

Bruxelles, 5 marzo 2026
(OR. en)

6987/26

MAR 28
TRANS 116
IND 163

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	5 marzo 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI relativa alla strategia industriale marittima dell'UE

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 111 final.

All.: COM(2026) 111 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 111 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

relativa alla strategia industriale marittima dell'UE

1. INTRODUZIONE

L'Europa è un continente acquatico. L'Unione europea e i suoi Stati membri gestiscono la zona marittima collettiva più grande al mondo, con 25 milioni di km² di zone economiche esclusive (ZEE)¹. L'Unione dispone di una delle fasce costiere più lunghe al mondo, che si estende per 70 000 km in 22 Stati membri, e di una rete di vie navigabili interne da 42 000 km, con migliaia di porti, porticcioli, cantieri navali e fornitori, il che sottolinea la necessità di sfruttare ulteriormente il potenziale del mercato unico europeo del trasporto per vie navigabili.

Le industrie europee della manifattura marittima² e del trasporto marittimo³ sono settori strategici per l'autonomia, la resilienza, la difesa, la sicurezza economica, la prosperità, la decarbonizzazione e l'uso sostenibile e la protezione dei mezzi e delle risorse delle ZEE europee. Il settore europeo della manifattura marittima è leader mondiale nella cantieristica navale complessa e di fascia alta e nelle tecnologie avanzate. Promuove l'innovazione per il trasporto per vie navigabili sostenibile e le attività dell'economia blu e costituisce un elemento portante della crescita industriale regionale. Il settore europeo del trasporto marittimo è uno dei principali fornitori di servizi marittimi a livello mondiale, garantisce l'approvvigionamento di beni essenziali, consente gli scambi commerciali e contribuisce all'indipendenza energetica dell'UE. Determina inoltre, insieme ad altri segmenti del trasporto marittimo e per vie navigabili, la domanda di prodotti e servizi della manifattura marittima, oltre a plasmare le scelte tecnologiche.

Entrambi i settori sono fondamentali al fine di rafforzare la capacità militare dell'Unione e degli Stati membri agevolando la circolazione delle truppe e fornendo navi da guerra e a duplice uso civile e militare. Sono inoltre essenziali ai fini della diffusione e della protezione delle infrastrutture energetiche digitali e offshore dell'UE, quali condotte, cavi elettrici e di dati e parchi eolici. Altri sottosegmenti, quali il turismo da crociera e nautico, offrono un potenziale importante in termini di innovazione per migliorarne la sostenibilità.

Questo ecosistema di trasporto per vie navigabili si trova ad affrontare sfide. Le relazioni Draghi⁴ e Niinistö⁵ sottolineano la sua esposizione a una concorrenza e a tensioni intense a livello mondiale, a dipendenze crescenti dalla produzione e dal finanziamento di navi da parte di paesi terzi, alla decarbonizzazione e all'invecchiamento della forza lavoro che necessita di miglioramento delle competenze e di riqualificazione.

L'Europa ha bisogno di un quadro strategico che salvaguardi e rafforzi le sue industrie della manifattura marittima e dei trasporti marittimi e ne potenzi la capacità di innovazione, faccia progredire la digitalizzazione, la sostenibilità e la decarbonizzazione quali fonti di opportunità industriali, stimoli la leadership tecnologica e rafforzi la loro competitività. Unitamente ai porti, tali industrie sono essenziali ai fini del posizionamento dell'UE in un teatro geopolitico volatile e per l'autonomia strategica, la sicurezza economica e la

¹ Anche nelle regioni ultraperiferiche dell'UE.

² Il concetto di "manifattura marittima" comprende un'ampia serie di attività e servizi industriali, tra i quali figurano: 1) la costruzione, la riparazione, la manutenzione, la conversione, l'ammodernamento, lo smantellamento e il riciclaggio di navi adibite alla navigazione marittima e interna, imbarcazioni, piattaforme galleggianti e altre unità specializzate di superficie e subacquee; 2) la produzione di attrezzature e tecnologie per attività marittime, portuali e dell'economia blu.

³ Con "trasporto marittimo" si fa riferimento a tutti i segmenti dei servizi di trasporto merci e passeggeri via mare, compresi il trasporto marittimo costiero, a corto raggio e d'alto mare, i servizi di trasporto marittimo specializzati e i modelli di business del trasporto marittimo di linea e con navi da carico non regolari.

⁴ Relazione di Mario Draghi, *The future of European competitiveness*, (2024).

⁵ Relazione del consigliere speciale Niinistö, *Strengthening Europe's civil and military preparedness and readiness*, (2024).

preparazione dell'Unione. Unitamente alla presente strategia industriale marittima, la Commissione propone pertanto anche una strategia portuale dell'UE.

È il momento di agire. La presente strategia industriale marittima dell'UE, basata sul patto per l'industria pulita e su varie iniziative correlate dell'UE⁶, definisce una visione e una linea d'azione nell'ambito di sei pilastri:

Visione dell'industria manifatturiera marittima dell'UE entro il 2030



2. COSTRUIRE, ATTREZZARE E RIPARARE

Un settore della manifattura marittima⁷ forte è strategico per la sovranità dell'Europa, in quanto le offre la capacità di costruire e sottoporre a manutenzione navi, attrezzature, piattaforme e tecnologie necessarie per promuovere e proteggere i suoi interessi vitali: dall'indipendenza energetica, dalla resilienza ai cambiamenti climatici e dall'approvvigionamento alimentare⁸ fino alla protezione delle frontiere, alla difesa, alla protezione delle infrastrutture critiche, alla mobilità militare, all'osservazione degli oceani e alla navigazione nell'Artico⁹.

Preservare una massa critica della cantieristica navale commerciale nell'UE è essenziale al fine di sostenere la cantieristica navale militare, in considerazione delle forti interconnessioni a duplice uso e dell'arricchimento reciproco¹⁰. È altresì importante per mantenere in essere catene di approvvigionamento sostenibili in Europa, che assicurino il controllo delle tecnologie e del know-how fondamentali. Ciò è essenziale al fine di promuovere l'occupazione, gli investimenti e l'innovazione a livello regionale, anche nelle

⁶ Tra cui figurano la bussola per la competitività dell'UE (COM(2025) 30 final), il patto europeo per gli oceani (COM(2025) 281 final), la strategia per la sicurezza marittima dell'UE (14280/23), la strategia sulla resilienza idrica (COM(2025) 280 final) e il piano d'azione per l'inquinamento zero (COM(2021) 400 final).

⁷ La manifattura marittima europea comprende 300 cantieri navali e 28 000 fabbricanti di attrezzature marittime. Nel contesto del percorso di transizione della mobilità (2024) è stata effettuata un'analisi dal basso verso l'alto delle caratteristiche, delle esigenze, delle sfide e delle opportunità del settore. Le raccomandazioni risultanti da tale esercizio sono rispecchiate nella presente strategia.

⁸ Ad esempio attraverso navi specializzate, piattaforme di conversione e galleggianti, strutture di fondazione e infrastrutture elettriche per l'energia rinnovabile offshore in generale e in particolare per l'energia eolica offshore, draghe avanzate che consentano la protezione contro l'innalzamento dei livelli del mare e le inondazioni fluviali, nonché navi per attività di pesca e acquacoltura sostenibili. In particolare, per quanto riguarda i pescherecci, entro il terzo trimestre 2026 la Commissione pubblicherà una tabella di marcia sulla transizione energetica della pesca e dell'acquacoltura dell'UE, nel contesto della quale orienterà il settore nell'ambito della transizione energetica e raccoglierà informazioni e raccomandazioni dal partenariato per la transizione energetica per la pesca e l'acquacoltura dell'UE.

⁹ Mediante navi pattuglia e navi da guerra, navi per la posa di cavi sottomarini, navi a duplice uso, navi da ricerca, tecnologie per l'esplorazione, l'osservazione, il monitoraggio e la sorveglianza degli oceani, rompighiaccio e navi idonee alla navigazione nel ghiaccio.

¹⁰ La nuova comunicazione congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE (JOIN(2025) 977), che sottolinea l'importanza di investire in una base industriale dinamica, riconosce specificamente la cantieristica navale come un settore strategico a duplice uso.

zone periferiche, nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche. Le capacità di riparazione, manutenzione, conversione, ammodernamento e riciclaggio di navi sono essenziali al fine di promuovere la sicurezza, la decarbonizzazione e la circolarità del trasporto per vie navigabili.

2.1 Manifattura marittima dell'UE: promuovere la crescita e la competitività nei mercati guida

Oggi l'Europa è ancora leader mondiale in alcuni dei tipi di navi più sofisticate dal punto di vista tecnologico (ad esempio navi da crociera, navi da guerra, rompighiaccio, navi da ricerca, navi per la posa di cavi sottomarini, navi di appoggio per l'eolico offshore, piattaforme galleggianti e di conversione, yacht e imbarcazioni da diporto), sistemi di propulsione puliti e attrezzature avanzate. Con il 97 % della flotta mondiale di navi da crociera costruito in Europa, la produzione di navi da crociera è fondamentale affinché l'Europa mantenga e rafforzi le proprie capacità complesse di cantieristica navale in altri segmenti che sono essenziali dal punto di vista dell'autonomia strategica.

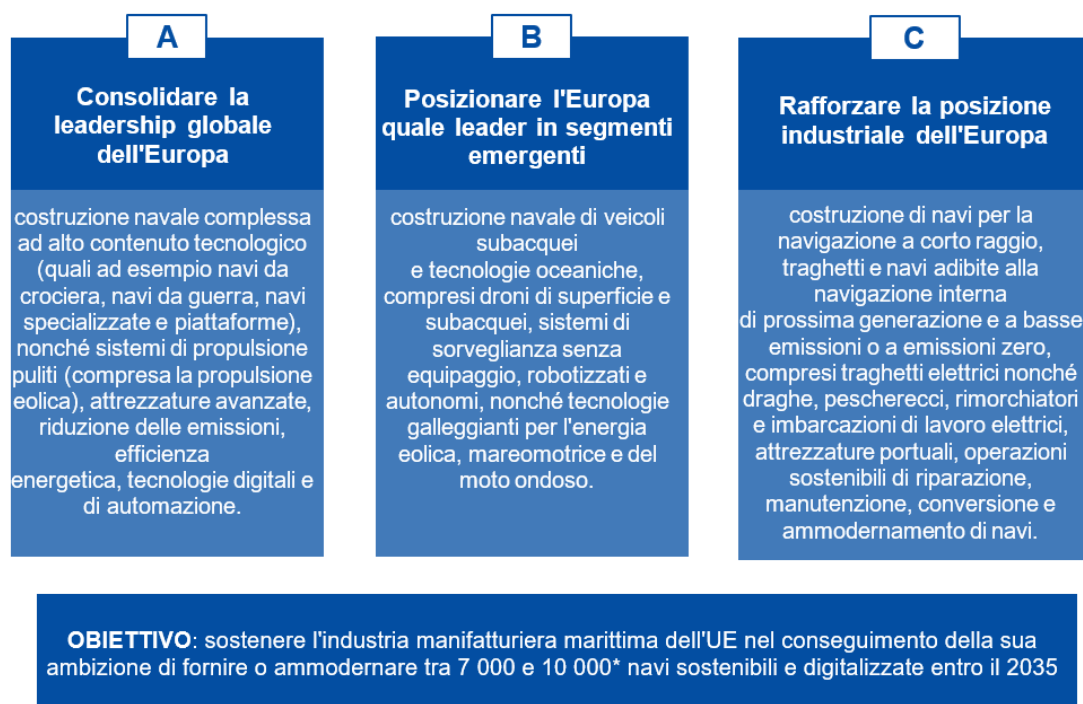
In altri segmenti di mercato, in particolare nella cantieristica navale commerciale, negli ultimi decenni i cantieri navali europei hanno perso quote di mercato a livello mondiale a causa di una distorsione del mercato internazionale, influenzata da massicci investimenti statali in paesi terzi, da pratiche non di mercato e da differenziali di costo del lavoro e dell'energia. I cantieri navali europei si sono specializzati in mercati di valore elevato e di volume ridotto, ma anche concorrenti stranieri stanno entrando in tali segmenti. L'industria dell'UE ha recentemente perso terreno rispetto a paesi quali la Cina in segmenti strategici della cantieristica navale, quali quelli dei traghetti¹¹ e delle navi per impianti eolici offshore. Anche la leadership nei segmenti dei sottomarini e delle attrezzature marittime e portuali è sempre più messa a dura prova.

Al fine di preservare la base manifatturiera marittima dell'Europa e liberare il suo potenziale innovativo, l'UE e i suoi Stati membri devono concentrare gli sforzi di politica industriale negli ambiti in cui sia realisticamente possibile conseguire i migliori risultati, ossia nei **segmenti di valore elevato con un mercato potenziale industriale per la produzione nell'UE¹²**.

¹¹ La quota di mercato europea della cantieristica navale in termini di numero di traghetti di grandi dimensioni (ossia con stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate) forniti al mercato interno (UE) si è attestata al 38 % nel periodo 2020-2024, con una media di tre navi consegnate l'anno. Leader mondiale fino al 2010, l'Europa ha visto calare la propria quota di mercato globale a circa il 15 % nel periodo 2020-2024 (rispetto al 60 % del 2010).

¹² La decarbonizzazione, la digitalizzazione, la prevista espansione della diffusione delle energie rinnovabili offshore e l'emergere di nuovi mercati di crescita nell'economia blu, quali le tecnologie di osservazione sottomarina e oceanica, la mobilità militare e l'impennata degli investimenti nel settore della difesa offrono opportunità per sfruttare e rafforzare la base manifatturiera marittima europea. Ad esempio si stima che entro il 2030 il numero di traghetti elettrificabili aumenterà fino a 364, a seconda di fattori quali il miglioramento dei tassi di densità di energia delle batterie e i tassi di diffusione dell'energia elettrica da terra. Si stima che tra il 2020 e il 2050 due terzi della flotta attuale di 12 000 navi per la navigazione interna che operano sulle vie navigabili europee saranno ammodernati e un terzo sarà costituito da costruzioni nuove (circa 140 nuove navi l'anno).

Strategia industriale marittima dell'UE



* Manifesto di Sea Europe, *Setting sail to build in Europe 10,000 sustainable and digitalised vessels by 2035*, (2024).

Per realizzare tale ambizione saranno necessarie misure orientate tanto all'offerta quanto alla domanda e le giuste condizioni abilitanti, compresa una stretta cooperazione pubblico-privato. A tal fine, la Commissione avvierà un'**alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE** con l'obiettivo di rafforzare la sovranità industriale e la leadership tecnologica dell'Europa in determinati mercati guida nel settore della manifattura marittima e delle tecnologie emergenti. Tale alleanza riunirà i portatori di interessi dell'ecosistema del trasporto per vie navigabili, così come le autorità nazionali e regionali, e spianerà la strada all'individuazione di giustificazioni economiche per attività industriali in Europa, agevolando tabelle di marcia comuni e portafogli di progetti in settori individuati. Tale alleanza si adopererà inoltre per sostenere l'UE e gli Stati membri nell'allineamento delle priorità di investimento, individuando incentivi supplementari per promuovere la domanda e le sinergie lungo l'intera catena del valore in Europa, e coordinerà i meccanismi di sostegno dell'UE con i progetti nazionali.

2.2 Modernizzare la base di produzione marittima dell'UE

Entro il 2030 l'industria europea deve progredire ulteriormente verso una manifattura marittima intelligente e pulita, sfruttando la digitalizzazione, la robotica avanzata, l'intelligenza artificiale (IA), la modularità, l'efficienza energetica e la circolarità nei processi industriali. Ciò è essenziale al fine di rendere la manifattura marittima in Europa più resiliente ed efficiente in termini di costi, attenuare le sfide che si profilano in termini di carenza di manodopera, migliorare la produttività e ampliare la capacità operativa degli impianti industriali.

Presso i **cantieri navali di piccole e medie dimensioni** il ricorso a tecnologie di produzione innovative deve aumentare per quanto riguarda i materiali, i processi, l'IA e le

competenze. Di conseguenza la Commissione sta organizzando un **invito a fare in materia di ricerca e innovazione sul tema "Cantieri navali del futuro"**¹³ con l'obiettivo di sostenere la sperimentazione e la dimostrazione di tali tecnologie nell'ecosistema dei cantieri navali in condizioni reali, al fine di replicare ulteriormente i risultati e applicarli su una scala più ampia.

Le strozzature relative alle autorizzazioni amministrative possono limitare la capacità dei cantieri navali di ampliare o modernizzare le proprie strutture o installare tecnologie di decarbonizzazione, quali infrastrutture per il bunkeraggio di combustibili puliti o l'elettrificazione presso i porti. La recente proposta di regolamento sull'accelerazione delle valutazioni ambientali¹⁴ e il pacchetto sulle reti europee possono sveltire l'elettrificazione di siti industriali, anche presso aree portuali, quali gli impianti di riparazione e manutenzione di navi, e dovrebbero essere adottati quanto prima dai colegislatori. **La proposta di atto legislativo sull'accelerazione industriale** semplificherà e accelererà le procedure di autorizzazione, anche per gli impianti di manifattura marittima.

Infine la Commissione, insieme ai portatori di interessi nell'ambito dell'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE, esaminerà le modalità per ottimizzare le sinergie transfrontaliere tra le catene di produzione e di approvvigionamento, promuovendo la normazione laddove sia possibile realizzare economie di scala, ad esempio al fine di ridurre i costi e i tempi di introduzione di determinati componenti per le navi di prossima generazione.

2.3 Mobilitare gli appalti pubblici e i finanziamenti a sostegno della leadership industriale dell'UE

Un uso strategico degli appalti pubblici può contribuire a promuovere la domanda di beni e servizi puliti e innovativi prodotti nell'UE ("*Made in Europe*"), comprese le principali navi strategiche nei mercati guida¹⁵ essenziali ai fini della resilienza e della sicurezza economica dell'UE.

La Commissione collaborerà con gli Stati membri dell'UE/dello Spazio economico europeo (SEE) al fine di individuare e facilitare un **portafoglio pluriennale aggregato di ordini pubblici presso tutti gli acquirenti pubblici dell'UE/del SEE** al fine di creare un segnale aggregato della domanda pubblica a lungo termine nei segmenti pertinenti (ad esempio traghetti, navi da ricerca, rompighiaccio, rimorchiatori, droni¹⁶) e facilitare la preparazione del settore europeo della manifattura marittima a soddisfare tale domanda.

Nel contesto dell'imminente revisione del quadro dell'UE in materia di appalti pubblici, la Commissione proporrà **requisiti mirati diversi dal prezzo**, nel rispetto degli obblighi internazionali, in segmenti selezionati degli appalti pubblici strategici, a sostegno degli obiettivi dell'UE in materia di resilienza industriale e sicurezza economica.

¹³ Programmi di lavoro 2026-2027 di Orizzonte Europa - CL5-2026-05-D5-12. Bilancio indicativo: 21,00 milioni di EUR.

¹⁴ Proposta di revisione di direttiva al fine di accelerare la procedura di rilascio delle autorizzazioni per progetti infrastrutturali (COM(2025) 1007 final).

¹⁵ Tra gli esempi figurano potenzialmente l'acquisto diretto di traghetti per il trasporto locale, urbano e insulare, navi oceanografiche e da ricerca, rompighiaccio, navi da lavoro, navi per il controllo dell'inquinamento, navi di ricerca e soccorso, navi per la formazione e il salvataggio, appalti di componenti, servizi di riparazione e specializzati quali mezzi e tecnologie da guerra, di pattugliamento e di guardia costiera.

¹⁶ Tenendo conto e in sinergia con l'istituzione della flotta di riserva polivalente di navi posacavi dell'UE in linea con il piano d'azione dell'UE sulla sicurezza dei cavi (JOIN(2025) 9 final) e con le azioni pertinenti nell'ambito del piano d'azione sulla sicurezza dei droni e antidrone (COM(2026) 81 final).

La Commissione valuterà inoltre le dipendenze esterne e la necessità di criteri diversi dal prezzo per l'acquisto di navi specializzate nella progettazione delle condizioni per la messa all'asta di progetti strategici nel settore marittimo, dell'energia rinnovabile o subacqueo.

I finanziamenti pubblici possono inoltre rafforzare la domanda privata di prodotti intelligenti e puliti, promuovendo l'innovazione e la creazione di valore nell'UE. A tal fine, nelle proposte relative al quadro finanziario pluriennale (QFP) (2028-2034), e in particolare nella proposta relativa al Fondo europeo per la competitività (ECF), sono state incluse **condizioni preferenziali mirate dell'UE** al fine di proteggere le tecnologie e le capacità strategiche in linea con gli impegni internazionali.

La nuova **comunicazione congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE**¹⁷ incoraggia vivamente gli Stati membri, il gruppo BEI e altre istituzioni finanziarie internazionali, nonché le banche nazionali di promozione che attuano i bilanci nazionali o dell'UE, a integrare considerazioni di sicurezza economica nelle decisioni di finanziamento¹⁸.

2.4 Garantire una concorrenza leale con paesi terzi

La Commissione mira a garantire una concorrenza leale a livello mondiale e a proteggere l'industria manifatturiera marittima europea da pratiche commerciali dannose, quali prezzi predatori, sovvenzioni non orientate al mercato, violazioni dei diritti di proprietà intellettuale (DPI) e trasferimenti forzati di tecnologia in paesi terzi.

La Commissione avvierà un dialogo strutturato con l'industria manifatturiera marittima dell'UE, eventualmente nel contesto dell'alleanza per le catene del valore marittime industriali, al fine di rafforzare ulteriormente le proprie capacità di intelligence per monitorare la politica globale in materia di cantieristica navale e gli sviluppi del mercato, i rischi strategici, le minacce alla resilienza della catena di approvvigionamento e le opportunità in relazione alla stessa, nonché gli ostacoli all'accesso al mercato in paesi terzi. A tal fine la Commissione farà leva, tra l'altro, sulla nuova alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE, sulla propria rete di delegazioni dell'UE e sul nuovo polo di informazione sulla sicurezza economica, come annunciato nella nuova comunicazione congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE¹⁹. Ciò contribuirà a individuare e identificare meglio i settori nei quali le pratiche commerciali sleali in paesi terzi sono, o possono diventare, dannose per i cantieri navali e i fabbricanti di attrezzature dell'UE, nonché a orientare potenziali misure o azioni commerciali al fine di garantire una concorrenza leale.

Per quanto riguarda una migliore protezione dell'industria dalle pratiche commerciali dannose, la Commissione intende:

- **valutare le opzioni e proporre, ove necessario e fattibile, un nuovo strumento specifico per il settore**²⁰ o modifiche mirate del proprio pacchetto di strumenti di politica commerciale, in linea con gli obblighi internazionali. Le opzioni si concentreranno su segmenti specifici fondamentali per l'autonomia strategica e la

¹⁷ JOIN(2025) 977 final.

¹⁸ Si tratta tra l'altro di dare priorità al sostegno alle imprese dell'UE che riducono le dipendenze dall'estero in settori critici e impedire a fornitori ad alto rischio di paesi terzi di accedere a finanziamenti dell'UE e nazionali.

¹⁹ JOIN(2025) 977 final.

²⁰ Considerando che il regolamento (UE) 2016/1035 relativo alla difesa contro le pratiche di prezzi pregiudizievoli nella vendita di navi non può essere applicato a causa della mancata ratifica dell'accordo dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economici (OCSE) del 1994 sulla costruzione navale.

sicurezza economica dell'Europa e nei quali i cantieri navali dell'UE sono ancora attivi ma subiscono una concorrenza sleale dall'estero²¹;

- **sfruttare gli accordi commerciali e di investimento esistenti e futuri** per tutelare e promuovere gli interessi della base manifatturiera marittima dell'UE, anche attraverso l'accesso al mercato, misure antisovvenzioni, obblighi di trasparenza e disposizioni in materia di protezione dei DPI;
- **rilanciare gli sforzi verso un futuro accordo internazionale nel settore della cantieristica navale** che affronti le pratiche non di mercato nel settore.

La Commissione continuerà a promuovere parità di condizioni nei crediti all'esportazione per le navi sviluppando ulteriormente l'**intesa settoriale sulle navi (SSU – *Ships Sector Understanding*)²² nell'accordo dell'OCSE sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico**, anche attraverso disposizioni specifiche per le navi a emissioni zero e a basse emissioni. La Commissione si adopererà inoltre per sostenere i cantieri navali, i produttori di attrezzature e i fornitori di servizi dell'UE sui mercati di paesi terzi attraverso la **creazione di un nuovo strumento di finanziamento a livello di UE per i crediti all'esportazione²³**.

2.5 Rafforzare il quadro globale per il riciclaggio delle navi e promuovere la circolarità marittima

Il riciclaggio delle navi consente di recuperare e riutilizzare materiali di valore quali l'acciaio, il rame e l'alluminio, riducendo la necessità di estrazione di risorse vergini e sostenendo i principi dell'economia circolare. Si prevede che nel prossimo decennio saranno riciclate oltre 16 000 navi. La Commissione mirerà a **rafforzare la convenzione di Hong Kong sul riciclaggio delle navi²⁴** al fine di offrire un quadro globale aggiornato e più solido. In ultima analisi, l'obiettivo è conseguire il pieno allineamento tra le norme internazionali e il regolamento dell'UE sul riciclaggio delle navi e garantire pratiche di riciclaggio sicure, sostenibili e responsabili a livello internazionale.

La Commissione esaminerà inoltre le modalità per sostenere l'**espansione della capacità interna di riciclaggio di navi dell'UE** rendendola più efficiente sotto il profilo dei costi e collaborerà con partner commerciali aventi capacità di riciclaggio di navi, a cominciare dall'India, al fine di promuovere elevate norme ambientali e sociali, sulla base del regolamento dell'UE sul riciclaggio delle navi. Dato che i materiali riciclati diventeranno sempre più preziosi per la produzione verde dell'UE, la Commissione è pronta ad assistere i portatori di interessi nello sviluppo di approcci dell'UE "*dalla culla alla culla*" nel contesto dell'industria marittima per quanto riguarda la produzione di acciaio, la cantieristica navale e i cluster di riciclaggio di navi e rottami in Europa²⁵, promuovendo sinergie industriali, opportunità e migliori pratiche ambientali.

²¹ Ad esempio i tipi di navi essenziali per la mobilità militare e la sicurezza delle forniture in tempi di crisi, quali i traghetti e le navi adibite alla navigazione interna, nonché le navi specializzate che sono fondamentali per salvaguardare l'infrastruttura energetica e digitale offshore dell'Europa.

²² Ciò significa creare parità di condizioni (grazie alle quali la concorrenza si basa sul prezzo e sulla qualità delle navi e non sulle condizioni finanziarie previste), così come adoperarsi al fine di eliminare le distorsioni commerciali connesse ai crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico.

²³ Questo nuovo strumento fornirebbe sostegno finanziario dell'UE alle agenzie nazionali per il credito all'esportazione dell'UE al fine di migliorare la competitività delle loro offerte finanziarie, anche a favore di acquirenti internazionali di navi.

²⁴ Convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente (2009).

²⁵ Potenzialmente nell'ambito della nuova alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE.

La Commissione continuerà a sostenere le strategie di circolarità marittima, dalla progettazione alla fine del ciclo di vita e al recupero dei materiali, attraverso il sostegno alla ricerca e allo sviluppo²⁶. La tabella di marcia sull'attuazione dell'economia circolare per le imbarcazioni da diporto a fine vita²⁷, che fissa obiettivi da raggiungere entro il 2030, guiderà gli ulteriori sforzi in questo settore.

Azioni faro

- *Avviare un'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE al fine di promuovere la leadership nei mercati guida;*
- *sostenere la trasformazione digitale, pulita e circolare dei cantieri navali europei ("cantieri navali del futuro");*
- *mobilitare gli appalti pubblici e i finanziamenti dell'UE, come proposto nel QFP, a sostegno della leadership industriale dell'UE, anche attraverso riserve di ordini pubblici e criteri mirati di sicurezza economica e diversi dal prezzo;*
- *azioni volte a garantire una concorrenza leale a livello internazionale per i cantieri navali e i fabbricanti di attrezzature dell'UE, compresi i crediti all'esportazione per le navi e, ove necessario e fattibile, misure commerciali specifiche per il settore.*

3. TRASPORTARE E CONNETTERE

Il trasporto marittimo, in quanto settore strategico, rappresenta circa il 75 % del commercio estero dell'UE e il 30 % del trasporto merci all'interno dell'UE. La flotta controllata dall'UE è la più grande al mondo e rappresenta oltre un terzo del tonnellaggio del trasporto marittimo mondiale in tutti i segmenti. Gli operatori europei mantengono posizioni forti di mercato nel trasporto containerizzato e alla rinfusa, nel trasporto di energia e nei servizi marittimi altamente specializzati. I collegamenti marittimi passeggeri e merci sono essenziali per le isole e le regioni ultraperiferiche dell'UE, in quanto garantiscono la coesione territoriale e sostengono le comunità locali e il turismo. Le flotte battenti bandiera dell'UE e controllate dall'UE sono riconosciute a livello internazionale per le loro norme esemplari in materia di protezione e sicurezza, innovazione e prestazioni ambientali²⁸.

Allo stesso tempo, il settore del trasporto marittimo dell'UE opera in un contesto sempre più complesso caratterizzato da perturbazioni e volatilità politica, costi della transizione energetica, invecchiamento della forza lavoro e intensa concorrenza a livello globale, in particolare da parte dell'Asia orientale e sudorientale. I recenti sviluppi geopolitici ne hanno sottolineato ancora una volta l'importanza strategica per il commercio mondiale di energia e beni. Allo stesso tempo, hanno evidenziato la crescente esposizione del settore alle sfide internazionali in materia di sicurezza, che comportano rischi significativi per la libertà di navigazione, ma soprattutto per la sicurezza delle navi e dei loro equipaggi, e comportano un aumento dei costi di trasporto e assicurazione.

²⁶ Basandosi anche su strumenti quali i passaporti che consentono un sistema di tracciabilità dell'intero ciclo di vita e dei materiali delle navi e su indici di prestazione ambientale dei cantieri navali sviluppati nell'ambito dei progetti *Circle of Life* ed *EcoShipYards* finanziati dall'UE.

²⁷ Tabella di marcia sull'attuazione dell'economia circolare per le imbarcazioni da diporto a fine vita, elaborata nel 2023 da European Boating Industry in collaborazione con la Commissione.

²⁸ Le convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in materia di sicurezza marittima e protezione dell'ambiente sono recepite nell'*acquis* dell'UE. Gli Stati membri sono giuridicamente tenuti ad applicarle unitamente alle norme specifiche dell'UE, spesso rispettando prescrizioni più rigorose rispetto ad altre regioni del mondo.

In tale contesto, la presente strategia mira a salvaguardare il settore in quanto fornitore fondamentale di servizi di trasporto marittimo di qualità elevata, efficienti, sicuri e sostenibili, creando nel contempo condizioni migliori per la base manifatturiera dell'UE.

Il conseguimento degli obiettivi della presente strategia richiede un quadro politico e normativo coerente nonché cooperazione a livello nazionale e di Unione. **L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) funge da spina dorsale tecnica e operativa della politica dei trasporti marittimi dell'Unione.** Svolge un ruolo fondamentale nell'attuazione armonizzata e facilita soluzioni innovative ed efficienti, anche attraverso la sua ampia base di conoscenze. Sarà inoltre fondamentale nel sostenere l'attuazione delle azioni normative definite nella presente strategia. Inoltre l'EMSA fornisce assistenza tecnica e sostegno allo sviluppo di capacità delle autorità marittime nel Mediterraneo²⁹. **3.1 Proprietà e bandiere**

Il mantenimento di una quota sostanziale delle risorse marittime e il rafforzamento dell'attrattiva delle bandiere dell'UE sosterranno la posizione dell'Unione nel commercio mondiale e salvaguarderanno le linee di comunicazione. Ciò rafforzerà inoltre la capacità dell'UE di definire norme e politiche globali in materia di sicurezza, protezione, lavoro, clima e protezione dell'ambiente.

In tale contesto la Commissione **continuerà a fare affidamento sugli** orientamenti comunitari in materia di **aiuti di Stato ai trasporti marittimi**³⁰ al fine di valutare i regimi di sostegno degli Stati membri (ad esempio l'imposta sul tonnellaggio), che costituiscono uno strumento essenziale per preservare le quote di mercato e la competitività del settore del trasporto marittimo a livello interno e aumentare l'attrattiva delle bandiere degli Stati membri di fronte all'intensa concorrenza mondiale. La Commissione **esorta gli Stati membri a portare avanti ulteriormente misure pragmatiche** quali l'aumento dell'efficienza dei processi amministrativi nazionali³¹, il perseguimento dei certificati digitali, la piena digitalizzazione dei registri e l'utilizzo di strumenti basati sull'IA per ottimizzare le procedure. Da parte sua, la Commissione **istituirà un dialogo strutturato di cooperazione** con gli Stati membri e i portatori di interessi del settore al fine di stimolare la competitività e trasporti marittimi di qualità, anche nel contesto dell'attuazione della legislazione internazionale e dell'UE in materia di **rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera**. La Commissione, unitamente agli Stati membri, continuerà a adoperarsi in seno all'IMO per rafforzare la vigilanza regolamentare degli Stati di bandiera al fine di consentire loro di adempiere efficacemente le loro responsabilità.

3.2 Transizione energetica e decarbonizzazione

Promuovere la decarbonizzazione e la riduzione dell'inquinamento del settore marittimo, mantenendone nel contempo il vantaggio competitivo, richiede norme chiare e prevedibili, anche a livello mondiale. Ciò può promuovere l'innovazione e la leadership in un mercato del trasporto marittimo in rapida evoluzione e stimolare la domanda di combustibili e tecnologie puliti in Europa.

²⁹ Con il programma SAFEMED V finanziato dall'NDICI-Europa globale.

³⁰ C(2004) 43, GU 2004.

³¹ Ad esempio in termini di qualità e fluidità dell'amministrazione, approccio basato sui rischi, riduzione dei tempi di attesa e razionalizzazione delle ispezioni.

La transizione verso l'energia pulita richiederà la combinazione di una maggiore efficienza energetica e dell'adozione di nuove tecnologie di propulsione e combustibili alternativi. Al fine di creare le condizioni per una produzione e una diffusione massicce di tali combustibili nei settori in cui le emissioni sono *difficili da abbattere*, la Commissione ha presentato il **piano di investimenti per i trasporti sostenibili**³². Per quanto riguarda il trasporto marittimo, ciò si tradurrà in un maggiore ricorso a combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e nell'elettrificazione diretta, ove possibile³³. In tale contesto, la Commissione perseguirà altresì un mercato integrato del biometano, invitando nel contempo gli Stati membri a garantire che le misure nazionali non introducano ostacoli indiretti agli scambi transfrontalieri di biometano o ne limitino la disponibilità all'interno del mercato unico. L'alleanza per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio incoraggerà le discussioni tra gli armatori, l'industria dei combustibili sostenibili e gli istituti finanziari volte a promuovere la produzione e la fornitura di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto per vie navigabili.

FuelEU Maritime e l'inclusione del settore del trasporto marittimo nell'EU ETS sottolineano l'impegno dell'UE nel plasmare la transizione verso l'energia pulita del trasporto marittimo, con un percorso chiaro che consenta al settore di conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione dell'UE. Al fine di agevolare ulteriormente l'attuazione di tali atti e ridurre la complessità normativa e amministrativa derivante dalle incoerenze e sovrapposizioni attualmente esistenti, la Commissione **valuterà le modalità per semplificare e razionalizzare il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) esistente**, al servizio tanto dell'EU ETS per il trasporto marittimo quanto di FuelEU Maritime, realizzando ulteriori sinergie nel processo di conformità MRV³⁴.

Il modo più efficace per affrontare gli impatti climatici del trasporto marittimo e garantire parità di condizioni consiste in un'azione globale ambiziosa, che attui l'obiettivo della strategia dell'IMO del 2023 per il trasporto marittimo internazionale che prevede l'azzeramento delle emissioni nette di gas a effetto serra entro il 2050. L'UE **proseguirà i lavori in seno all'IMO e instaurerà collaborazioni con partner internazionali per adoperarsi a favore di soluzioni globali**, sostenendo l'impegno del settore del trasporto marittimo dell'UE a favore della decarbonizzazione e gli investimenti già effettuati al fine di conseguire tale obiettivo. In linea con gli impegni giuridici esistenti, la Commissione rivedrà la legislazione pertinente dell'UE tenendo conto delle misure globali adottate in seno all'IMO al fine di evitare doppi pagamenti.

La Commissione provvederà inoltre ad **agevolare la cooperazione tra i portatori di interessi creando una rete europea di rotte e poli verdi per il trasporto marittimo**. Ciò si baserà sulle iniziative esistenti, comprese le strategie relative a diversi bacini marittimi e lo spazio marittimo europeo³⁵. L'obiettivo è aumentare la prevedibilità per le decisioni di investimento e coordinare i progetti di sostenibilità relativi al funzionamento delle navi, alla diffusione delle tecnologie, all'approvvigionamento di combustibili e alle infrastrutture

³² COM(2025) 664 final.

³³ Fornitura di energia elettrica da terra, traghetti elettrici e trasporto marittimo a corto raggio.

³⁴ Ad esempio, per quanto concerne l'allineamento delle definizioni applicabili e degli elementi e dei processi di progettazione.

³⁵ Lo spazio marittimo europeo è una dimensione marittima della rete transeuropea dei trasporti.

portuali³⁶. Se del caso, tale azione potrebbe coinvolgere i paesi candidati all'adesione all'UE, sulla base di quadri giuridici esistenti, quali la rete transeuropea dei trasporti³⁷.

3.3 Sicurezza - un pilastro di trasporti marittimi di qualità elevata e resilienza

La sicurezza è un fattore abilitante strategico per servizi di trasporto marittimo di qualità elevata, nonché un elemento portante della competitività e della leadership tecnologica del settore manifatturiero dell'UE. Dato che il trasporto marittimo sta passando rapidamente all'uso di combustibili alternativi, alla digitalizzazione e all'automazione, i protocolli di sicurezza devono evolvere al fine di gestire i nuovi rischi a livello operativo, tecnologico e di cibersicurezza. L'invecchiamento della flotta passeggeri battente bandiera dell'UE sottolinea ulteriormente la necessità di accelerare la modernizzazione delle flotte³⁸.

A livello mondiale, le norme di sicurezza dell'IMO devono tenere il passo con il progresso tecnologico, anche per quanto riguarda i combustibili e i sistemi di propulsione alternativi, le tecnologie di efficienza energetica, la formazione dei marittimi e il trasporto marittimo automatizzato. **L'UE rafforzerà il proprio impegno in seno all'IMO a favore della definizione di tali norme, il che contribuirà anche a garantire parità di condizioni a livello mondiale.**

Nell'UE un livello elevato di sicurezza marittima è garantito dall'integrazione dei regolamenti IMO nel diritto dell'UE. Nel 2026 la Commissione riferirà in merito alla direttiva dell'UE sulla sicurezza per le navi da passeggeri³⁹ e alla direttiva sull'equipaggiamento marittimo⁴⁰ in preparazione del loro riesame, con l'obiettivo di **adeguare le prescrizioni attuali alle sfide in materia di decarbonizzazione e digitalizzazione**. Alla luce dell'importanza cruciale della sicurezza delle navi da passeggeri e della connettività regionale sicura, la Commissione valuterà la possibilità di **estendere le prescrizioni in materia di sicurezza delle navi da passeggeri dell'UE a tutte le rotte all'interno dell'UE**. Per quanto concerne i servizi offshore, la Commissione esaminerà la fattibilità di un **quadro dell'UE per il riconoscimento reciproco delle navi di servizio offshore e delle navi industriali**, anche per il trasporto di personale industriale o equipaggi e per la posa e la manutenzione di cavi sottomarini. La Commissione provvederà inoltre a **valutare l'opportunità di estendere l'ambito di applicazione della direttiva sull'equipaggiamento marittimo o dei vigenti accordi di riconoscimento reciproco tra organismi riconosciuti** al fine di includervi equipaggiamenti supplementari. L'obiettivo sarebbe quello di semplificare le procedure di omologazione e migliorare l'accesso ai mercati internazionali, garantendo nel contempo il massimo livello di sicurezza.

Alla cosiddetta "flotta ombra"⁴¹, costituita in gran parte da navi obsolete soggette a una giurisdizione e a un controllo poco chiari, che spesso operano al di fuori delle normali

³⁶ Lo sviluppo delle infrastrutture portuali è fondamentale per la transizione energetica e la decarbonizzazione ed è affrontato nella strategia portuale dell'UE.

³⁷ Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013.

³⁸ Come sottolineato nella relazione EMSAFE pubblicata dall'EMSA nel dicembre 2025.

³⁹ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

⁴⁰ Direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

⁴¹ Definita dall'IMO nella risoluzione A.1192 (33), adottata il 6 dicembre 2023.

pratiche di trasparenza e conformità in relazione alla bandiera, sono legate sfide significative per la sicurezza marittima e problematiche ambientali. Ciò comporta, tra l'altro, rischi maggiori per l'ambiente marino, anche per le aree designate come particolarmente sensibili, quali il Mar Baltico. La Commissione, in stretta cooperazione con il servizio europeo per l'azione esterna (SEAE) e con il sostegno dell'EMSA, **rafforzerà la sorveglianza e il monitoraggio della flotta ombra⁴² e migliorerà l'applicazione delle norme esistenti**. Approfondirà inoltre la cooperazione internazionale per colmare le lacune rimanenti e sostenere le norme globali in materia di sicurezza marittima e ambiente, compresa l'applicazione di misure restrittive.

3.4 Semplificare le formalità amministrative per sfruttare il potenziale del mercato unico europeo del trasporto per vie navigabili

La complessità delle procedure amministrative derivanti dalla legislazione mondiale, dell'UE e nazionale rappresenta una sfida significativa per il trasporto marittimo dell'UE, causando ritardi, aumentando i costi e riducendo l'efficienza complessiva⁴³. Questa situazione incide in particolare sul trasporto marittimo a corto raggio, segnatamente sugli operatori di dimensioni inferiori, nella concorrenza modale con il trasporto su strada.

Si prevede che le procedure diventeranno notevolmente più semplici quando sarà pienamente attuata la dichiarazione armonizzata attraverso il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe)⁴⁴. **La Commissione invita gli Stati membri a portare a termine l'attuazione del regolamento EMSWe.**

Su una scala più ampia, la Commissione ha proposto **un'ambiziosa riforma doganale** che dovrebbe promuovere una cooperazione pubblico-privato efficiente ai fini dell'attuazione delle formalità doganali in tutti i settori economici, compreso quello marittimo. Secondo la proposta, un centro doganale digitale⁴⁵ sarà a disposizione degli operatori marittimi a partire dal 2032. Al fine di agevolare gli scambi commerciali, la Commissione perseguirà **una rapida interconnettività tra le interfacce uniche marittime nazionali e il futuro centro doganale digitale.**

Sebbene le misure di cui sopra facilitino la conformità, rimane parimenti essenziale ridurre i dati che le navi devono comunicare quando fanno scalo presso porti dell'UE. Attualmente le navi possono essere tenute a trasmettere fino a 1 200 elementi di dati, due terzi dei quali derivano da leggi nazionali⁴⁶. Al fine di sfruttare appieno il potenziale offerto dal mercato unico europeo del trasporto per vie navigabili, la Commissione **invita gli Stati membri a collaborare per semplificare e razionalizzare gli obblighi di comunicazione a livello nazionale e di UE.**

La Commissione **consulterà il settore marittimo** al fine di individuare ulteriori semplificazioni delle procedure amministrative e delle prescrizioni in materia di dati.

⁴² Nel dicembre 2025 il Consiglio ha approvato una dichiarazione sul rafforzamento del diritto internazionale del mare in relazione alle minacce provenienti dalla flotta ombra e sull'intenzione di sviluppare strumenti per affrontare tali minacce.

⁴³ Secondo lo studio recente della Commissione europea sul trasporto marittimo a corto raggio, le formalità amministrative possono rappresentare fino al 5 % dei costi operativi totali di una nave.

⁴⁴ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE.

⁴⁵ Il centro doganale digitale sarebbe costituito da una serie di servizi e sistemi elettronici volti a utilizzare i dati per fini doganali e consentire l'attuazione elettronica della normativa doganale.

⁴⁶ Analisi propria.

3.5 Perseguire gli interessi dell'UE a livello internazionale

Poiché l'UE è una grande potenza economica, il suo coinvolgimento nel trasporto marittimo internazionale è cruciale non soltanto al fine di sostenere la crescita economica dell'Unione, ma anche per orientare le politiche marittime globali verso parità di condizioni, sostenibilità, sicurezza e innovazione tecnologica.

La Commissione, insieme agli Stati membri dell'UE, provvederà pertanto a **intensificare i propri sforzi in seno all'IMO** e cercherà di **massimizzare l'impatto dell'UE attraverso alleanze più ampie con partner internazionali**.

Per quanto riguarda la resilienza delle catene di approvvigionamento, meritano particolare attenzione i punti di strozzatura a livello marittimo (ossia i nodi critici per il commercio globale e la mobilità militare) e le rotte emergenti, ad esempio nell'Artico⁴⁷. La **Commissione esorta gli Stati membri a intensificare la collaborazione e ad allocare risorse sufficienti per rafforzare la presenza strategica dell'UE, anche a livello navale, in queste zone critiche**, al fine di garantire la continuità dell'accesso alle rotte di trasporto marittimo internazionale, in modo da proteggere la sicurezza dell'Unione. Inoltre gli Stati membri interessati dovrebbero poter chiedere sostegno ad altri Stati membri o al SEAE per fornire assistenza, attraverso canali diplomatici, alle navi battenti la loro bandiera che sono sottoposte a fermo o rischiano di essere sottoposte a fermo, a seconda delle circostanze.

La Commissione mantiene il proprio impegno fermo a favore dell'**inclusione di impegni globali in materia di servizi di trasporto marittimo internazionale negli accordi di libero scambio**. Tali sforzi dovrebbero migliorare le condizioni di accesso al mercato e il trattamento non discriminatorio degli operatori dell'UE in paesi terzi, compreso l'accesso a porti e l'uso di servizi ausiliari⁴⁸. Nel complesso, **l'UE potrebbe perseguire impegni più equilibrati e reciproci nel contesto della propria politica commerciale marittima**, in particolare da parte di partner che impongono restrizioni quali sistemi di riserva dei carichi e tasse portuali discriminatorie.

Gli Stati membri necessitano di un quadro giuridico prevedibile per garantire il rispetto del diritto dell'UE nella gestione dei loro **partenariati marittimi bilaterali**⁴⁹. La **Commissione proporrà una legislazione** che stabilisca le condizioni alle quali gli Stati membri dovranno dichiarare gli accordi bilaterali esistenti compatibili con il diritto dell'UE e negoziare e concludere accordi nuovi che promuovano gli interessi dell'UE.

Le compagnie di navigazione dell'UE necessitano di un accesso affidabile e a prezzi competitivi a combustibili alternativi e infrastrutture lungo le rotte e presso i poli globali. L'iniziativa del Global Gateway per i corridoi e i poli verdi per il trasporto marittimo⁵⁰ promuove la diffusione di combustibili puliti e alternativi attraverso partenariati con paesi terzi vantaggiosi per tutte le parti. Al fine di salvaguardare gli investimenti e tutelare gli interessi dell'UE nel contesto delle catene di approvvigionamento internazionali, la Commissione **integrerà le prescrizioni in materia di sicurezza e protezione nello sviluppo dei partenariati del Global Gateway relativi a porti e catene del valore**

⁴⁷ Attraverso l'imminente revisione della politica dell'Unione per l'Artico.

⁴⁸ Quali movimentazione merci (compresi i terminali per container), servizi di deposito e magazzinaggio, attività di agenzia e spedizione merci.

⁴⁹ Alla luce del parere di Singapore della Corte di giustizia dell'Unione europea del 2017, che ha confermato che l'UE detiene la competenza esclusiva per negoziare e concludere accordi internazionali in materia di servizi di trasporto marittimo qualora tali accordi possano incidere sulle norme dell'UE vigenti o modificarle.

⁵⁰ [Global Gateway - Partenariati internazionali - Commissione europea](#).

conclusi con paesi in via di sviluppo. Rafforzerà ulteriormente tale approccio approfondendo i partenariati con paesi terzi sviluppati che ospitano i principali poli di trasporto marittimo a livello mondiale.

Nel contesto del patto per il Mediterraneo⁵¹, la Commissione promuoverà lo sviluppo di collegamenti di trasporto efficienti e sostenibili e una maggiore sicurezza dell'Unione.

3.6 Sostegno ai settori della navigazione interna, delle crociere e della nautica da diporto

Al fine di sfruttare appieno il potenziale inutilizzato del trasporto per vie navigabili interne nel contesto del sistema europeo dei trasporti, la Commissione europea proporrà un **follow-up del programma NAIADES III**. Tale iniziativa si concentrerà sulla risposta alle sfide critiche per la competitività del trasporto per vie navigabili interne, tra cui la modernizzazione dei porti interni, il rafforzamento della resilienza delle infrastrutture e l'adozione di tecnologie innovative, come i sistemi automatizzati e le navi a zero o a basse emissioni.

L'imminente **strategia dell'UE per il turismo sostenibile** continuerà a **promuovere la crescita sostenibile dell'ecosistema del turismo**, compresi i settori delle crociere e della navigazione da diporto.

Azioni faro

- *Proseguire i lavori in seno all'IMO volti al conseguimento di soluzioni globali e rivedere la pertinente legislazione dell'UE tenendo conto delle misure globali adottate in seno all'IMO al fine di evitare doppi pagamenti;*
- *prendere in considerazione modalità per semplificare il quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica per l'EU ETS e FuelEU Maritime e snellire le formalità amministrative per le operazioni di trasporto marittimo;*
- *perseguire un'ambizione globale, anche attraverso un maggiore impegno nel contesto dei lavori dell'IMO, promuovere partenariati strategici con paesi terzi e garantire il buon funzionamento dei mercati marittimi globali.*

4. METTERE IN SICUREZZA E PROTEGGERE

Il settore marittimo si trova ad affrontare minacce crescenti, tanto a livello di superficie quanto sui fondali marini. Le minacce sottolineano la necessità di solide **capacità a livello di navi da guerra e rompighiaccio e di veicoli subacquei e a duplice uso** al fine di sostenere le esigenze dell'UE in materia di difesa, sicurezza artica, protezione delle infrastrutture critiche e mobilità militare. Affrontare tali sfide può creare opportunità di crescita nel settore marittimo dell'UE, anche sfruttando e promuovendo la produzione di navi, piattaforme e tecnologie a duplice uso.

4.1 Rafforzare la base industriale e tecnologica navale europea

L'evoluzione del panorama geopolitico richiede lo sviluppo di sistemi navali, navi e piattaforme all'avanguardia in grado di operare in modo integrato in contesti di minaccia complessi e multisettoriali, compresi, se necessario, ambienti climatici e geografici estremi (ad esempio l'Artico).

⁵¹ [JOIN\(2025\) 26 final](#).

Al fine di conseguire gli obiettivi in materia di prontezza alla difesa per il 2030, a livello di UE e nazionale si registra un interesse notevole ad espandere le capacità di produzione navale⁵². **Gli Stati membri possono sfruttare le diverse opportunità offerte dal piano ReArm Europe⁵³, che mira a mobilitare fino a 800 miliardi di EUR di spesa per la difesa entro il 2030**, al fine di rafforzare le capacità industriali e tecnologiche navali. Figurano in tale contesto il sostegno allo sviluppo di interfacce e protocolli standardizzati, l'agevolazione dell'interoperabilità tra le marine europee, l'integrazione di sistemi di fabbricanti diversi e la promozione di settori di capacità strategici⁵⁴.

Il Fondo europeo per la difesa (FED) continuerà a rafforzare la capacità degli integratori di sistemi navali e dei fornitori di attrezzature dell'UE sostenendo temi collaborativi in materia di ricerca e sviluppo in linea con le priorità del piano di sviluppo delle capacità⁵⁵.

Inoltre il **programma per l'industria europea della difesa (EDIP)** sosterrà l'aumento delle capacità di produzione industriale, compensando il costo della cooperazione negli appalti congiunti. Sosterrà inoltre il passaggio dal prototipo alla produzione su vasta scala, collegando le attività di ricerca e sviluppo sostenute dal Fondo europeo per la difesa.

4.2 Garantire la leadership tecnologica nella conoscenza del settore marittimo

La protezione di infrastrutture sottomarine, portuali e offshore critiche richiede un approccio multisettoriale che comprenda tecnologie quali droni subacquei e di superficie, sensori, sistemi di allarme rapido, sistemi di comunicazione subacquei, sistemi di lancio e recupero e navi porta-droni. È necessaria una cooperazione più stretta tra i governi e l'industria al fine di creare architetture complesse di conoscenza situazionale che integrino tecnologie avanzate attraverso un sistema di comando e controllo unico. Ciò crea nel contempo opportunità per ancorare la leadership industriale marittima dell'UE in un segmento strategico emergente.

Il **piano d'azione dell'UE sulla sicurezza dei cavi⁵⁶**, che delinea lo sviluppo di un meccanismo di sorveglianza integrata dei cavi sottomarini per i singoli poli di bacini marittimi, e il **piano d'azione sulla sicurezza dei droni e antidrone⁵⁷**, con misure industriali per i droni quali un'iniziativa di acquisto in comune, contribuiranno a garantire capacità tempestive di individuazione delle minacce e di risposta alle stesse.

Al fine di rafforzare la conoscenza del settore marittimo a livello di UE dallo spazio ai fondali marini e colmare le carenze di capacità, sarà importante sfruttare la base

⁵² La Commissione valuterà le esigenze del settore navale dell'UE, la sua catena di approvvigionamento, il grado di dipendenza dell'UE e la necessità di mantenere inventari strategici. Nel terzo trimestre 2026 è previsto l'avvio di uno studio nell'ambito del programma di lavoro 2026-2027 di Orizzonte Europa (studio dei servizi scientifici e tecnici del Centro comune di ricerca concernente la resilienza della catena di approvvigionamento del trasporto per vie navigabili).

⁵³ JOIN(2025) 27 final.

⁵⁴ Compresa le navi e le tecnologie a duplice uso, le navi per usi speciali per la manutenzione di infrastrutture offshore e sottomarine (ad esempio navi per la posa, la manutenzione e la riparazione di cavi) e le capacità di trasporto marittimo (ad esempio traghetti, rompighiaccio, navi ospedale, navi di appoggio per equipaggi, navi di appoggio offshore, draghe, rimorchiatori).

⁵⁵ Combattimento navale e interdizione marittima in tutti e tre i settori chiave, ossia il potenziamento dei sistemi navali di superficie esistenti, i sistemi navali di combattimento di superficie di prossima generazione e i sistemi marittimi armati a lungo raggio con e senza equipaggio. Per maggiori dettagli, cfr. Agenzia europea per la difesa (AED), *The 2023 EU Capability Development Priorities*.

⁵⁶ JOIN(2025) 9 final.

⁵⁷ COM(2026) 81 final.

industriale marittima europea, sulla base del patto per gli oceani e di altre iniziative dell'UE esistenti⁵⁸ in questo settore, al fine di sostenere ulteriormente:

- l'aumento delle attività di ricerca e sviluppo in tecnologie e sistemi militari/a duplice uso per il comando, il controllo, la comunicazione, l'intelligence, la sorveglianza e la ricognizione;
- appalti comuni di droni ad uso marittimo senza equipaggio e sistemi di comunicazione per le navi da guerra, la guardia costiera e le autorità portuali, garantendo il coordinamento;
- investimenti a favore e sviluppo di soluzioni di cibersicurezza e sistemi integrati che combinino capacità di sorveglianza per consentire un approccio globale e coordinato alla sicurezza marittima e alla protezione dei porti.

A questo proposito, la Commissione incoraggia gli Stati membri a sfruttare le opportunità offerte dall'EDIP, in particolare la possibilità di istituire **progetti europei di interesse comune nel settore della difesa**, anche nel settore della **conoscenza del settore marittimo**.

4.3 Sostenere la mobilità militare e la preparazione alle emergenze

La comunicazione congiunta sulla mobilità militare⁵⁹ sottolinea il ruolo del trasporto a duplice uso, compreso quello marittimo, nel consentire la mobilità militare e la preparazione alle emergenze. Sottolinea inoltre la necessità per l'UE di ampliare la sua capacità industriale al fine di fornire capacità di mobilità militare. A tale proposito, il potenziale di duplice uso dei traghetti europei risulta essere importante, dato che può svolgere un ruolo chiave nel trasporto rapido ed efficiente di truppe, veicoli e attrezzature lungo le rotte marittime a corto e medio raggio, nonché nell'evacuazione e nei soccorsi di emergenza. Ciò offrirà opportunità per ricostruire la capacità industriale interna in questo segmento strategico e creare un effetto valanga per la base manifatturiera marittima.

A tal fine, la Commissione proporrà di **perseguire un meccanismo di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso**⁶⁰ per mobilitare risorse finanziarie a favore di investimenti legati a specifiche militari supplementari per i traghetti a duplice uso costruiti in Europa e utilizzabili su rotte di importanza strategica. Nel contesto di tale programma, la Commissione collaborerà con l'Agenzia europea per la difesa, e potenzialmente con l'EMSA, nonché con lo Stato maggiore dell'UE, al fine di elaborare norme per i mezzi di trasporto marittimo a duplice uso, che integrino la proposta di regolamento sulla mobilità militare⁶¹ e garantiscano la coerenza con le norme della NATO.

La Commissione **perseguirà inoltre norme rigorose e vincolanti dell'IMO in materia di cibersicurezza al fine di ridurre i rischi informatici marittimi generali per le navi civili**, in modo coerente con le rispettive misure dell'UE, quali la direttiva NIS2⁶², il

⁵⁸ Ad esempio la strategia per la sicurezza marittima dell'UE (14280/23), l'ambiente comune per la condivisione delle informazioni sul settore marittimo, il piano d'azione dell'UE sulla sicurezza dei cavi, il piano d'azione sulla sicurezza dei droni e antidrone, i poli ospitati dall'EMSA e il programma spaziale dell'Unione (regolamento (UE) 2021/696) che istituisce Copernicus, Galileo, EGNOS, GOVSATCOM e i servizi di sicurezza spaziale a sostegno della navigazione marittima, della sorveglianza, delle comunicazioni e della conoscenza del settore.

⁵⁹ JOIN(2025) 846 final.

⁶⁰ In linea con le norme pertinenti in materia di aiuti di Stato, se del caso.

⁶¹ SWD(2025) 847 final.

⁶² Direttiva (UE) 2022/2555.

regolamento sulla ciberresilienza⁶³ e la recente proposta di revisione del regolamento sulla cibersicurezza⁶⁴, con l'obiettivo di rafforzare ulteriormente la resilienza e le capacità dell'UE in materia di cibersicurezza di fronte a tali crescenti minacce.

Azioni faro

- *Sostenere l'aumento delle capacità di produzione industriale navale, anche attraverso il nuovo programma per l'industria europea della difesa e il piano "ReArm Europe";*
- *proporre di portare avanti un programma di sostegno a favore della costruzione di traghetti a duplice uso.*

5. ACCESSO ALL'INNOVAZIONE

L'innovazione e gli investimenti in tecnologie avanzate quali le tecnologie pulite, la circolarità, la digitalizzazione, l'automazione, l'IA e la progettazione intelligente delle navi sono essenziali al fine di promuovere la competitività, la sostenibilità e la resilienza tanto del settore della manifattura marittima quanto di quello del trasporto marittimo dell'UE. È pertanto essenziale affrontare ostacoli quali l'incertezza normativa, la frammentazione degli sforzi di investimento pubblici e privati in attività di ricerca e innovazione e la limitata capacità di effettuare sperimentazioni.

5.1 Rafforzare il quadro strategico per promuovere la leadership dell'UE nelle tecnologie innovative

Il futuro dell'ecosistema del trasporto per vie navigabili dell'UE dipenderà dalla capacità di individuare ed espandere soluzioni tecnologiche nuove nell'ambito delle tecnologie pulite e dei sistemi digitali e automatizzati, nonché di fornire un sostegno strategico mirato per rafforzare la base industriale dell'UE.

Tecnologie quali le celle a combustibile, la propulsione elettrica ed eolica, il controllo delle emissioni fuggitive, il trasporto di CO₂, la cattura e lo stoccaggio del carbonio, la fornitura di energia elettrica da terra e le energie rinnovabili offshore⁶⁵ sono soltanto alcune delle tecnologie che offrono un potenziale notevole di riduzione delle emissioni e opportunità rilevanti per il mercato. La maggior parte di tali tecnologie è riconosciuta dal regolamento sull'industria a zero emissioni nette, che mira a rafforzare la capacità di fabbricazione dell'UE di tecnologie a zero emissioni nette entro il 2030. Inoltre studi recenti condotti dall'EMSA evidenziano i vantaggi della lubrificazione dell'aria, e l'IMO ha portato avanti il lavoro sugli orientamenti per le batterie, il recupero avanzato del calore di scarto, le celle a combustibile e i sistemi di cattura e stoccaggio del carbonio.

La **propulsione assistita dal vento** costituisce un esempio di tecnologia basata su solide competenze europee in materia di fabbricazione⁶⁶. Per sostenerne la diffusione, la

⁶³Regolamento (UE) 2024/2847; a norma di questo regolamento, i prodotti con elementi digitali devono essere conformi a requisiti di ciberresilienza. Sebbene l'equipaggiamento marittimo sia escluso dal suo ambito di applicazione, detto atto può comunque applicarsi al settore marittimo per i prodotti non classificati come equipaggiamento marittimo, quali i software.

⁶⁴ COM(2026) 11 final.

⁶⁵ Quali fondazioni e galleggianti di parchi eolici offshore, energia delle correnti di marea, sottostazioni e convertitori offshore per l'energia del moto ondoso.

⁶⁶ Negli ultimi cinque anni questo settore ha ricevuto oltre 36 milioni di EUR di finanziamenti a titolo di Orizzonte Europa.

Commissione si adopererà per perfezionare la metodologia di contabilizzazione dell'energia di propulsione eolica e colmare le lacune normative a livello di UE e di IMO.

Inoltre la **propulsione nucleare**, che comprende i piccoli reattori modulari e i reattori modulari avanzati, richiede una sorveglianza strategica coordinata alla luce del rinnovato interesse globale e dei primi sviluppi industriali. La Commissione proseguirà i lavori a sostegno di un solido quadro strategico che consenta l'uso della propulsione nucleare nel trasporto marittimo commerciale⁶⁷ e contribuisca al conseguimento di una posizione di leadership tecnologica e industriale a livello mondiale.

La Commissione, con il sostegno dell'EMSA, coordinerà i lavori sulla valutazione degli sviluppi tecnologici, comprese la maturità tecnologica e la sicurezza. Al fine di contribuire a ridurre i rischi degli investimenti e ad ampliare la portata delle soluzioni, gli sviluppi tecnologici promettenti saranno ulteriormente valutati e rispecchiati nel diritto dell'UE, ad esempio nel contesto del regolamento FuelEU Maritime e della tassonomia dell'UE⁶⁸, nonché a livello di IMO, a seconda dei casi.

La Commissione aggiornerà, ove necessario, il quadro del mercato unico dell'UE al fine di sostenere l'innovazione e la diffusione di tecnologie pulite in segmenti specifici della manifattura marittima. A tal fine, proporrà una **modifica mirata del regolamento sulle emissioni delle macchine mobili non stradali**⁶⁹ per consentire l'idrogeno come carburante di riferimento per i motori delle macchine mobili non stradali nelle navi adibite alla navigazione interna. Inoltre la **valutazione in corso della direttiva sulle imbarcazioni da diporto**⁷⁰ **si concentra sulla valutazione delle norme sulle unità da diporto nuove e sui sistemi di propulsione nuovi in questo segmento.**

Per compiere progressi in relazione all'impiego sicuro di navi autonome, la Commissione perseguirà un **quadro normativo e tecnico per le soluzioni di trasporto marittimo senza equipaggio** a livello tanto di IMO quanto di UE. Dal 2016 i lavori dell'UE sulle navi marittime autonome di superficie (MASS) contribuiscono al codice MASS dell'IMO, che sarà adottato nel 2026 e diventerà obbligatorio entro il 2032. Prima della diffusione su larga scala delle navi autonome, la Commissione, con il sostegno dell'EMSA, **pubblicherà orientamenti e migliori pratiche dell'UE per prove e sperimentazioni designate in mare, nonché una valutazione dei rischi**⁷¹ in modo da sostenere l'attuazione negli Stati membri e contribuire alla leadership tecnologica dell'UE.

5.2 Promuovere sinergie e coordinamento e affrontare gli ostacoli all'espansione industriale dell'innovazione

Al fine di **rafforzare la leadership tecnologica dell'UE**, la Commissione cercherà di rafforzare la cooperazione pubblico-privato nell'ambito del programma quadro Orizzonte Europa 2028-2034 nei settori prioritari e sulla base di un approccio di portafoglio. Nel trasporto per vie navigabili, ciò si baserà sui risultati conseguiti dall'esistente **partenariato**

⁶⁷ Anche attraverso un tema specifico nel contesto dell'invito del 2027 del programma di lavoro del polo tematico 5 di Orizzonte Europa.

⁶⁸ Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852.

⁶⁹ Regolamento (UE) 2016/1628 relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e di omologazione per i motori a combustione interna destinati alle macchine mobili non stradali.

⁷⁰ Direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE.

⁷¹ Ad esempio lo strumento di valutazione dei rischi (*risk based assessment tool*, RBAT) sviluppato dall'EMSA.

co-programmato **sul trasporto per vie navigabili a emissioni zero (ZEWTP)** al fine di **rafforzare e ampliare l'azione dell'UE** in questo settore, per promuovere sinergie ed effetti di scala tra decarbonizzazione, digitalizzazione, automazione e circolarità nel più ampio ecosistema del trasporto per vie navigabili.

La Commissione incoraggia **gli Stati membri a sostenere ulteriormente la rapida diffusione dell'innovazione, compresi i banchi di prova e la sperimentazione normativa**, contribuendo alla leadership tecnologica marittima, alla sovranità industriale e agli obiettivi della duplice transizione dell'Europa. La futura **strategia dell'UE per la ricerca e l'innovazione riguardanti gli oceani** migliorerà i processi di prova per le tecnologie oceaniche, quali la robotica subacquea, per applicazioni diverse, al fine di aiutare i fabbricanti dell'UE a diffonderle in modo più rapido ed economico.

Nell'attuare la **strategia europea per le infrastrutture di ricerca e tecnologia**⁷², la Commissione effettuerà una mappatura e una valutazione delle infrastrutture di ricerca e tecnologia, anche per il trasporto per vie navigabili. Promuoverà inoltre l'accesso a tali infrastrutture da parte delle start-up, delle scale-up, delle piccole e medie imprese (PMI) e delle imprese a media capitalizzazione del settore marittimo dell'UE.

Al fine di contribuire a **prevenire la fuga di tecnologie finanziate dall'UE**, la Commissione affronterà la questione della sicurezza della ricerca e dell'innovazione garantendo un'applicazione sistematica e rigorosa degli strumenti esistenti⁷³ e individuerà eventuali lacune rimanenti.

La Commissione **avvierà l'iniziativa europea per l'osservazione degli oceani OceanEye**, uno degli elementi portanti del patto europeo per gli oceani. Il miglioramento dell'osservazione degli oceani e lo sviluppo delle tecnologie correlate creeranno opportunità nuove per i produttori marittimi dell'UE.

Azioni faro

- *Aggiornare il quadro normativo per promuovere la leadership dell'UE nelle tecnologie innovative, tra cui la propulsione eolica, la propulsione nucleare e le navi autonome;*
- *rafforzare e ampliare la portata del sostegno alle attività di ricerca e innovazione nel settore del trasporto per vie navigabili, sulla base dei risultati conseguiti dall'esistente partenariato co-programmato sul trasporto per vie navigabili a emissioni zero;*
- *avviare l'iniziativa per l'osservazione degli oceani (OceanEye).*

6. ACCESSO A FINANZIAMENTI E INVESTIMENTI

Studi recenti stimano che il fabbisogno di finanziamenti annuo per la decarbonizzazione delle flotte di navi dell'UE sia compreso tra 2,4 e 8,5 miliardi di EUR. È stato individuato un fabbisogno notevole di investimenti per le navi adibite alla navigazione interna e per segmenti specializzati, quali le navi per impianti eolici offshore, le navi per la posa di cavi sottomarini o le tecnologie oceaniche emergenti⁷⁴. Si stima inoltre che la trasformazione

⁷² COM(2025) 497 final/2.

⁷³ In casi debitamente giustificati, la Commissione può ad esempio escludere determinati soggetti di paesi terzi o dell'UE controllati da determinati paesi terzi dalla partecipazione a progetti di ricerca e innovazione e di diffusione di capacità digitali al fine di proteggere le risorse strategiche, gli interessi, l'autonomia o la sicurezza dell'Unione. Può inoltre valutare l'impatto del trasferimento dei risultati di Orizzonte Europa (compresa la proprietà intellettuale) generati dalla ricerca finanziata dall'UE verso paesi terzi non associati e opporsi a tali trasferimenti.

⁷⁴ [Banca europea per gli investimenti, European Blue Champions - Charting the course for innovation finance, 2025.](#)

digitale dei cantieri navali dell'UE richieda investimenti compresi tra almeno 3 e 7,5 miliardi di EUR. Al fine di soddisfare tali esigenze di investimento è necessario utilizzare in modo coordinato i finanziamenti attuali e futuri dell'UE, le misure nazionali e le azioni volte ad attrarre capitali privati lungo l'intero percorso di investimento. Strumenti dedicati di consulenza, abbinamento e costituzione di portafogli di progetti, quali il portale dell'UE per il finanziamento delle navi, BlueInvest, la rete Enterprise Europe, la consulenza della Banca europea per gli investimenti (BEI) attraverso il polo di consulenza InvestEU e l'assistenza allo sviluppo di progetti del Fondo per l'innovazione (IF PDA), faciliteranno l'accesso alle risorse e creeranno condizioni favorevoli per il finanziamento di progetti.

La Commissione invita gli Stati membri, gli istituti finanziari e le banche nazionali di promozione a rafforzare il sostegno a favore di progetti nel settore del trasporto per vie navigabili, anche attraverso garanzie tanto per la costruzione quanto per il finanziamento dell'acquisizione di navi, in linea con le norme pertinenti in materia di aiuti di Stato, se del caso.

6.1 Finanziare gli investimenti attraverso strumenti dell'UE

Nel corso del 2026 e del 2027 la Commissione mobilerà un'ampia serie di risorse disponibili e di strumenti esistenti a sostegno del cluster del trasporto per vie navigabili dell'UE, compresi la manifattura marittima e il trasporto marittimo, lungo l'intero ciclo di investimenti.

Sovvenzioni mirate, meccanismi efficaci di condivisione dei rischi e regimi finanziari innovativi sono essenziali al fine di stimolare gli investimenti privati nel settore. A questo proposito, la Commissione **sosterrà il rinnovo e la decarbonizzazione della flotta marittima**, prestando particolare attenzione ai traghetti e alle navi costiere, **nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE)** attraverso un invito nel 2026. Questa azione è concepita per portare avanti la transizione del settore del trasporto marittimo dell'UE, promuovendo nel contempo lo sviluppo dello spazio marittimo europeo, della capacità produttiva interna e delle tecnologie prodotte nell'UE. Dal 2014 l'MCE ha già fornito sostegno a diversi tipi di navi e interventi, per un importo pari a 220 milioni di EUR. Inoltre, nel febbraio 2026, la Commissione ha **modificato il programma di lavoro dell'MCE digitale per assegnare 347 milioni di EUR a progetti strategici relativi ai cavi sottomarini**, pubblicando un invito a presentare proposte da 20 milioni di EUR che mira a rafforzare le capacità di riparazione dell'Europa.

Attraverso **InvestEU**, la Commissione prevede di **mobilitare circa 1-1,5 miliardi di EUR⁷⁵ di investimenti nel settore del trasporto per vie navigabili entro il 2027**, di cui un terzo si concretizzerà nel periodo 2026-2027, anche per il rinnovo e l'ammodernamento delle flotte in tutte le fasi di sviluppo⁷⁶. Un'iniziativa promettente è il Fondo Atlantico Marine, un fondo azionario di recente istituzione⁷⁷. Inoltre il **prodotto Blue Economy⁷⁸**,

⁷⁵ Tra i settori di investimento già sostenuti da InvestEU figurano i traghetti a basse e a zero emissioni, i parchi eolici offshore, le navi di superficie senza equipaggio per il settore dell'energia eolica offshore, la propulsione assistita dal vento e le tecnologie sottomarine.

⁷⁶ Anche potenziando i prodotti intersettoriali InvestEU che possono essere utilizzati per sostenere le PMI e le piccole imprese a media capitalizzazione nei settori del trasporto marittimo e della cantieristica navale, comprese la garanzia per la sostenibilità e la garanzia per la digitalizzazione e l'innovazione, gestite dal Fondo europeo per l'innovazione.

⁷⁷ Sostenuto dal Fondo europeo per gli investimenti (FEI) attraverso il programma InvestEU e incentrato sull'agevolazione della transizione energetica delle flotte, in particolare per gli armatori di piccole e medie dimensioni.

⁷⁸ Attuato dal Fondo europeo per gli investimenti.

sostenuto da InvestEU e dal FEAMPA⁷⁹ e attuato dal gruppo BEI, fornisce capitale di rischio e investimenti in private equity a start-up e PMI, anche nel settore della cantieristica navale e dell'ammodernamento, del trasporto marittimo e delle tecnologie blu, e **mira a mobilitare circa 800 milioni di EUR di investimenti.**

Per la dimostrazione e la pre-diffusione, attraverso il **Fondo per l'innovazione la Commissione ha impegnato 20 milioni di quote EU ETS (1,5 miliardi di EUR⁸⁰)** fino al 2030 al fine di sostenere la riduzione delle emissioni e compiere progressi in termini di innovazione in tutto il settore marittimo, dai porti alla cantieristica navale. Dal 2020 il Fondo ha sostenuto 13 progetti marittimi con circa 600 milioni di EUR⁸¹. Sulla base di tali risultati e nel contesto dell'impegno a destinare 20 milioni di quote EU ETS al settore, nel 2027 la Commissione pubblicherà **un invito specifico per il settore marittimo.** Il bilancio e la portata di tale invito saranno determinati, se del caso, dalla Commissione, in particolare sulla base del bilancio rimanente del Fondo per l'innovazione e della fissazione dei prezzi dell'ETS. Inoltre, per i futuri inviti generali, la Commissione valuterà l'attuazione del Fondo per l'innovazione e le sue disposizioni specifiche in materia di preferenze per i progetti marittimi, in modo da rafforzare ulteriormente la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Gli Stati membri sono incoraggiati a mobilitare le risorse del Fondo per l'innovazione attraverso i suoi meccanismi "aste come servizio" e "sovvenzioni come servizio", che consentono l'assegnazione di fondi nazionali aggiuntivi a sostegno dei progetti marittimi.

Nell'ambito di Orizzonte Europa, la Commissione ha già stanziato 345 milioni di EUR nel periodo 2021-2024. **Stanzierà ulteriori 184,5 milioni di EUR per finanziare azioni di ricerca e innovazione per il trasporto per vie navigabili** fino al 2027⁸², di cui 159,5 milioni di EUR per finanziare il trasporto per vie navigabili a emissioni zero e 8 milioni di EUR per un tema sulle celle a combustibile a ossidi solidi (*solid oxide fuel cells*, SOFC)⁸³. Per le **attività di ricerca e sviluppo nel settore navale⁸⁴** saranno resi disponibili 130 milioni di EUR nell'ambito di inviti del Fondo europeo per la difesa attualmente aperti (2026) su temi quali il rafforzamento delle navi di superficie semiautonome e la protezione delle infrastrutture presenti sui fondali marini.

Nel contesto del **prossimo quadro finanziario pluriennale**, il **Fondo europeo per la competitività** proposto può aiutare il settore a immettere sul mercato le innovazioni dell'UE. Nell'ambito di tale Fondo, la Commissione potrebbe sostenere gli investimenti in navi pulite e digitalizzate, nonché l'innovazione e la modernizzazione della cantieristica navale, dell'energia offshore e delle tecnologie blu. Il Fondo europeo per la competitività potrebbe altresì sostenere attività collaborative di ricerca e innovazione nel settore della

⁷⁹ Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura.

⁸⁰ Con un prezzo di 75 EUR per quota dell'UE.

⁸¹ Oltre a ciò, il settore beneficia anche del bilancio ancora più consistente destinato ai progetti relativi agli elettrocarburi pertinenti per i trasporti.

⁸² Attraverso il programma di lavoro di Orizzonte Europa per il 2025 e per il periodo 2026-2027.

⁸³ HORIZON-JU-CLEANH2-2026-03-04: gruppo propulsore SOFC multicompostibile per il trasporto marittimo.

⁸⁴ Dal 2019 sono stati stanziati e impegnati complessivamente 1,1 miliardi di EUR a livello di UE per rafforzare le capacità navali. Tra i progetti del programma europeo di sviluppo del settore industriale della difesa (EDIDP)/dell'azione preparatoria sulla ricerca in materia di difesa (PADR)/FED avviati, in corso o completati (tra il 2019 e il 2024) figurano 35 progetti collaborativi per i quali sono stati impegnati 834,9 milioni di EUR, che hanno prodotto sei prototipi (altri 10 sono previsti entro il 2030). Nell'ambito degli inviti del FED sono stati stanziati 142 milioni di EUR e i progetti sono attualmente in fase di selezione (2025).

difesa e l'espansione industriale, nonché il duplice uso di mezzi civili-militari⁸⁵. Si propone che il sostegno finanziario del Fondo europeo per la competitività sia strettamente coordinato con i finanziamenti nell'ambito del futuro **programma Orizzonte Europa**⁸⁶ ^[OBI].

Il gruppo BEI, che presta in media⁸⁷ 600 milioni di EUR l'anno per progetti nel settore più ampio del trasporto per vie navigabili, compreso il trasporto marittimo, mantiene il proprio impegno a sostenere le esigenze di finanziamento del settore e ad agevolare l'accesso ai finanziamenti per le imprese di tutte le dimensioni⁸⁸. Detto gruppo è pronto a garantire un percorso credibile dall'innovazione e dai progetti pilota alla diffusione su vasta scala, anche attraverso il proprio programma TechEU⁸⁹ sostenuto da InvestEU.

6.2 Sfruttare misure di sostegno a livello europeo, nazionale e regionale

I fondi a gestione concorrente attuati dagli Stati membri o dalle regioni possono sostenere gli investimenti nell'ambito della nuova proposta di QFP attraverso piani di partenariato nazionali e regionali, in linea con gli obiettivi della presente strategia⁹⁰.

Risorse significative e dedicate per finanziare la decarbonizzazione possono essere mobilitate attraverso i proventi del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) messe all'asta dagli Stati membri dell'UE a seguito dell'estensione del sistema al settore marittimo. Dato che gli Stati membri sono giuridicamente tenuti a utilizzare i proventi dell'EU ETS in investimenti a favore di misure per il clima, la Commissione **incoraggia vivamente gli Stati membri a destinare una parte dei proventi dell'EU ETS** agli investimenti nella decarbonizzazione marittima in tutto il cluster marittimo in Europa⁹¹. Al fine di massimizzare l'impatto e conseguire effetti sinergici a livello di UE, anche tra armatori, cantieri navali, fornitori di tecnologia e carburante e portatori di interessi del settore portuale, la Commissione coordinerà gli sforzi degli Stati membri e faciliterà lo scambio di migliori pratiche, eventualmente anche attraverso orientamenti.

Al fine di agevolare ulteriormente la decarbonizzazione del settore marittimo e sostenere la resilienza e la leadership industriali dell'UE, la Commissione prenderà in considerazione, nell'ambito del futuro riesame dell'EU ETS, **un meccanismo specifico dell'UE per sostenere direttamente le compagnie di navigazione con quote EU ETS** per la diffusione di combustibili sostenibili e tecnologie di propulsione pulite unitamente a criteri di preferenza mirati dell'UE.

La Commissione invita gli Stati membri a sfruttare la nuova **disciplina per gli aiuti di Stato nell'ambito del patto per l'industria pulita (CISAF)** al fine di sostenere gli investimenti a favore della decarbonizzazione industriale e dell'efficienza energetica,

⁸⁵ Ad esempio per incentivare l'acquisto di attrezzature di trasporto a duplice uso, sostenere il rafforzamento, la modernizzazione, l'espansione e il cambio di destinazione delle capacità industriali per la produzione e la manutenzione di prodotti che contribuiscono alla mobilità militare e la migliorano, nonché la formazione, la riqualificazione e il miglioramento delle competenze del personale.

⁸⁶ Le attività collaborative di ricerca e innovazione per la parte "Competitività" del pilastro II di Orizzonte Europa saranno integrate in una parte specifica dedicata dei programmi di lavoro nell'ambito del Fondo europeo per la competitività.

⁸⁷ Per il periodo 2015-2024.

⁸⁸ Anche in settori quali il trasporto marittimo, l'innovazione, la fabbricazione avanzata e la difesa.

⁸⁹ [TechEU - Sportello unico per gli innovatori europei](#).

⁹⁰ In linea con le norme pertinenti in materia di aiuti di Stato, se del caso.

⁹¹ Quali la produzione e la diffusione di combustibili sostenibili, il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, il rinnovo delle flotte, gli investimenti in tecnologie marine pulite innovative, infrastrutture sostenibili e fornitura di energia elettrica da terra presso i porti.

anche negli impianti della manifattura marittima, nonché per ampliare la capacità di fabbricazione di tecnologie a zero emissioni nette pertinenti per il settore marittimo⁹².

I futuri **orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale** e il nuovo **regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti** consentiranno misure di aiuto agli investimenti volte a sostenere il rinnovo delle flotte delle navi adibite alla navigazione interna⁹³ e l'installazione di gru a bordo di dette navi. Consentiranno inoltre misure di aiuto al funzionamento per far fronte alla riduzione dei costi esterni nel passaggio a opzioni multimodali, tra cui il trasporto marittimo a corto raggio o le vie navigabili interne, rispetto al trasporto esclusivamente su strada.

6.3 Affrontare le questioni regolamentari in materia di finanziamenti nel settore navale

La quota dei portafogli mondiali del trasporto marittimo detenuta dalle banche europee è diminuita costantemente negli ultimi anni, passando dal 72 % nel 2013 al 49,7 % nel 2023⁹⁴. Le tendenze variano da uno Stato membro all'altro, con marcate diminuzioni in alcuni Stati membri e un'esposizione stabile o persino in aumento delle banche al trasporto marittimo in altri. In generale tuttavia le compagnie di navigazione dell'UE cercano sempre più opportunità di finanziamento presso banche e istituti di locazione finanziaria di paesi terzi che offrono prodotti finanziari attraenti. Questa situazione può generare una passività strategica per l'UE e compromettere la sua sicurezza economica e i suoi interessi industriali, in quanto istituti stranieri possono mantenere la proprietà delle navilocate e imporre prescrizioni di contenuto locale. Un contesto normativo coerente e prevedibile dovrebbe contribuire a stimolare il finanziamento delle navi nell'UE e incoraggiare gli investitori a impegnare capitali in progetti marittimi verdi in Europa.

La Commissione **rivedrà i criteri della tassonomia della finanza sostenibile dell'UE⁹⁵ relativi al settore del trasporto per vie navigabili**, al fine di rispecchiare meglio le esigenze, le realtà tecnologiche e i percorsi di transizione climatica specifici del settore. Criteri nuovi, la cui pubblicazione è prevista per il secondo trimestre 2026, potrebbero essere presi in considerazione nel contesto dei pertinenti strumenti di aiuto di Stato per gli investimenti nel rinnovamento e nell'ammodernamento delle flotte⁹⁶.

A livello di mercati dei capitali, **la strategia dell'UE per l'Unione del risparmio e degli investimenti contribuirà a convogliare maggiori investimenti nell'economia** eliminando gli ostacoli, agevolando la cartolarizzazione e incentivando gli investimenti istituzionali e la mobilitazione di capitali a livello transfrontaliero.

Azioni faro

⁹² Tra queste figurano le celle a combustibile, le tecnologie di propulsione elettrica per il trasporto per vie navigabili, le tecnologie di propulsione eolica, le tecnologie di trasporto di CO₂, le tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio, le attrezzature per la fornitura di energia elettrica da terra, le tecnologie per le energie rinnovabili offshore, quali le fondazioni e i galleggianti per parchi eolici offshore, le tecnologie dell'energia delle correnti di marea, le tecnologie dell'energia del moto ondoso e le sottostazioni e i convertitori offshore.

⁹³ In particolare a favore di PMI e piccole imprese a media capitalizzazione, sotto forma di garanzie.

⁹⁴ Ricerca [Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2022.pdf](#).

⁹⁵ Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione, del 4 giugno 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852.

⁹⁶ Il regolamento generale di esenzione per categoria, che sarà riveduto nel 2026, comprende sezioni specifiche relative agli aiuti a sostegno dell'acquisto di navi pulite e a zero emissioni o dell'ammodernamento delle navi esistenti. Analogamente, le sezioni pertinenti sono incluse nella disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia ("CEEAG"), adottata nel gennaio 2022.

- *Sostenere il rinnovamento e la decarbonizzazione della flotta marittima nell'ambito dell'attuale meccanismo per collegare l'Europa, promuovendo nel contempo la capacità industriale interna;*
- *prendere in considerazione, nell'ambito della futura revisione dell'EU ETS, un meccanismo dell'UE per sostenere la diffusione di combustibili sostenibili e tecnologie di propulsione pulite;*
- *incoraggiare gli Stati membri a destinare parte dei proventi dell'EU ETS agli investimenti nella decarbonizzazione marittima in Europa;*
- *rivedere i criteri della tassonomia dell'UE al fine di migliorare l'accesso alla finanza sostenibile e incentivare gli investimenti sostenibili.*

7. ACCESSO A COMPETENZE E POSTI DI LAVORO DI QUALITÀ

È essenziale aumentare l'attrattiva del lavoro nel cluster marittimo dell'UE. Una forza lavoro qualificata e motivata costituisce la base per l'efficienza e la produttività, consente l'adattamento ai cambiamenti tecnologici, garantisce la conservazione e il trasferimento di conoscenze e supporta gli obiettivi in materia di sostenibilità, contribuendo nel contempo a un ecosistema marittimo dell'UE competitivo, resiliente e innovativo.

7.1 Miglioramento delle competenze e riqualificazione della forza lavoro nel settore della cantieristica navale e dei marittimi dell'UE

L'evoluzione tecnologica, la diffusione di combustibili alternativi e l'aumento dell'automazione e della digitalizzazione stanno stimolando la domanda di marittimi, professionisti a terra e lavoratori nel settore della cantieristica navale e della manifattura marittima altamente qualificati. Sono necessari investimenti strategici nell'istruzione e nella formazione al fine di prevenire le carenze di manodopera, proteggere la proprietà intellettuale, ridurre la dipendenza da lavoratori di paesi terzi e salvaguardare il know-how all'interno dell'Unione.

Il percorso di transizione per la mobilità⁹⁷ evidenzia esigenze importanti in termini di miglioramento delle competenze e di riqualificazione: si prevede che fino al 40 % della forza lavoro del settore della cantieristica navale andrà in pensione entro il 2030. Nel patto per le competenze⁹⁸ nel settore della cantieristica navale, i partner industriali si sono impegnati a migliorare le competenze e a riqualificare ogni anno il 7 % dei dipendenti e ad attrarre 234 000 lavoratori nuovi entro il 2030. Nel settore del trasporto marittimo fino a 250 000 marittimi necessiteranno di riqualificazione e miglioramento delle competenze al fine di rispondere alle esigenze emergenti in materia di tecnologie e carburanti.

In linea con le esigenze dell'industria, la Commissione sosterrà gli istituti di istruzione e le parti sociali nell'**individuazione delle carenze di competenze attuali e future** e nello **sviluppo di programmi di riqualificazione e miglioramento delle competenze**⁹⁹.

⁹⁷ Percorso di transizione per l'ecosistema industriale della mobilità dell'UE (2024) <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=it>.

⁹⁸ Nell'ambito del patto per le competenze sono stati istituiti altri partenariati su vasta scala per le competenze pertinenti per la manifattura marittima anche nel settore aerospaziale e in quello della difesa e nel settore delle energie rinnovabili offshore.

⁹⁹ Anche attraverso la futura strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu, la cui pubblicazione è prevista nel 2027. Ulteriori azioni si baseranno inoltre sui lavori già avviati dalla piattaforma MED-NET, creata come seguito del progetto SkillSea, e dal patto per le competenze nel settore della cantieristica navale. Saranno presi in considerazione

7.2 Mobilità, attrattiva e posti di lavoro di qualità

Attrarre e trattenere personale qualificato rimane una sfida. La Commissione è pronta ad assistere gli Stati membri nel rendere attraenti le carriere nel settore marittimo e nel promuovere la mobilità tra i ruoli in mare e a terra, sostenendo nel contempo le carriere lungo tutto l'arco della vita nell'intero cluster marittimo e la creazione di posti di lavoro, anche presso le comunità costiere e insulari. Al fine di migliorare la mobilità all'interno del cluster marittimo, **la Commissione sosterrà le parti sociali e gli istituti di istruzione marittima nella mappatura delle professioni marittime**. Ciò contribuirà altresì a conservare l'esperienza e a rafforzare la base industriale europea.

Le donne sono sottorappresentate nelle carriere marittime, in particolare nella navigazione marittima, ma anche nelle professioni a terra. La Commissione sosterrà le parti sociali e altre organizzazioni al fine di aumentare la partecipazione delle donne al settore marittimo.

Lo spazio europeo dell'istruzione marittima deve diventare senza frontiere. Garantire il riconoscimento reciproco dei diplomi, delle qualifiche e dei certificati nell'ambito del cluster marittimo in tutta l'UE e, ove possibile, con paesi terzi, costituisce una priorità. La Commissione sosterrà e coordinerà **la creazione di una rete di istituti di istruzione superiore marittima e di centri di formazione professionale** in tutta l'UE. È importante notare che la Commissione assisterà gli Stati membri nell'eliminazione degli ostacoli alla mobilità di studenti e personale accademico, anche **promuovendo una maggiore partecipazione degli istituti di istruzione superiore marittima a Erasmus+**.

Le recenti crisi hanno dimostrato che i marittimi e altro personale marittimo, compresi i lavoratori del settore manifatturiero, sono lavoratori chiave¹⁰⁰. Il loro lavoro è fondamentale al fine di mantenere il mondo in movimento e garantire la resilienza della base industriale e delle catene di approvvigionamento dell'UE.

Il settore del lavoro marittimo si trova ad affrontare sfide persistenti connesse non soltanto alla carenza di competenze, ma anche alle condizioni di lavoro a bordo e a terra. Il sostegno a posti di lavoro di qualità richiede un **dialogo sociale** forte, condizioni di lavoro eque e luoghi di lavoro sicuri. L'attuazione e l'applicazione della legislazione dell'UE in materia di lavoro, compresa la **direttiva relativa al distacco dei lavoratori**¹⁰¹ e l'*acquis* in materia di salute e sicurezza sul lavoro, sono essenziali per garantire parità di condizioni e posti di lavoro attraenti¹⁰².

La Commissione **collaborerà con gli Stati membri per rafforzare le norme in materia di lavoro in seno all'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL)** e la cooperazione con l'IMO e l'OIL per garantire un'applicazione uniforme delle normative e **tutele unificate per i marittimi**, contribuendo in tal modo alla parità di condizioni a livello mondiale. Un settore in cui sono necessari progressi è quello dei regimi di sicurezza sociale divergenti per i marittimi. La Commissione promuoverà un coordinamento migliore di tali regimi, anche rafforzando il ruolo **dell'Autorità europea del lavoro, in particolare per**

anche il documento *Study to Support and Design Skills Development in the Blue Economy* (2025) e l'iniziativa [BlueComp – Iniziativa sul quadro delle competenze](#). Nel quadro del patto per il Mediterraneo sarà inoltre elaborata un'agenda per le competenze che si occuperà delle competenze della forza lavoro e di allineare la formazione alle esigenze del settore.

¹⁰⁰ <https://docs.un.org/en/A/RES/75/17>.

¹⁰¹ Tale direttiva non si applica alle imprese della marina mercantile con riguardo al personale navigante.

¹⁰² La tabella di marcia per posti di lavoro di qualità fornisce un impegno e una base rinnovati per garantire i diritti dei lavoratori, tenendo nel contempo il passo con i cambiamenti tecnologici, economici e sociali.

potenziare le azioni concertate e le ispezioni congiunte, garantendo nel contempo l'allineamento della legislazione dell'UE e delle norme internazionali.

Azioni faro

- *Creare una rete di istituti di istruzione superiore marittima e centri di formazione professionale in tutta l'UE che forniscano istruzione e formazione per posti di lavoro nel settore marittimo, compresi programmi di riqualificazione e miglioramento delle competenze;*
- *incoraggiare e sostenere gli Stati membri nell'aumentare la partecipazione dell'istruzione superiore marittima a Erasmus+ e alle iniziative associate agevolando le procedure ed eliminando gli ostacoli alla mobilità per fini dell'apprendimento.*

8. CONCLUSIONI

La presente strategia costituisce un piano d'azione strutturato che richiede uno sforzo concertato da parte di tutti i portatori di interessi, tra cui le istituzioni dell'UE, gli Stati membri, l'industria, le regioni, le parti sociali e la società civile. La Commissione si impegna a garantirne l'attuazione efficace e ad assicurare il conseguimento dei suoi obiettivi insieme a tutti i portatori di interessi di cui sopra. A tale fine, la Commissione istituirà un **consiglio di alto livello per le industrie marittime e i porti**, presieduto dal commissario responsabile e dai vicepresidenti esecutivi, al fine di mantenere uno scambio continuo sull'attuazione delle azioni delineate nella **strategia industriale marittima e nella strategia portuale dell'UE** e di raccogliere riscontri sugli sviluppi del mercato.

ALLEGATO: SINTESI DELLE MISURE (da aggiornare sulla base del testo principale finale)

Pilastro I – Costruire, attrezzare e riparare

La Commissione intende:

- avviare un'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE con l'obiettivo di rafforzare la sovranità industriale e la leadership tecnologica dell'Europa in determinati mercati guida nel settore della manifattura marittima e delle tecnologie emergenti (2026);
- organizzare un invito faro in materia di ricerca e innovazione sul tema "Cantieri navali del futuro" nell'ambito del programma di lavoro 2026-2027 di Orizzonte Europa (*in corso*);
- semplificare e accelerare le procedure di autorizzazione attraverso la proposta di atto legislativo sull'accelerazione industriale, anche nel contesto degli impianti di manifattura marittima (2026);
- collaborare con gli Stati membri dell'UE/del SEE al fine di individuare e facilitare la costituzione di un portafoglio pluriennale aggregato di ordini pubblici presso tutti gli acquirenti pubblici dell'UE/del SEE al fine di creare un segnale di domanda aggregata a lungo termine (2026-27);
- proporre requisiti mirati diverse dal prezzo, nel rispetto degli obblighi internazionali, in segmenti selezionati degli appalti pubblici strategici nel contesto della futura revisione del quadro dell'UE in materia di appalti pubblici (2026);
- avviare un dialogo strutturato con l'industria manifatturiera marittima dell'UE al fine di rafforzare ulteriormente le sue capacità di intelligence per monitorare la politica in materia di cantieristica navale e gli sviluppi del mercato, i rischi strategici, le minacce alla resilienza della catena di approvvigionamento e le opportunità in relazione alla stessa, nonché gli ostacoli all'accesso al mercato in paesi terzi (2026);
- valutare le opzioni e proporre, ove necessario e fattibile, un nuovo strumento specifico per il settore o modifiche mirate del suo pacchetto di strumenti di politica commerciale, in linea con gli obblighi internazionali, prestando particolare attenzione a segmenti specifici fondamentali per l'autonomia strategica e la sicurezza dell'Europa e in cui i cantieri navali dell'UE sono ancora attivi ma subiscono una concorrenza straniera sleale;
- sfruttare gli accordi commerciali e di investimento esistenti e futuri per tutelare e promuovere gli interessi della base manifatturiera marittima dell'UE, anche attraverso l'accesso al mercato, le misure antisovvenzioni, gli obblighi di trasparenza e le disposizioni in materia di protezione dei DPI (*azione continua*);
- rilanciare gli sforzi verso un futuro accordo internazionale nel settore della cantieristica navale che affronti le pratiche non di mercato nel settore (*azione continua/a lungo termine*);
- promuovere parità di condizioni nel contesto dei crediti all'esportazione per le navi sviluppando ulteriormente l'intesa settoriale sulle navi (SSU) nell'accordo OCSE sui crediti all'esportazione che beneficiano di sostegno pubblico, anche attraverso disposizioni nuove sulle navi a emissioni zero e a basse emissioni (2026-2027);
- creare uno strumento di finanziamento nuovo per i crediti all'esportazione al fine di garantire una migliore parità di condizioni sui mercati di paesi terzi per le industrie orientate all'esportazione, quali la manifattura marittima (*in corso*);
- rafforzare la convenzione di Hong Kong sul riciclaggio delle navi al fine di conseguire, in ultima analisi, il pieno allineamento tra le norme internazionali e quelle dell'UE (*azione continua*);
- esaminare le modalità per sostenere l'espansione della capacità interna di riciclaggio di navi dell'UE e collaborare con i partner commerciali nel settore del riciclaggio delle navi, a cominciare dall'India, al fine di promuovere elevate norme ambientali e sociali, sulla base del regolamento dell'UE sul riciclaggio delle navi (*azione continua*);

- sostenere le strategie di circolarità marittima dalla progettazione alla fine del ciclo di vita e al recupero dei materiali attraverso il sostegno alle attività di ricerca e sviluppo (*azione continua*).

Gli Stati membri sono invitati a:

- dare priorità al sostegno finanziario a favore di progetti che favoriscono la sicurezza economica e la riduzione delle dipendenze straniere nel settore, sulla base della nuova comunicazione congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE (*azione continua*);
- contribuire alla realizzazione della visione industriale marittima dell'UE per il 2030 delineata nella strategia.

I portatori di interessi del settore sono incoraggiati a:

- sfruttare i progressi in materia di digitalizzazione, modularità e circolarità nei processi industriali per migliorare le efficienze in termini di progettazione e produzione e le pratiche sostenibili (*azione continua*);
- promuovere sinergie industriali e delle catene del valore, sfruttando la nuova alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE e altre piattaforme e iniziative di raggruppamento nazionali e regionali dell'UE (*azione continua*).

Pilastro II – Trasportare e connettere

La Commissione intende:

- proseguire i lavori relativi agli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (*azione continua*);
- istituire un dialogo strutturato di cooperazione con gli Stati membri e i portatori di interessi del settore al fine di aumentare l'attrattiva delle bandiere degli Stati membri (*a partire dal 2026*);
- prendere in considerazione le modalità per semplificare e razionalizzare il quadro esistente di monitoraggio, comunicazione e verifica (MRV) per l'EU ETS per il trasporto marittimo e FuelEU Maritime (*2026*);
- proseguire i lavori in seno all'IMO volti al conseguimento di soluzioni globali e rivedere la pertinente legislazione dell'UE tenendo conto delle misure globali adottate in seno all'IMO al fine di evitare doppi pagamenti (*a partire dal 2026*);
- agevolare la cooperazione tra gli operatori del mercato attraverso la creazione di una rete europea di rotte e poli verdi per il trasporto marittimo (*a partire dal 2027*);
- rafforzare l'impegno in seno all'IMO per definire le norme di sicurezza marittima, al fine di garantire parità di condizioni a livello mondiale (*azione continua*);
- riferire in merito alla direttiva dell'UE sulla sicurezza per le navi da passeggeri e sulla direttiva sull'equipaggiamento marittimo in preparazione del loro riesame (*2026-2027*);
- prendere in considerazione la possibilità di estendere le prescrizioni di sicurezza delle navi da passeggeri dell'UE a tutte le rotte all'interno dell'UE (*2027-2028*);
- esaminare la fattibilità di un quadro dell'UE per il riconoscimento reciproco delle navi di servizio offshore e delle navi industriali (*2027-2028*);
- valutare la possibilità di estendere l'ambito di applicazione della direttiva sull'equipaggiamento marittimo o dei vigenti accordi di riconoscimento reciproco tra organismi riconosciuti al fine di semplificare le procedure di approvazione e migliorare l'accesso ai mercati internazionali (*2027*);
- rafforzare la sorveglianza e il monitoraggio delle operazioni della flotta ombra, migliorare l'applicazione delle norme esistenti e approfondire la cooperazione internazionale per sostenere le norme globali in materia di sicurezza marittima e ambiente (*azione continua*);

- perseguire una rapida interconnettività tra le interfacce uniche marittime nazionali e il futuro centro doganale digitale (*a partire dal 2027*);
- consultare il settore marittimo per individuare un'ulteriore semplificazione delle procedure amministrative e delle prescrizioni in materia di dati (*a partire dal 2026*);
- intensificare, insieme agli Stati membri, gli sforzi dell'UE in seno all'IMO e cercare di massimizzare l'impatto dell'UE attraverso alleanze più ampie con partner internazionali (*azione continua*);
- proseguire l'inclusione di impegni globali in materia di servizi di trasporto marittimo internazionale negli accordi di libero scambio (*azione continua*);
- proporre una legislazione che stabilisca le condizioni alle quali gli Stati membri dovranno dichiarare gli accordi bilaterali esistenti compatibili con il diritto dell'UE e negoziare e concludere accordi nuovi che promuovano gli interessi dell'UE (*2026*);
- proporre un follow-up del programma NAIADES III per il settore delle vie navigabili interne (*2028*).

Gli Stati membri sono invitati a:

- promuovere ulteriormente misure pragmatiche volte ad aumentare l'attrattiva delle bandiere degli Stati membri dell'UE;
- completare l'attuazione del regolamento EMSWe;
- collaborare con la Commissione per semplificare e razionalizzare gli obblighi di comunicazione nazionali e dell'UE;
- intensificare la collaborazione e stanziare risorse sufficienti per rafforzare la presenza strategica dell'UE nei punti di strozzatura a livello marittimo internazionale.

Pilastro III – Mettere in sicurezza e proteggere

La Commissione intende:

- sostenere l'aumento delle capacità di produzione industriale navale, anche attraverso il nuovo programma per l'industria europea della difesa (EDIP) e il piano "ReArm Europe" (*2026-2027*);
- proporre di perseguire un meccanismo di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso per mobilitare risorse finanziarie a favore di investimenti legati a specifiche militari supplementari per i traghetti a duplice uso costruiti in Europa (*2027*);
- perseguire norme rigorose e vincolanti dell'IMO in materia di cibersicurezza per ridurre i rischi informatici marittimi generali per le navi civili (*a partire dal 2026*).

Gli Stati membri sono invitati a:

- sfruttare le diverse opportunità offerte dalla prontezza per il 2030 al fine di rafforzare le capacità industriali e tecnologiche navali in linea con gli obiettivi della presente strategia.

Pilastro IV – Accesso all'innovazione

La Commissione intende:

- perfezionare la metodologia di contabilizzazione dell'energia di propulsione eolica e affrontare le lacune normative a livello di UE e IMO (*a partire dal 2027*);
- proseguire i lavori verso un solido quadro politico per la propulsione nucleare nel trasporto marittimo commerciale (*a partire dal 2026*);

- proporre una modifica del regolamento sulle macchine mobili non stradali per consentire l'idrogeno come carburante di riferimento per i motori delle macchine mobili non stradali nelle navi adibite alla navigazione interna (2026);
- perseguire un quadro normativo e tecnico per soluzioni di trasporto marittimo senza equipaggio, compresi orientamenti e migliori pratiche a livello di UE per prove e sperimentazioni designate in mare (*a partire dal 2026*);
- rafforzare e ampliare la portata del sostegno alle attività di ricerca e innovazione nel settore del trasporto per vie navigabili, sulla base dei risultati conseguiti dall'esistente partenariato co-programmato sul trasporto per vie navigabili a emissioni zero (*a partire dal 2028*);
- migliorare i processi di prova per le tecnologie oceaniche per diverse applicazioni attraverso la futura strategia dell'UE per la ricerca e l'innovazione riguardanti gli oceani (2026);
- mappare e valutare le infrastrutture di ricerca e tecnologia anche per il trasporto per vie navigabili e promuovere l'accesso a tali infrastrutture da parte delle start-up, delle scale-up, delle PMI e delle imprese a media capitalizzazione marittime dell'UE che sviluppano tecnologie e soluzioni, attraverso l'attuazione della strategia dell'UE per le infrastrutture di ricerca e tecnologia (*a partire dal 2026*);
- garantire un'applicazione sistematica e rigorosa degli strumenti di sicurezza esistenti in materia di ricerca e innovazione e individuare le lacune rimanenti per contribuire a prevenire la fuga di tecnologie finanziate dall'UE (azione continua);
- avviare l'iniziativa per l'osservazione degli oceani (*OceanEye*) (2026).

Gli Stati membri sono invitati a:

- sostenere ulteriormente la rapida diffusione dell'innovazione, compresi i banchi di prova e la sperimentazione normativa.

Pilastro V – Accesso ai finanziamenti e investimenti

La Commissione intende:

- pubblicare un invito a presentare proposte nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa per sostenere il rinnovamento e la decarbonizzazione della flotta marittima, prestando particolare attenzione a traghetti e navi costiere (2026);
- erogare 347 milioni di EUR a titolo dell'*MCE - Digitale* a favore di progetti strategici relativi ai cavi sottomarini, anche per rafforzare le capacità di riparazione dell'Europa (2026-2027);
- mobilitare investimenti, attraverso InvestEU, pari a circa 1-1,5 miliardi di EUR nel settore del trasporto per vie navigabili entro il 2027 (*entro il 2027*);
- mobilitare circa 800 milioni di EUR di investimenti in settori dell'economia blu quali la cantieristica navale, l'ammodernamento, il trasporto marittimo e le *tecnologie blu* attraverso il prodotto Blue Economy sostenuto da InvestEU e dal FEAMPA e attuato dal gruppo BEI (*in corso*);
- proporre un invito specifico per il settore marittimo nell'ambito del Fondo per l'innovazione (2027);
- valutare ulteriormente l'attuazione del Fondo per l'innovazione e le sue disposizioni specifiche in materia di preferenze per i progetti marittimi, in modo da rafforzare ulteriormente la decarbonizzazione del trasporto marittimo nel contesto di inviti futuri (*a partire dal 2026*);
- stanziare 184,5 milioni di EUR per finanziare azioni di ricerca e innovazione per il trasporto per vie navigabili fino al 2027 (*attraverso i programmi di lavoro di Orizzonte Europa 2025 e 2026-2027*);

- mettere a disposizione 130 milioni di EUR nell'ambito degli inviti del Fondo europeo per la difesa su temi quali il rafforzamento delle navi di superficie semiautonome e la protezione delle infrastrutture presenti sui fondali marini (2026);
- valutare la possibilità di sostenere gli investimenti a favore di navi pulite e digitalizzate nonché l'innovazione e la modernizzazione della cantieristica navale, dell'energia offshore e delle *tecnologie blu* nell'ambito del futuro Fondo europeo per la competitività proposto (*a partire dal 2028*), fatta salva l'adozione di quest'ultimo;
- prendere in considerazione, nell'ambito della futura revisione dell'EU ETS, un meccanismo dedicato per sostenere direttamente le compagnie di navigazione con quote EU ETS per la diffusione di combustibili sostenibili e tecnologie di propulsione pulite (2026);
- consentire misure di aiuto agli investimenti volte a sostenere il rinnovamento delle flotte di navi adibite alla navigazione interna e l'installazione di gru a bordo di tali navi conformemente agli orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale e al nuovo regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti (2026);
- rivedere i criteri della tassonomia della finanza sostenibile dell'UE relativi al settore del trasporto per vie navigabili (2026-2027).

Gli Stati membri, gli istituti finanziari internazionali e le banche nazionali di promozione sono invitati a:

- rafforzare il sostegno a favore di progetti nel settore del trasporto per vie navigabili.

Gli Stati membri sono invitati a:

- destinare una parte dei proventi dell'EU ETS a investimenti nella decarbonizzazione del settore marittimo in tutto il cluster marittimo in Europa;
- sfruttare la nuova disciplina per gli aiuti di Stato nell'ambito del patto per l'industria pulita (CISAF) al fine di sostenere gli investimenti a favore della decarbonizzazione industriale e dell'efficienza energetica, anche negli impianti della manifattura marittima, nonché per ampliare la capacità di fabbricazione di tecnologie a zero emissioni nette pertinenti per il settore marittimo.

Pilastro VI – Accesso a competenze e posti di lavoro di qualità

La Commissione intende:

- sostenere gli istituti di istruzione e le parti sociali nell'individuazione delle carenze di competenze attuali e future e nello sviluppo di programmi di riqualificazione e miglioramento delle competenze (*a partire dal 2027*);
- sostenere le parti sociali e gli istituti di istruzione marittima nella mappatura delle professioni marittime e nell'aumento della partecipazione delle donne al settore marittimo (*a partire dal 2026*);
- sostenere e coordinare la creazione di una rete di istituti di istruzione superiore marittima e di centri di formazione professionale in tutta l'UE (*a partire dal 2027*);
- assistere gli Stati membri nell'eliminazione degli ostacoli alla mobilità di studenti e personale accademico, anche promuovendo una maggiore partecipazione degli istituti di istruzione superiore marittima a Erasmus+;
- collaborare con gli Stati membri per rafforzare le norme in materia di lavoro in seno all'OIL e la cooperazione con l'IMO e l'OIL per garantire un'applicazione uniforme delle normative e tutele unificate per i marittimi (*azione continua*);
- promuovere un migliore coordinamento dei regimi di sicurezza sociale, anche rafforzando il ruolo dell'Autorità europea del lavoro, in particolare potenziando le azioni

concertate e le ispezioni congiunte, garantendo nel contempo l'allineamento della legislazione dell'UE e delle norme internazionali (*a partire dal 2026*).