

Bruxelles, 4 giugno 2026
(OR. en)

9700/26

MAR 80
TRANS 345
IND 367
POLMAR 47

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	9381/26
Oggetto:	Progetto di conclusioni del Consiglio sulla strategia industriale marittima dell'UE - Approvazione

I. INTRODUZIONE

1. Il 4 marzo 2026 la Commissione ha presentato la sua *comunicazione relativa alla strategia industriale marittima dell'UE*¹, che definisce una visione e una linea d'azione per salvaguardare e rafforzare le industrie della manifattura marittima e dei trasporti marittimi, potenziarne la capacità di innovazione e tutelarne la competitività.
2. 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.
3. 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.

¹ Doc. ST 6987/26.

II. LAVORI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI PREPARATORI DEL CONSIGLIO

4. Un primo progetto di conclusioni del Consiglio sulla comunicazione della Commissione è stato preparato dalla presidenza e distribuito alle delegazioni il 24 marzo 2026. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha discusso e sviluppato il testo del progetto di conclusioni nelle riunioni del 27 marzo, 17 e 24 aprile, 8, 13 e 22 maggio 2026, seguite dal Coreper il 27 maggio e il 3 giugno.
5. Dalle discussioni è emerso che gli Stati membri riconoscono il grande potenziale delle industrie europee della manifattura marittima e del trasporto marittimo in quanto settori strategici per l'autonomia, la resilienza, la difesa, la sicurezza economica, la prosperità, la decarbonizzazione e l'uso sostenibile delle risorse dell'Europa. Allo stesso tempo, le discussioni hanno anche dimostrato la necessità di tenere in debita considerazione le specificità nazionali, regionali e locali e le diverse priorità negli Stati membri.
6. Nel corso dei negoziati la presidenza si è adoperata per giungere a un testo equilibrato che tenesse conto di tutte le opinioni, le priorità e le preoccupazioni espresse dagli Stati membri.
7. Nella riunione del 3 giugno 2026 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il suo accordo sul progetto di conclusioni del Consiglio che figura nell'allegato della presente nota e ha deciso di sottoporlo al Consiglio TTE dell'8 giugno 2026 per approvazione.

III. CONCLUSIONE

8. Si invita il Consiglio ad approvare il progetto di conclusioni sulla strategia industriale marittima dell'UE che figura nell'allegato.

Progetto di conclusioni del Consiglio sulla strategia industriale marittima dell'UE

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

VISTE

- la comunicazione della Commissione relativa alla strategia portuale dell'UE²;
- la comunicazione della Commissione relativa alla strategia industriale marittima dell'UE³;
- 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 CO₂, senza incidenti, automatizzato e competitivo"⁴;
- le conclusioni del Consiglio sulla strategia portuale dell'UE⁵;
- 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"⁶;
- le conclusioni del Consiglio su "Un'industria europea competitiva quale motore del nostro futuro verde, digitale e resiliente"⁷;
- le conclusioni del Consiglio sul patto europeo per gli oceani⁸;

RICORDANDO che l'Europa è un continente acquatico e che la manifattura marittima, il trasporto marittimo, i porti e i servizi connessi formano un ecosistema strategico globale per l'autonomia strategica, la leadership industriale e tecnologica, la resilienza, le capacità di difesa, la sicurezza economica, la prosperità, la decarbonizzazione e l'uso sostenibile delle risorse marine dell'Unione e rivestono un ruolo nel rafforzamento della resilienza della catena di approvvigionamento e della sicurezza energetica;

² Doc. ST 6926/26.

³ Doc. ST 6987/26.

⁴ Doc. ST 8648/20.

⁵ Doc. ST 9714/26.

⁶ Doc. ST 9976/17.

⁷ Doc. ST 10127/24.

⁸ Doc. ST 15807/25.

RICONOSCENDO l'importanza di un ecosistema europeo del trasporto per vie navigabili forte, innovativo, competitivo e sostenibile e PRENDENDO ATTO delle sfide connesse alla concorrenza globale, alla decarbonizzazione, alla digitalizzazione, alla sicurezza e alla carenza di forza lavoro;

RICORDANDO la dichiarazione di Nicosia dei ministri dell'Unione europea responsabili degli Affari marittimi sul rafforzamento dell'istruzione e della formazione dei marittimi e sulla promozione della partecipazione paritaria delle donne al settore del trasporto marittimo;

SOTTOLINEANDO la necessità di un'azione coordinata in tutta l'Unione, negli Stati membri e tra i portatori di interessi;

1. ACCOGLIE CON FAVORE la comunicazione della Commissione relativa alla strategia industriale marittima dell'UE e RICONOSCE che essa costituisce un quadro globale per rafforzare l'ecosistema della navigazione marittima e interna dell'UE; ACCOGLIE CON FAVORE e SOSTIENE il suo obiettivo di rafforzare la competitività, la sostenibilità e la resilienza di tale ecosistema.

I. COSTRUIRE, ATTREZZARE E RIPARARE

2. SOSTIENE il rafforzamento del settore della manifattura marittima dell'UE ai fini della sovranità industriale, della resilienza e della leadership tecnologica, preservando nel contempo un contesto di mercato globale aperto, equo e competitivo.
3. ESPRIME PREOCCUPAZIONE per le distorsioni commerciali e le sovvenzioni sleali da parte di paesi terzi che incidono sulle industrie marittime dell'UE, comprese le disparità di costo legate ai prezzi dell'energia, e INVITA a studiare opzioni per rafforzare la protezione della base industriale marittima dell'UE contro la concorrenza sleale, anche attraverso gli strumenti di difesa commerciale esistenti per garantire parità di condizioni e sostenere la competitività europea, in linea con gli accordi internazionali, 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'OCSE del 1994 sulla costruzione navale⁹.

⁹ Accordo relativo sulle normali condizioni di concorrenza nell'industria della costruzione e della riparazione navale commerciale (1994); [strumenti giuridici dell'OCSE](#).

4. RICONOSCE che una quota sostanziale dei fornitori di attrezzature e tecnologie nella catena del valore marittima è europea; PRENDE ATTO del fatto che il mantenimento e il rafforzamento di una massa critica di capacità di manifattura marittima in Europa, quali la costruzione, la progettazione, la riparazione, la conversione, la manutenzione, l'ammodernamento e il riciclaggio di navi, l'equipaggiamento marittimo e l'ingegneria oceanica, nonché l'integrazione dei sistemi e i relativi servizi di subappalto lungo tutta la catena del valore marittima, sono essenziali per la prosperità, la sovranità, l'autonomia strategica e la leadership tecnologica dell'Unione e SOTTOLINEA che anche i fornitori di attrezzature e tecnologie con portafogli diversificati che vanno al di là delle applicazioni strettamente marittime dovrebbero essere adeguatamente coperti da misure pertinenti.
5. CHIEDE un uso strategico degli appalti pubblici e delle procedure di aggiudicazione al fine di rafforzare la manifattura marittima dell'UE e sostenere la competitività e la resilienza della catena del valore marittima, compreso, se del caso, l'uso mirato di requisiti diversi dal prezzo quali la sostenibilità, la circolarità e i contenuti europei, nel rispetto delle norme del mercato interno, degli obblighi internazionali e delle priorità nazionali.
6. SOSTIENE l'avvio di un'alleanza per le catene del valore marittime industriali dell'UE e INCORAGGIA la sua rapida istituzione per promuovere la cooperazione industriale e individuare le priorità strategiche di investimento, garantendo nel contempo un forte coinvolgimento dell'industria e degli Stati membri, con un mandato e un quadro di governance chiari. CHIEDE lo sviluppo di cluster marittimi nazionali e regionali che riuniscano cantieri navali, fabbricanti di attrezzature, PMI, centri di ricerca, università, studi di progettazione, istituti finanziari e autorità pubbliche. Tali ecosistemi possono accelerare l'innovazione, migliorare la cooperazione industriale, rafforzare le catene di approvvigionamento e facilitare l'accesso ai finanziamenti, in particolare per le PMI.
7. SOSTIENE la realizzazione dell'iniziativa "Cantieri navali del futuro", anche attraverso Orizzonte Europa, e INVITA ad accelerare l'adozione nei cantieri navali di tecnologie digitali, pulite e circolari, comprese le tecnologie basate sull'IA e di rilevamento, l'automazione, la robotica e le soluzioni intelligenti di manutenzione. CHIEDE altresì misure specifiche per i cantieri navali di piccole e medie dimensioni, in particolare nelle regioni di coesione, nelle isole e nelle zone periferiche, al fine di sostenere la trasformazione digitale, l'automazione, le tecnologie pulite, la capacità di ammodernamento e la partecipazione alle catene del valore dell'UE.

8. SOTTOLINEA l'importanza di semplificare le procedure di autorizzazione, anche attraverso pertinenti iniziative dell'UE che rispettino il principio di sussidiarietà, al fine di agevolare l'espansione industriale e gli investimenti nella decarbonizzazione.
9. ACCOGLIE CON FAVORE lo sviluppo di un portafoglio coordinato di domanda pubblica e strategica, anche, se del caso, per supportare la competitività e la sostenibilità a lungo termine dei cantieri navali europei, anche attraverso sinergie a duplice uso, senza imporre ulteriori oneri amministrativi.
10. RICONOSCE l'importanza di approcci incentrati sulla costruzione modulare, la normazione e la produzione in serie per migliorare l'efficienza, nonché l'importanza di concentrarsi su segmenti di mercato di valore elevato quali navi da crociera, traghetti, navi militari, navi di appoggio per l'eolico offshore e piattaforme di conversione, navi per la posa di cavi, navi da ricerca, draghe, imbarcazioni da diporto, rompighiaccio e navi artiche, come pure la necessità di rafforzare la capacità produttiva dell'UE in relazione alle navi avanzate e a basse e a zero emissioni, e INVITA a dare priorità agli investimenti nella costruzione navale avanzata, nei sistemi di propulsione puliti e nei poli di innovazione per il settore del trasporto per vie navigabili al fine di garantire la competitività a livello mondiale. RICONOSCE altresì l'importanza strategica dei traghetti, delle navi ro-pax e delle navi per il trasporto marittimo a corto raggio per la connettività europea, la coesione territoriale, la preparazione alle emergenze e la mobilità militare, e chiede di rafforzare la capacità produttiva europea in questi segmenti.
11. OSSERVA che il 97 % della flotta mondiale di navi da crociera è costruita in Europa e che il comparto crocieristico rappresenta l'80 % del valore del portafoglio ordini di navi commerciali dei cantieri navali europei, il che lo rende fondamentale per il mantenimento e il rafforzamento della cantieristica navale complessa in Europa e delle capacità in termini di equipaggiamenti marittimi nel cluster marittimo europeo in generale.
12. CHIEDE un migliore allineamento internazionale per il riciclaggio delle navi, compresa una maggiore coerenza tra la convenzione di Hong Kong e la convenzione di Basilea, con l'obiettivo di raggiungere il pieno allineamento tra le norme internazionali e il regolamento dell'UE sul riciclaggio delle navi¹⁰, e SOSTIENE gli sforzi volti ad ampliare la capacità di riciclaggio sostenibile anche all'interno dell'UE, RICONOSCENDONE il ruolo nell'assicurare materie prime secondarie e nel preservare il know-how tecnologico in Europa.

¹⁰ Regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE (GU L 330 del 10.12.2013, pag. 1).

13. INVITA gli Stati membri a dare priorità agli investimenti volti a ridurre le dipendenze strategiche e INCORAGGIA l'industria a migliorare la digitalizzazione, la modularità e la cooperazione nella catena del valore.
14. RICONOSCE l'importante ruolo svolto dalle PMI, compresi i cantieri navali di piccole e medie dimensioni, i produttori di equipaggiamento marittimo specializzato, i fornitori di tecnologie marittime e i subappaltatori in mercati specializzati, comprese le attività di costruzione di nuove navi e di ammodernamento a sostegno della decarbonizzazione e dell'innovazione.
15. RICORDA l'importanza di una pianificazione integrata dello spazio marittimo e di un'adeguata capacità di messa in bacino per sostenere la manutenzione e l'assistenza, tra l'altro, delle navi da guerra e INVITA la Commissione e gli Stati membri a garantire che le esigenze industriali e di trasporto marittimo siano adeguatamente prese in considerazione.

II. TRASPORTARE E CONNETTERE

16. SOTTOLINEA il ruolo strategico del trasporto per vie navigabili per la connettività e il commercio dell'UE e globali, evidenziando nel contempo l'importanza centrale che riveste per la sicurezza economica dell'UE, la sua autonomia strategica e l'integrazione del suo mercato interno, così come il contributo essenziale che fornisce alla resilienza delle catene di approvvigionamento; RIAFFERMA l'importanza di mantenere un quadro stabile e prevedibile in materia di aiuti di Stato per il trasporto marittimo, in quanto elemento fondamentale per salvaguardare la competitività globale del trasporto marittimo europeo, e PONE IN RILIEVO l'importanza di assicurare condizioni di parità a livello mondiale e di preservare la competitività globale del trasporto marittimo europeo.
17. EVIDENZIA il rischio di distorsioni della concorrenza, tra cui la deviazione del traffico verso porti di paesi terzi, e la necessità di misure adeguate per attenuare tale rischio, tenendo conto dell'esposizione del settore marittimo alla concorrenza internazionale e del suo ruolo centrale nelle catene logistiche globali.
18. SOTTOLINEA l'importanza della connettività marittima per le isole, gli Stati membri insulari, le regioni periferiche e ultraperiferiche e i paesi e territori d'oltremare — realizzata anche attraverso obblighi di servizio pubblico — ai fini della coesione territoriale, della sicurezza dell'approvvigionamento e del turismo.

19. RICONOSCE che gli armatori europei sono fondamentali fattori trainanti della domanda nell'intero ecosistema industriale marittimo e che è importante mantenere una flotta europea competitiva e attraente, anche battente bandiere dell'UE, per garantire la sicurezza economica, la resilienza delle catene di approvvigionamento e la competitività globale, e PRENDE ATTO del ruolo cruciale svolto dal settore del trasporto alla rinfusa/con navi da carico non regolari (che rappresenta il 75 % del trasporto marittimo dell'UE) nel salvaguardare la sicurezza energetica e alimentare degli Stati membri dell'UE; PONE IN EVIDENZA l'importanza di segmenti specifici, quali le navi adibite alla navigazione interna, le navi ro-ro e le navi ro-pax, in particolare per sostenere la connettività insulare, i collegamenti marittimi strategici e i servizi di coesione territoriale per le catene di approvvigionamento, per la mobilità e come banchi di prova per combustibili alternativi e tecnologie innovative, nonché i traghetti e le navi per il trasporto marittimo a corto raggio per la connettività europea, la coesione territoriale, la preparazione alle emergenze e la mobilità militare, RICONOSCE il loro potenziale di evoluzione in segmenti di elevato valore, anche in un contesto di duplice uso, e INVITA a rafforzare la capacità produttiva europea in tali segmenti.
20. SOTTOLINEA che, in caso di adozione di misure globali in linea con gli obiettivi della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra, saranno necessari opportuni adeguamenti del regolamento FuelEU Maritime, del regolamento MRV e dell'EU ETS per il trasporto marittimo al fine di evitare efficacemente doppi pagamenti finanziari e oneri amministrativi e di assicurare un'attuazione armonizzata e coerenza con le normative internazionali, salvaguardando nel contempo la competitività del settore marittimo europeo e gli obiettivi dell'Unione relativi al conseguimento della neutralità climatica entro il 2050; e INCORAGGIA la semplificazione, ove opportuno, dei quadri di monitoraggio, comunicazione e verifica nell'ambito dell'EU ETS per il trasporto marittimo e di FuelEU Maritime.
21. RILEVA l'importanza di preservare il sistema di classificazione riconosciuto dall'UE quale elemento portante della garanzia della sicurezza nel contesto del trasporto marittimo di qualità elevata cui si fa riferimento nella strategia industriale marittima e SOTTOLINEA che gli accordi di riconoscimento reciproco dovrebbero rimanere limitati alle attrezzature non critiche per la sicurezza in modo da mantenere il massimo livello di sicurezza e fiducia.

22. CHIEDE maggiori sforzi per migliorare l'accesso al mercato per i servizi di trasporto marittimo europei, anche attraverso l'uso efficace degli accordi commerciali dell'UE e un sostegno adeguato ad accordi marittimi bilaterali compatibili con il diritto dell'Unione.
23. RICONOSCE la necessità di rafforzare la cooperazione a livello internazionale riguardo alle strozzature marittime e ai partenariati globali.
24. SOSTIENE la creazione di rotte e poli verdi dell'UE per il trasporto marittimo e la diffusione coordinata di combustibili per uso marittimo sostenibili, comprese soluzioni innovative per tecnologie a basse emissioni.
25. SOTTOLINEA la necessità di quadri di transizione prevedibili per la diffusione di tecnologie e combustibili alternativi, che tengano conto della loro disponibilità e dello sviluppo delle infrastrutture, al fine di evitare la rilocalizzazione delle emissioni di CO₂ e le perturbazioni della connettività; RICONOSCE che i costi della transizione possono incidere sulla connettività e sui prezzi, particolarmente per le economie delle isole, degli Stati membri insulari e delle regioni circondate dai ghiacci e ultraperiferiche; CHIEDE misure di sostegno mirate per attenuare gli impatti sproporzionati.
26. EVIDENZIA che la decarbonizzazione del trasporto marittimo richiede il coinvolgimento attivo di tutti gli attori lungo la catena del valore del settore del trasporto per vie navigabili, compresi i produttori e i fornitori di combustibile, e SOTTOLINEA l'importanza di garantire la tempestiva disponibilità di combustibili alternativi sicuri e sostenibili in quantità sufficienti e a prezzi competitivi. OSSERVA che la disponibilità e le infrastrutture per il bunkeraggio di nuovi combustibili dipendono dalla diffusione sul mercato di tali combustibili.
27. RICORDA l'importanza di utilizzare i proventi dell'EU ETS per finalità legate al clima e INCORAGGIA gli Stati membri, conformemente alle priorità nazionali, a sostenere la decarbonizzazione del settore marittimo lungo tutta la catena del valore, ivi compresi i cantieri navali, le compagnie di navigazione, i progetti di ammodernamento, i fabbricanti di attrezzature, i fornitori di tecnologie, i fornitori di combustibili e i porti, e INCORAGGIA gli Stati membri a utilizzare i proventi generati dall'inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS per sostenere la transizione energetica del settore, compresi il rinnovamento delle flotte, gli ammodernamenti verdi, i servizi di trasporto marittimo insulare, i combustibili alternativi e le infrastrutture energetiche portuali.

28. RIMARCA l'importanza di standard di sicurezza marittima elevati, compresi trasporti marittimi di qualità, attraverso l'attuazione e l'applicazione efficaci della legislazione, e SOSTIENE ulteriori lavori sui quadri per la sicurezza alla luce dei nuovi combustibili e delle nuove tecnologie.
29. CHIEDE la semplificazione e la digitalizzazione delle procedure amministrative, compresi i certificati digitali e incluse la piena attuazione del sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe) e la futura interconnettività del centro doganale digitale; INVITA la Commissione a realizzare le restanti misure di attuazione e a evitare ulteriori oneri amministrativi per il settore marittimo; INCORAGGIA la Commissione a collaborare con gli Stati membri per semplificare e razionalizzare gli obblighi di comunicazione nazionali e dell'UE, in consultazione con l'industria marittima e portuale.
30. INCORAGGIA gli Stati membri a completare l'attuazione dell'EMSWe e a razionalizzare gli obblighi di comunicazione.

III. METTERE IN SICUREZZA E PROTEGGERE

31. RICONOSCE le crescenti minacce alla sicurezza marittima e il rischio significativo che la flotta ombra¹¹ rappresenta per la sicurezza e la protezione marittime, le infrastrutture marittime critiche e l'ambiente marino; SOTTOLINEA la necessità che l'UE rafforzi la sua resilienza, la sua preparazione e le sue capacità di difesa, anche rispetto alle minacce ibride nel settore marittimo e attraverso il miglioramento della conoscenza situazionale; RIMARCA l'importanza di proteggere le infrastrutture marittime critiche, rafforzando la resilienza delle catene di approvvigionamento, in particolare alla luce delle sfide geopolitiche in evoluzione. CHIEDE una cooperazione civile-militare rafforzata e partenariati internazionali per garantire la sicurezza marittima.
32. SOSTIENE, ove opportuno, il rafforzamento delle capacità industriali e tecnologiche navali, anche attraverso iniziative dell'UE pertinenti.

¹¹ Quale definita nella risoluzione A.1192(33) dell'IMO.

33. SOTTOLINEA l'importanza di rafforzare la conoscenza del settore marittimo attraverso l'integrazione di tecnologie e sistemi avanzati, tra cui attrezzature, software, procedure operative e competenze necessarie per migliorare la resilienza complessiva attraverso un approccio di sorveglianza multisetoriale che comprenda elementi sottomarini, di superficie, aerei e spaziali; SOSTIENE il rafforzamento dello scambio di dati e dei sistemi interoperabili tra attori civili e militari al fine di creare un quadro marittimo comune.
34. EVIDENZIA l'importanza delle tecnologie e delle infrastrutture subacquee, nonché dello sviluppo di capacità marittime a duplice uso per rafforzare la capacità dell'UE di rispondere alle minacce ibride, informatiche e geopolitiche nel settore marittimo.
35. RACCOMANDA un approccio coordinato dell'UE allo sviluppo di infrastrutture che soddisfino le esigenze sia civili che militari in tutti i bacini marittimi e in tutte le regioni dell'Europa, in particolare dei bacini e delle regioni sensibili sul piano strategico, e RICONOSCE l'importanza delle navi a duplice uso, compresi i traghetti, particolarmente rilevanti per la resilienza delle isole, la preparazione alle emergenze, la protezione civile e le rotte marittime di importanza strategica, e SI COMPIACE del rafforzamento delle capacità di monitoraggio e di sorveglianza.
36. RICONOSCE il ruolo fondamentale del trasporto marittimo a corto raggio nel rafforzamento della resilienza del sistema europeo dei trasporti e nel miglioramento della connettività regionale e INCORAGGIA ulteriori misure a sostegno del suo sviluppo, anche mediante la riduzione degli oneri amministrativi.
37. INCORAGGIA gli Stati membri a sfruttare appieno le iniziative dell'UE volte a rafforzare la sicurezza marittima e le loro capacità di difesa; INVITA la Commissione a stanziare risorse per sviluppare un meccanismo di sostegno alla costruzione di traghetti a duplice uso.
38. ESPRIME PREOCCUPAZIONE per le enormi quantità di munizioni non sicure presenti nelle acque costiere e negli oceani europei e internazionali, precedentemente scaricate in acqua nel contesto di guerre e conflitti militari. INCORAGGIA la cooperazione tra gli Stati membri, le organizzazioni internazionali e le industrie per aumentare la consapevolezza al fine di promuovere congiuntamente soluzioni tecniche e relative applicazioni che consentano di individuare, monitorare e, se possibile, recuperare e smaltire le munizioni scaricate in acqua in un modo rispettoso dell'ambiente.

IV. ACCESSO ALL'INNOVAZIONE

39. SOTTOLINEA l'importanza dell'innovazione per mantenere la leadership dell'UE nelle tecnologie marittime e sostenere la duplice transizione verde e digitale, ed EVIDENZIA l'importanza di promuovere gli investimenti, l'innovazione e lo sviluppo tecnologico nel settore del trasporto per vie navigabili, in quanto fattori trainanti della competitività e della sostenibilità.
40. SOSTIENE lo sviluppo di quadri normativi globali per le tecnologie emergenti, tra cui l'elettrificazione, la cattura del carbonio, la propulsione eolica, l'idrogeno e altre tecnologie di propulsione alternative, come le tecnologie nucleari, garantendo nel contempo un approccio tecnologicamente neutro che consenta all'innovazione di progredire in linea con le esigenze del mercato e i requisiti di sicurezza.
41. SOSTIENE l'innovazione nel settore delle navi sicure autonome e controllate da remoto e delle applicazioni di robotica subacquea, nonché un migliore accesso ai banchi di prova e agli spazi di sperimentazione normativa.
42. RICONOSCE la necessità di un forte sostegno alla ricerca e all'innovazione, sulla base dei programmi e dei partenariati pubblico-privato esistenti, compresa la continuità del partenariato sul trasporto per vie navigabili a emissioni zero (ZEWT) e delle reti correlate, garantendo nel contempo che i finanziamenti per l'innovazione si traducano efficacemente nel potenziamento e nella diffusione industriali e sostengano la capacità produttiva anche nell'economia blu in generale, comprese la pesca e le tecnologie emergenti relative all'energia oceanica, in settori quali l'efficienza energetica, la digitalizzazione e la sicurezza, e SOTTOLINEA l'importanza di affrontare ostacoli non tecnici quali i vincoli normativi, i requisiti operativi e le incoerenze transfrontaliere che limitano la diffusione su larga scala.
43. ACCOGLIE CON FAVORE le iniziative volte a mappare e ampliare l'accesso alle infrastrutture di ricerca per le PMI e gli innovatori. SOTTOLINEA l'importanza di salvaguardare le risorse e il know-how tecnologici dell'UE.
44. SOSTIENE la creazione di banchi di prova, progetti pilota e piattaforme dimostrative dell'UE per traghetti, navi ibride, navi elettriche, cantieri navali intelligenti e soluzioni marittime digitali, con la partecipazione attiva degli Stati membri insulari.

V. ACCESSO A FINANZIAMENTI E INVESTIMENTI

45. RICONOSCE il notevole fabbisogno di investimenti per la decarbonizzazione, la digitalizzazione e la trasformazione industriale, compresa la necessità di garantire la trasparenza, la prevedibilità e la certezza del diritto per gli operatori economici, e SOTTOLINEA la necessità che gli strumenti finanziari dell'UE sostengano gli investimenti necessari per la decarbonizzazione e la digitalizzazione del settore marittimo, comprese la produzione e la distribuzione di combustibili per uso marittimo sostenibili e lo sviluppo di tecnologie emergenti per le energie rinnovabili offshore, e riducano i rischi di tali investimenti.
46. CHIEDE ulteriori miglioramenti del Fondo per l'innovazione, al fine di migliorare l'accesso per tutti i segmenti del trasporto marittimo, in particolare le PMI, e INVITA ad adottare un approccio più mirato che tenga conto delle caratteristiche specifiche dei diversi segmenti del trasporto marittimo, compreso il settore del trasporto alla rinfusa/con navi da carico non regolari, ed EVIDENZIA la necessità di prendere in considerazione strumenti finanziari e misure di sostegno che garantiscano un accesso effettivo ai finanziamenti per le PMI del settore del trasporto per vie navigabili, compresi i traghetti e il trasporto marittimo a corto raggio che assicurano i collegamenti con le isole, e INVITA a una maggiore chiarezza e accessibilità per quanto riguarda i vari strumenti e meccanismi di finanziamento dell'UE a disposizione del settore marittimo, al fine di garantirne l'effettiva adozione da parte degli Stati membri e dei portatori di interessi del settore. È inoltre opportuno prestare particolare attenzione al finanziamento di nuove costruzioni, del rinnovamento delle flotte, dell'ammodernamento, della conversione, degli investimenti nella decarbonizzazione connessi alle riparazioni e dell'ammodernamento delle attrezzature lungo l'intera catena del valore marittima industriale, in un modo che sia pertinente per il trasporto marittimo a corto raggio come pure per quello oceanico.
47. SOTTOLINEA che la decarbonizzazione del settore marittimo richiede investimenti significativi per un periodo di transizione prolungato, tra l'altro per modernizzare le flotte europee, ammodernare le infrastrutture e migliorare l'accessibilità, anche economica, dei combustibili per uso marittimo sostenibili, ed EVIDENZIA l'importanza di consentire la modernizzazione e la trasformazione industriale delle industrie marittime e dei cantieri navali europei che intraprendono progetti di costruzione di nuove navi, di ammodernamento e di conversione.
48. ACCOGLIE CON FAVORE le iniziative di finanziamento dell'UE, tra cui gli inviti a presentare proposte nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa, il sostegno del Fondo per l'innovazione e la mobilitazione di InvestEU.

49. SOSTIENE la mobilitazione di finanziamenti pubblici e privati, anche attraverso piattaforme di consulenza e portafogli di progetti, riconoscendo nel contempo l'importanza di garantire che i quadri normativi e le misure di sostegno siano realistici, adatti allo scopo e allineati alle capacità di mercato senza ridurre le garanzie normative, SOTTOLINEA la necessità di meccanismi di sostegno stabili e trasparenti per consentire la pianificazione industriale a lungo termine e INCORAGGIA gli Stati membri, l'UE e il settore privato a sviluppare un'alternativa europea al modello di leasing utilizzato nei paesi terzi.
50. INCORAGGIA gli Stati membri, conformemente alle priorità nazionali, a prendere in considerazione la possibilità di sostenere la decarbonizzazione marittima e gli investimenti industriali, anche individuando potenziali candidati per l'avvio di importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI).
51. RICONOSCE la necessità di finanziamenti stabili e a lungo termine, in particolare per le PMI, e di strumenti di finanziamento più coerenti; SOLLECITA la semplificazione dei principali programmi di finanziamento dell'UE, tra cui il meccanismo per collegare l'Europa, Orizzonte Europa, InvestEU e il Fondo per l'innovazione, e l'eliminazione degli ostacoli normativi; SOTTOLINEA l'importanza del futuro Fondo europeo per la competitività per trainare la decarbonizzazione, l'impiego di nuove tecnologie e la leadership industriale dell'UE. INCORAGGIA a esaminare le possibilità per sostenere le tecnologie marittime europee; e SOTTOLINEA la necessità di finanziamenti accessibili e adattati alle economie di piccole dimensioni, insulari, degli Stati membri insulari, delle regioni periferiche e ultraperiferiche, nonché alle economie dei paesi e territori d'oltremare.
52. RIMARCA l'importanza di adeguati strumenti di finanziamento e di sistemi di finanziamento misto a livello europeo per la modernizzazione dei cantieri navali, gli ammodernamenti verdi, il rinnovamento delle flotte per segmenti strategici quali i traghetti, i cluster marittimi, i fornitori marittimi che sono PMI, le navi a zero e a basse emissioni e la trasformazione digitale delle industrie marittime.
53. È FAVOREVOLE a vagliare un meccanismo europeo specifico per il rinnovamento delle flotte ro-pax e per il trasporto passeggeri che servono le isole e le regioni remote, combinando obiettivi delle politiche in materia di coesione, trasporti, clima e industria.

VI. ACCESSO A COMPETENZE E POSTI DI LAVORO DI QUALITÀ

54. **PRENDE ATTO** del fatto che il settore del trasporto marittimo dell'UE si trova ad affrontare una carenza di professionisti qualificati, l'invecchiamento della forza lavoro e condizioni di lavoro impegnative, fattori che nel loro insieme incidono sulla resilienza e sulla competitività a lungo termine del settore.
55. **RICONOSCE** l'importanza di una forza lavoro qualificata, compresi i marittimi e i lavoratori dei cantieri navali, per la competitività, l'innovazione e la resilienza e **SOTTOLINEA** la necessità di attrarre e trattenere una forza lavoro qualificata in tutti i settori marittimi e portuali, rispettando nel contempo le competenze degli Stati membri riguardo ai sistemi di istruzione e formazione e promuovendo la cooperazione e la mobilità.
56. **PONE L'ACCENTO** sull'importanza dell'istruzione e della formazione marittime, compresi il miglioramento delle competenze e la riqualificazione, al fine di garantire la disponibilità di una forza lavoro marittima qualificata e preparata per le esigenze future; **EVIDENZIA** la necessità di riqualificare e di migliorare le competenze dell'attuale forza lavoro del settore della costruzione e della riparazione navale al fine di sviluppare nuove competenze specialistiche e soddisfare le esigenze moderne risultanti dall'adozione e dall'uso di tecnologie innovative per la propulsione, il digitale e l'automazione; **CHIEDE** di sostenere posti di lavoro di qualità e gratificanti, che rendano più attraente il settore; **RICONOSCE** l'importanza di iniziative volte a sensibilizzare i giovani e ad accrescere il loro interesse nei confronti dei settori marittimo e della cantieristica navale.
57. **SI IMPEGNA** a sostenere l'attrattiva del settore marittimo dell'UE adottando e attuando misure che garantiscano condizioni di lavoro eque per tutti i marittimi, nel pieno rispetto delle norme prescritte dalla convenzione sul lavoro marittimo (CLM del 2006) e dalla pertinente legislazione dell'UE.
58. **CHIEDE** un'iniziativa europea coordinata relativa alle competenze marittime, alla riqualificazione e all'eccellenza professionale per i lavoratori dei cantieri navali, gli ingegneri navali, gli elettricisti, gli specialisti dell'automazione, i tecnici dei combustibili alternativi e i marittimi.