aprono la prospettiva di un possibile utilizzo di carburanti liquidi di sintesi prodotti a partire dalla catena di valore del carbonio e da energie rinnovabili; ritiene che questa possibilità debba essere esplorata con cautela e che queste tecnologie debbano dimostrare di essere relativamente competitive rispetto ad altre soluzioni alternative, di avere un'impronta ambientale bassa e di dare un apporto positivo alla lotta all'effetto serra sull'intero ciclo - e al momento tutto questo è ancora da dimostrare;

82. riconosce che il ricorso al GNL può coprire solo un periodo intermedio e invita a sviluppare il ricorso alla fornitura di energia elettrica per le navi ormeggiate in porto e l'utilizzo di navi elettriche, a sfruttare l'energia solare ed eolica a bordo delle navi e a puntare a una produzione e a un utilizzo competitivi dell'idrogeno di origine rinnovabile nel trasporto marittimo (congiuntamente allo sviluppo delle energie marine rinnovabili, e in particolare delle filiere con un forte potenziale di produzione come l'eolico offshore «a fondazione fissa» e galleggiante);

83. chiede al riguardo che nei porti venga adottata l'infrastruttura di reti intelligenti necessaria per integrare fonti distribuite di energia elettrica rinnovabile, installare sistemi di fornitura di energia elettrica dalla banchina, assicurare la mobilità elettrica e utilizzare altre tecnologie connesse alle reti intelligenti.

Bruxelles, 27 giugno 2019

*Il presidente*  
*del Comitato europeo delle regioni*  
Karl-Heinz LAMBERTZ

---