

Bruxelles, 5 giugno 2020  
(OR. en)

8648/20

MAR 80  
OMI 34  
ENV 335  
CLIMA 109  
SOC 397  
DIGIT 43  
TRANS 243

## RISULTATI DEI LAVORI

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Origine:       | Segretariato generale del Consiglio                                                                                                                                                                                                                                       |
| Destinatario:  | delegazioni                                                                                                                                                                                                                                                               |
| n. doc. prec.: | 7976/20<br>8001/20                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Oggetto:       | Conclusioni del Consiglio su "Il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE — Prospettive future: <i>verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, senza incidenti, automatizzato e competitivo</i> " |

Si allegano per le delegazioni le conclusioni del Consiglio su "Il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE — Prospettive future: *verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, senza incidenti, automatizzato e competitivo*", approvate dal Consiglio mediante procedura scritta il 5 giugno 2020.

**CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO**

**su**

**"Il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE — Prospettive future:  
verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>,  
senza incidenti, automatizzato e competitivo"**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

VISTE:

1. le conclusioni del Consiglio, del 5 giugno 2014, sulla revisione intermedia della politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 e sulle prospettive per il 2020<sup>1</sup>;
2. le conclusioni del Consiglio, dell'8 giugno 2017, sul tema "Priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020: competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione per garantire la connettività globale, un mercato interno efficiente e un cluster marittimo di livello mondiale"<sup>2</sup>;
3. le conclusioni del Consiglio, del 3 dicembre 2018, dal titolo "Trasporto per vie navigabili interne - Riconoscerne il potenziale e promuoverlo!"<sup>3</sup>;
4. la relazione della Commissione sull'attuazione della strategia dell'UE per i trasporti marittimi 2009-2018<sup>4</sup>;
5. la relazione intermedia della Commissione sull'attuazione del programma d'azione NAIADES II per la promozione del trasporto sulle vie navigabili interne<sup>5</sup>;

---

<sup>1</sup> Doc. 10041/14.

<sup>2</sup> Doc. 9976/17.

<sup>3</sup> Doc. 15144/18.

<sup>4</sup> Doc. 12829/16.

<sup>5</sup> Doc. 12350/18.

COMPIACENDOSI dell'esito positivo della riunione ministeriale informale sui trasporti marittimi organizzata dalla presidenza croata a Opatija, in Croazia, l'11 marzo 2020, in cui è stata delineata la visione di un settore dei trasporti per via navigabile neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, senza incidenti, automatizzato e competitivo, con una forza lavoro avente una formazione e competenze aggiornate, che è fondamentale per la prosperità dell'Unione europea;

RICORDANDO l'importanza vitale e strategica dei trasporti marittimi, dei trasporti per vie navigabili interne e dei servizi connessi per la fornitura di beni essenziali e per la salute, il benessere e la qualità di vita dei cittadini europei;

SOTTOLINEANDO il ruolo cruciale del trasporto marittimo europeo durante la pandemia di Covid-19, che ha consentito il regolare flusso di scambi commerciali via mare e il funzionamento più fluido possibile delle catene di approvvigionamento, al fine di garantire la continuità nella fornitura di servizi di base, prodotti e medicinali ai cittadini e ai settori vitali dell'UE;

RILEVANDO che tale ruolo è fondamentale per l'UE e RICORDANDO ANCORA UNA VOLTA, in questo contesto, che il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE è d'interesse strategico ai fini dell'integrità della catena di approvvigionamento dell'UE; RICONOSCENDO, a tale riguardo, il ruolo cruciale dei lavoratori marittimi e della navigazione interna, compreso il loro diritto a un trattamento equo, e la necessità di attenuare l'impatto socioeconomico negativo della pandemia di Covid-19 sul settore dei trasporti per vie navigabili;

RIBADENDO che il trasporto per vie navigabili è essenziale ai fini della creazione di posti di lavoro e del rafforzamento della competitività economica europea, e contribuisce in modo sostanziale al PIL dell'Unione europea;

RIBADENDO che il settore europeo del trasporto per vie navigabili è chiamato a far fronte a notevoli sfide, e che sono necessari nuovi interventi per mantenere e sviluppare ulteriormente un trasporto per vie navigabili di qualità, attrattivo e sostenibile, intelligente, sicuro e attento agli aspetti sociali;

SOTTOLINEANDO che, nell'adottare misure a sostegno del trasporto per vie navigabili, la Commissione, gli Stati membri e le parti interessate dovrebbero tenere pienamente conto delle priorità politiche stabilite nella dichiarazione di Opatija,

## IL CONSIGLIO PERTANTO

APPROVA il contenuto della "dichiarazione di Opatija" intitolata "Il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE - Prospettive future: verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, senza incidenti, automatizzato e competitivo" e RICONOSCE la dichiarazione quale contributo sostanziale alla politica dell'UE in materia di trasporto per vie navigabili dopo il 2020;

CHIEDE alla Commissione e agli Stati membri di collaborare, in stretta cooperazione con altri organismi istituzionali e agenzie dell'UE nonché con l'industria e le parti sociali, al fine di intraprendere opportune iniziative e fissare tappe intermedie, prendendo le mosse dalla "dichiarazione di Opatija", per sviluppare ulteriormente e attuare la politica UE in materia di trasporto per vie navigabili dopo il 2020.

**"Settore del trasporto per via navigabile nell'UE — Prospettive future:  
*verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE  
neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>,***

Noi, ministri responsabili della politica in materia di trasporto per vie navigabili, comprendente il trasporto marittimo e la navigazione interna, sotto la presidenza di Oleg Butković, ministro del Mare, dei trasporti e delle infrastrutture della Repubblica di Croazia e alla presenza di Adina-Ioana Vălean, commissaria responsabile per la mobilità e i trasporti, in occasione della riunione ministeriale informale tenutasi a Opatija l'11 marzo 2020,

- **SOTTOLINEANDO** il ruolo essenziale e strategico del trasporto per vie navigabili per l'economia, il commercio mondiale e la connettività dell'UE, e la sua importanza per il funzionamento del mercato interno;
- **PONENDO IN LUCE** la posizione di primo piano dell'UE nel fornire servizi e attività di trasporto per vie navigabili sicuri, sostenibili ed efficienti, con elevati standard in materia di condizioni di lavoro;
- **RICORDANDO** che mari e oceani puliti, sostenibili, sicuri e protetti sono d'importanza fondamentale per il libero scambio globale, l'economia dell'UE e i suoi cittadini;
- **RICONOSCENDO** la necessità di intervenire urgentemente per affrontare le grandi sfide dei cambiamenti climatici e della sostenibilità ambientale, tra cui l'adattamento dei porti e delle infrastrutture per la navigazione interna e la loro integrazione nella catena di approvvigionamento, nonché la necessità di esaminare come rafforzare ulteriormente la competitività del settore;
- **RILEVANDO** l'importanza della trasformazione digitale del settore del trasporto per vie navigabili e la sua utilità per l'ulteriore sviluppo del commercio mondiale e della competitività dell'Unione europea nel mondo nonché per il rafforzamento del mercato interno, e riconoscendo la necessità di definire requisiti in materia di trasparenza, responsabilità e rendicontazione per il funzionamento e l'operatività dei sistemi automatizzati;
- **PRENDENDO ATTO** delle sfide che il settore del trasporto per vie navigabili si trova ad affrontare in relazione alla necessità di introdurre nuove tecnologie efficienti sotto il profilo energetico;

- **RICONOSCENDO** l'importanza di un adeguato livello di istruzione, formazione e apprendimento lungo tutto l'arco della vita per i lavoratori marittimi e della navigazione interna nell'ambito di un settore in rapida evoluzione come quello del trasporto per vie navigabili;
- **RIBADENDO** l'obiettivo di sostenere la competitività a lungo termine del trasporto marittimo europeo sui mercati marittimi mondiali in un contesto caratterizzato dall'aumento delle tendenze protezionistiche e delle misure restrittive;
- **RICONOSCENDO** che gli obiettivi politici di un trasporto marittimo rispettoso dell'ambiente, sicuro e protetto possono essere conseguiti mediante una cooperazione efficace tra le autorità di regolamentazione e il settore e il sufficiente accesso di quest'ultimo ai mercati finanziari e a finanziamenti adeguati;
- **TENENDO CONTO** delle discussioni svolte in occasione della conferenza marittima ministeriale ad alto livello tenutasi a Opatija il 10 marzo 2020;
- **RICORDANDO** le conclusioni del Consiglio sul tema "Priorità per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2020: competitività, decarbonizzazione e digitalizzazione per garantire la connettività globale, un mercato interno efficiente e un cluster marittimo di livello mondiale" e sul tema "Trasporto per vie navigabili interne - Riconoscerne il potenziale e promuoverlo";

#### **ABBIAMO CONCORDATO DI LAVORARE PER:**

##### **Un settore del trasporto per vie navigabili neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e non inquinante**

- 1.1 **ACCOGLIAMO CON FAVORE** la comunicazione della Commissione sul Green Deal europeo, volta ad accelerare i progressi verso un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE pienamente sostenibile nell'ambito di una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sia dissociata dall'uso delle risorse; **ESPRIMIAMO COMPIACIMENTO** per tutte le strategie e le iniziative nazionali esistenti finalizzate alla decarbonizzazione del settore del trasporto per vie navigabili; **INCORAGGIAMO** le sinergie tra le iniziative internazionali, europee e nazionali e gli sforzi intesi ad accelerare la transizione verso un settore del trasporto per vie navigabili neutro in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>.
- 1.2 **OSSERVIAMO** che la risposta politica al Green Deal europeo dovrebbe essere utilizzata come un'opportunità per rafforzare ulteriormente la competitività del settore del trasporto per vie navigabili e contribuire alla crescita e alla prosperità dell'Europa; **RILEVIAMO** che qualsiasi misura a favore della neutralità carbonica deve essere svincolata dalla bandiera e al tempo stesso garantire condizioni di parità ed evitare la rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

- 1.3 **SOTTOLINEIAMO** che l'azione di mitigazione dei cambiamenti climatici a livello mondiale è estremamente importante per il trasporto marittimo internazionale e dovrebbe essere considerata prioritaria e attuata in modo rigoroso ed efficace a livello globale, con l'obiettivo di mantenere condizioni di parità; **PRENDIAMO ATTO** dell'importanza di proseguire i lavori in sede IMO per conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni entro il 2050, in una prospettiva di totale decarbonizzazione; **SOSTENIAMO** l'attuazione tempestiva ed efficace della strategia iniziale dell'IMO per la riduzione delle emissioni di GES delle navi e il suo prossimo riesame.
- 1.4 **SOTTOLINEIAMO** l'impegno per il trasporto marittimo di attuare efficacemente il limite massimo globale di zolfo.
- 1.5 **INCORAGGIAMO** la ricerca, lo sviluppo, il finanziamento e l'utilizzazione di navi a emissioni zero per il trasporto marittimo a corto raggio e la navigazione interna in un prossimo futuro.
- 1.6 **RICONOSCIAMO** la necessità di sostenere lo sviluppo di combustibili alternativi diversi da utilizzare in tutti i segmenti del trasporto per vie navigabili, nonché di garantire finanziamenti adeguati a sostegno della ricerca e dello sviluppo attraverso strumenti finanziari e sovvenzioni pubblici, privati e dell'UE allo scopo di rendere disponibili combustibili alternativi puliti, compreso il GNL come combustibile transitorio, nonché infrastrutture correlate, tecnologie innovative e modelli di navi sostenibili; **SOSTENIAMO** il previsto partenariato "Trasporto per vie navigabili a emissioni zero" del programma Orizzonte Europa per garantire lo sviluppo e la diffusione di sistemi di propulsione alternativi e di combustibili alternativi nel settore del trasporto per vie navigabili nonché la decarbonizzazione del settore del trasporto marittimo.
- 1.7 **ACCOGLIAMO CON FAVORE** la proposta della Commissione di istituire un meccanismo per una transizione giusta che sia in grado di sostenere anche la trasformazione dei territori confrontati alle maggiori sfide sociali ed economiche della transizione verso un'economia a zero emissioni di CO<sub>2</sub> in modo equo e inclusivo, senza lasciare indietro nessuno;
- 1.8 **RIBADIAMO IL NOSTRO SOSTEGNO** alla prospettiva di porti verdi e neutri in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, compresi l'uso del GNL come combustibile transitorio, la fornitura di energia elettrica prodotta a terra, i combustibili alternativi, strutture adeguate per la raccolta dei rifiuti delle navi e collegamenti con l'entroterra verso il trasporto ferroviario e il trasporto per vie navigabili interne, la riduzione dell'inquinamento atmosferico e idrico e la salvaguardia della biodiversità, senza compromettere la sicurezza.

- 1.9 **PONIAMO L'ACCENTO** sulla necessità di sviluppare attività portuali neutre in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> mediante la promozione di iniziative verdi riguardanti le operazioni portuali, le navi e la produzione industriale di energia.
- 1.10 **SOSTENIAMO** gli attuali sforzi delle parti contraenti della convenzione di Barcellona volti alla presentazione nel 2022 di una proposta in sede IMO per la designazione di una zona di controllo delle emissioni di zolfo in tutto il bacino del Mediterraneo, con la partecipazione degli Stati membri dell'UE e degli Stati terzi rivieraschi, al fine di ridurre al minimo le emissioni causate dal trasporto marittimo e ottenere benefici significativi per la salute e l'ambiente; **ESAMINIAMO** le possibilità di utilizzare i meccanismi finanziari dell'UE a sostegno della definizione di tale zona. **PRENDIAMO ATTO** degli studi esistenti su altri inquinanti prodotti dal trasporto marittimo nel bacino del Mediterraneo in vista dei lavori futuri.
- 1.11 **RAMMENTIAMO** la necessità di varare un programma di follow-up di NAIADES II al più tardi entro la fine del 2020 per garantire la continuità delle misure e **SOSTENIAMO** la Commissione nell'elaborazione di tale programma al fine di rafforzare ulteriormente la sostenibilità ambientale e la competitività del trasporto per vie navigabili interne e le relative infrastrutture per contribuire all'obiettivo del trasferimento modale previsto dalla comunicazione sul Green Deal europeo.
- 1.12 **PRENDIAMO ATTO** dell'importanza dell'immunizzazione dagli effetti del clima, dello sviluppo della resilienza, della prevenzione e della preparazione in relazione all'adattamento ai cambiamenti climatici nell'ambito del settore del trasporto per vie navigabili.

### **Trasformazione digitale**

- 2.1 **PRENDIAMO ATTO** delle opportunità offerte dalla trasformazione digitale del settore del trasporto per vie navigabili, che consente operazioni di trasporto multimodale senza soluzione di continuità; **SOSTENIAMO** i lavori in corso a livello europeo e internazionale in relazione all'automazione ad alto livello nel trasporto marittimo e alla navigazione autonoma e **INCORAGGIAMO** l'operato dell'IMO e del CESNI volto a istituire un quadro giuridico appropriato, fondato sugli obiettivi e neutro dal punto di vista tecnologico, nonché le pertinenti norme tecniche per consentire il funzionamento sicuro delle navi autonome, ivi comprese iniziative volte ad agevolare il funzionamento parallelo delle navi autonome e non autonome.
- 2.2 **SOSTENIAMO** lo sviluppo di un contesto amministrativo completamente digitalizzato per il trasporto per vie navigabili, che ridurrà i costi per gli operatori e aumenterà l'efficienza e l'efficacia delle amministrazioni, garantendo nel contempo la riservatezza dei dati e, se del caso, tenendo conto dell'approccio "corridoio TEN-T".

- 2.3 **PROMUOVIAMO**, anche mediante eventuali modifiche legislative pertinenti, il ricorso ai servizi digitali, a certificati elettronici per la registrazione di navi adibite alla navigazione marittima battenti bandiera degli Stati membri dell'UE e alla convalida elettronica dei certificati per le navi adibite alla navigazione marittima e per i marittimi in quanto opzione nel contesto delle procedure di controllo da parte dello Stato di approdo e **INCORAGGIAMO** l'utilizzo di documenti elettronici relativi all'equipaggio e alle navi nonché la diffusione di servizi digitali per la navigazione interna.
- 2.4 **EVIDENZIAMO** che l'attuazione completa e tempestiva del regolamento che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea consentirà l'adempimento armonizzato, rapido e completo delle formalità di dichiarazione da parte dei dichiaranti, comprese le informazioni sul carico, aprendo in tal modo la strada alla realizzazione di uno spazio europeo per il trasporto marittimo senza frontiere, all'incremento dell'efficienza e dell'attrattiva del trasporto marittimo e alla sua agevole integrazione con gli altri modi di trasporto, nonché a una maggiore interoperabilità dei sistemi di scambio di dati nell'ambito dell'intera catena logistica; **PROMUOVIAMO** iniziative analoghe a livello mondiale.
- 2.5 **SOSTENIAMO** la digitalizzazione delle formalità di dichiarazione nei porti necessaria per trarre pienamente vantaggio dall'interfaccia unica marittima europea.
- 2.6 **SOTTOLINEIAMO** la necessità di adoperarci per rendere il trasporto per vie navigabili interne connesso, cooperativo e automatizzato, nonché integrato nell'ecosistema del trasporto digitale.
- 2.7 **RICONOSCIAMO** che le iniziative di cui sopra dovrebbero essere adottate al fine di mantenere e ampliare le politiche concernenti i dati "open source" e la condivisione di dati, la fornitura di singoli dati, i processi accelerati di innovazione e normazione necessari per l'interoperabilità, nonché l'economia dei dati, garantendo nel contempo la sicurezza dei dati; **INCORAGGIAMO** la condivisione di dati con diritti di utilizzo corretto ("fair use") al fine di offrire migliori condizioni di parità per tutti gli attori e consentire ulteriori innovazioni e nuovi servizi basati sull'uso efficiente dei dati.
- 2.8 **SOTTOLINEIAMO** la necessità di garantire un livello elevato di cibersicurezza nel settore del trasporto per vie navigabili; **SOSTENIAMO** il lavoro svolto a livello internazionale e dell'UE.

- 2.9 **CONSIDERIAMO** della massima importanza la messa a punto, entro il 2021, di una tabella di marcia digitale per le vie navigabili che agevoli un approccio integrato e armonizzato alla digitalizzazione del trasporto per vie navigabili; **CHIEDIAMO** azioni e sforzi coerenti da parte della Commissione, degli Stati membri e dell'industria al fine di agevolare la trasformazione digitale.

### **Competenze e formazione dei futuri lavoratori marittimi e della navigazione interna**

- 3.1 **INVITIAMO** la Commissione e gli Stati membri a intensificare i loro sforzi in sede IMO ai fini di una revisione ambiziosa della convenzione STCW in risposta alle attuali sfide, nonché all'aumento delle esigenze e degli sviluppi tecnologici, rispecchiando nel contempo la diffusione delle necessarie competenze per i marittimi.
- 3.2 **RIBADIAMO** l'importanza del dialogo sociale europeo affinché siano mantenute condizioni di lavoro attraenti e una protezione sociale adeguata per i lavoratori marittimi e della navigazione interna applicando efficacemente, tra l'altro, la Convenzione sul lavoro marittimo e l'accordo pertinente con le parti sociali; **INCORAGGIAMO** misure volte a mantenere i presupposti per condizioni di parità a livello sociale.
- 3.3 **SOSTENIAMO** l'ulteriore sviluppo delle norme CESNI al fine di mantenere le competenze necessarie per i membri dell'equipaggio a bordo di navi adibite alla navigazione interna.
- 3.4 **INCORAGGIAMO** la Commissione e gli Stati membri a rafforzare la cooperazione tra l'industria e gli erogatori d'istruzione e formazione, anche in relazione alla formazione a bordo, al fine di garantire che i lavoratori marittimi e della navigazione interna europei dispongano delle competenze adeguate per far fronte alla rapida evoluzione del contesto del trasporto per vie navigabili; **SOSTENIAMO** iniziative volte a promuovere e migliorare l'immagine del settore, ad aumentare le opportunità di impiego a bordo e a terra, a mettere a punto misure di miglioramento dell'istruzione, della formazione e della valutazione per adattarsi alle nuove tecnologie, nonché a promuovere l'attrattiva delle professioni del settore del trasporto per vie navigabili tra le giovani generazioni.
- 3.5 **SOSTENIAMO** iniziative volte a rafforzare il ruolo delle donne nel settore del trasporto per vie navigabili.

- 3.6 **RICONOSCIAMO** che il controllo dei certificati di competenza e delle convalide rilasciati ai marittimi è essenziale per prevenire le pratiche illecite connesse al rilascio di tali certificati, nonché per sostenere le attività di controllo da parte dello Stato di approdo.
- 3.7 **INSISTIAMO** sull'importanza della sicurezza nel settore del trasporto per vie navigabili, ponendo l'accento sulla grave minaccia che la pirateria e gli atti di depredazione armata in mare rappresentano per la sicurezza e il benessere dei marittimi, il commercio mondiale, il trasporto marittimo e lo sviluppo economico regionale e sottolineando il ruolo fondamentale della cooperazione internazionale per contrastare tali atti.

### **Azzeramento degli incidenti**

- 4.1 **SOTTOLINEIAMO** l'importanza di coltivare e promuovere una cultura della sicurezza marittima, fondata sulla "cultura giusta", di azzeramento degli incidenti entro il 2050 e **INVITIAMO** la Commissione e gli Stati membri a sfruttare appieno le sinergie che deriveranno dalla trasformazione verde e digitale del settore del trasporto per vie navigabili.
- 4.2 **ACCOGLIAMO CON FAVORE** le conclusioni e le raccomandazioni emerse dal controllo dell'adeguatezza del trasporto marittimo e **INCORAGGIAMO** la Commissione a prendere in considerazione, ove necessario, azioni di follow-up volte a migliorare l'attuale livello di sicurezza.
- 4.3 **RICONOSCIAMO** il ruolo cruciale dell'EMSA nell'assistere la Commissione e sostenere gli Stati membri nell'adempimento efficace dei loro obblighi in quanto Stati di bandiera, di approdo e costieri e **INCORAGGIAMO** la Commissione a prendere in considerazione opzioni per rafforzare ulteriormente la capacità dell'EMSA di svolgere i propri compiti tecnici e operativi in materia di sicurezza, protezione e sostenibilità del trasporto marittimo dell'UE.
- 4.4 **SOTTOLINEIAMO** che sarebbe utile raccogliere dati sugli incidenti avvenuti sulle vie navigabili interne a livello europeo, al fine di migliorare le norme e gli standard ove necessario.
- 4.5 **RICONOSCIAMO** il ruolo centrale del CESNI nel sostenere l'UE e i suoi Stati membri affinché prevedano norme concernenti i requisiti tecnici delle navi adibite alla navigazione interna, le qualifiche professionali e le tecnologie dell'informazione e **RACCOMANDIAMO** di avvalersi delle competenze del CESNI per la raccolta di dati sugli incidenti avvenuti sulle vie navigabili interne dell'UE, al fine di migliorare le norme e gli standard, ove necessario.

- 4.6 **SOTTOLINEIAMO** l'importanza, in termini di sicurezza e protezione della vita umana e dell'ambiente, della ratifica delle convenzioni marittime internazionali, quali l'accordo di Città del Capo del 2012 sull'attuazione delle disposizioni del protocollo del 1993 relativo alla convenzione internazionale di Torremolinos del 1977 sulla sicurezza delle navi da pesca, il Protocollo del 2010 alla Convenzione internazionale sulla responsabilità e l'indennizzo per i danni causati dal trasporto via mare di sostanze nocive e potenzialmente pericolose (convenzione HNS del 2010), la convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente e la convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione degli equipaggi dei pescherecci, al rilascio dei brevetti e alla guardia (convenzione STCW-F).

#### **Un settore del trasporto per vie navigabili dell'UE all'avanguardia nel mondo**

- 5.1 **RICONOSCIAMO** che l'UE deve affrontare pratiche commerciali sleali e un accesso limitato al mercato in alcuni paesi terzi e **INSISTIAMO** sulla necessità di un'azione coordinata per salvaguardare gli interessi marittimi dell'UE e promuovere collettivamente l'accesso libero e reciproco ai servizi marittimi internazionali; **INVITIAMO** la Commissione e gli Stati membri a intensificare gli sforzi per mantenere condizioni di parità a livello mondiale fondate su elevati standard internazionali in materia di sicurezza, ambiente, competenze e condizioni di lavoro, creando in tal modo le condizioni per un fiorente settore UE del trasporto per vie navigabili in un contesto internazionale sempre più competitivo; a questo proposito **PONIAMO L'ACCENTO** sull'importanza di accordi di libero scambio e accordi di trasporto marittimo ambiziosi tra l'UE e i paesi terzi per promuovere condizioni di parità a livello mondiale in materia di servizi marittimi internazionali.
- 5.2 **RICONOSCIAMO** il valore aggiunto e il ruolo degli orientamenti dell'UE sugli aiuti di Stato a favore del trasporto marittimo per mantenere la competitività internazionale del settore del trasporto marittimo dell'UE, tenendo presenti gli sviluppi, le tendenze e le sfide a livello mondiale, con l'obiettivo di **RAFFORZARE ULTERIORMENTE** la qualità e l'attrattiva delle bandiere degli Stati membri dell'UE e creare le condizioni per consentire al settore del trasporto marittimo di accrescere il proprio contributo all'economia dell'UE.
- 5.3 **RICONOSCIAMO** che il settore del trasporto per vie navigabili dell'UE, la sua infrastruttura e la sua autonomia finanziaria costituiscono un interesse strategico dell'UE; **INSISTIAMO** sull'importanza di garantire l'accesso ai finanziamenti per assicurare la sostenibilità di tale settore.

- 5.4 **SOTTOLINEIAMO** che un trasporto marittimo a corto raggio efficiente svolge un ruolo fondamentale per collegare le diverse regioni all'interno del mercato interno dell'Unione e sostenere l'inverdimento dei trasporti.
- 5.5 **RICORDIAMO** l'importanza di promuovere il dialogo multilaterale a un ampio livello internazionale al fine di promuovere condizioni di parità e pertanto **CHIEDIAMO** alla Commissione di continuare a intraprendere tutte le misure appropriate per garantire che i servizi marittimi internazionali siano contemplati nei pertinenti strumenti mondiali e multilaterali, compresi gli accordi conclusi sotto gli auspici dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC).
-