CONFINDUSTRIA

Strategia industriale marittima europea

Nota di Aggiornamento

11 marzo 2026

Introduzione

La Commissione europea ha presentato il 4 marzo la nuova Strategia Industriale Marittima europea, illustrata dal Commissario europeo per i Trasporti Apostolos Tzitzikostas e inserita nel portafoglio dei Vicepresidenti esecutivi Raffaele Fitto e Stéphane Séjourné.

Il documento individua oltre 40 iniziative tra azioni legislative, strumenti finanziari e misure di coordinamento, con l'obiettivo di sostenere la transizione energetica del settore, rafforzare la base industriale marittima europea e garantire condizioni di concorrenza eque a livello globale.

La strategia adotta un approccio di filiera, articolandosi in sei pilastri tematici che coprono l'intero ecosistema marittimo, dalla dimensione industriale della costruzione e manutenzione navale al funzionamento del trasporto marittimo, fino agli strumenti abilitanti necessari a sostenere la trasformazione tecnologica e industriale del settore.

In particolare, i pilastri individuati dalla Commissione riguardano:

1. il rafforzamento della base industriale marittima europea, con particolare riferimento alla costruzione, equipaggiamento e riparazione navale;
2. la competitività e sostenibilità del trasporto marittimo europeo;
3. la sicurezza e resilienza del dominio marittimo;
4. l'accesso all'innovazione;
5. l'accesso ai finanziamenti e agli investimenti;
6. lo sviluppo delle competenze e la promozione di occupazione di qualità nel settore.

Pilastro 1 – Rafforzare la base industriale marittima europea: Costruire, equipaggiare e riparare

Il primo pilastro riguarda il rafforzamento della manifattura marittima europea (cantieristica ed equipaggiamenti). La Commissione sottolinea la necessità di preservare una massa critica di produzione in Europa. L'azione europea vuole quindi concentrarsi sui segmenti ad alto valore aggiunto e con maggiore potenziale industriale in Europa, dove l'industria europea mantiene ancora un vantaggio tecnologico.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- **il rafforzamento delle catene del valore industriali marittime europee**, anche attraverso il lancio di una EU Industrial Maritime Value Chains Alliance per coordinare investimenti e roadmap tecnologiche;

- **la modernizzazione della base produttiva**, con l'introduzione di tecnologie digitali, robotica avanzata e soluzioni per una produzione più efficiente e sostenibile ("Shipyards of the Future");
- **un utilizzo più strategico di appalti pubblici e strumenti finanziari UE** per sostenere la domanda di navi e tecnologie sviluppate in Europa. In questo ambito viene richiamato il principio della preferenza europea nei futuri strumenti finanziari e si incoraggiano gli Stati membri a integrare sistematicamente considerazioni di sicurezza economica nelle decisioni di finanziamento;
- iniziative per garantire condizioni di concorrenza eque a livello globale, anche attraverso il rafforzamento degli strumenti commerciali e il monitoraggio delle politiche industriali dei paesi terzi;
- il rafforzamento del quadro internazionale sul riciclo delle navi e lo **sviluppo di soluzioni di economia circolare nel settore.**

Pilastro 2 – Competitività e sostenibilità del trasporto marittimo europeo

Questo pilastro riguarda il funzionamento e la competitività del sistema europeo di trasporto marittimo. La Commissione ne sottolinea il ruolo per l'economia europea ma evidenzia anche le sfide legate alla transizione energetica, alla crescente concorrenza globale e alle tensioni geopolitiche che incidono sulle rotte commerciali. In questo contesto, la strategia mira a garantire condizioni operative favorevoli per il settore dello shipping europeo, preservando la competitività delle flotte europee e accompagnando al contempo la transizione energetica del trasporto marittimo.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- il rafforzamento della **competitività della flotta europea e dell'attrattività delle bandiere degli Stati membri**, anche attraverso un dialogo strutturato con Stati membri e industria e una maggiore digitalizzazione delle procedure e dei registri navali;
- la **transizione energetica del trasporto marittimo**, attraverso l'attuazione del quadro normativo europeo già adottato – in particolare **EU ETS Maritime** e **FuelEU Maritime** – e il proseguimento dei lavori in sede IMO per promuovere soluzioni globali sulla decarbonizzazione dello shipping;
- la possibile **semplificazione del sistema di monitoraggio, reporting e verifica (MRV)** utilizzato per ETS Maritime e FuelEU Maritime, con l'obiettivo di ridurre complessità amministrative e sovrapposizioni regolatorie;
- la promozione di **green shipping lanes e hub marittimi verdi**, per coordinare investimenti in carburanti alternativi, tecnologie e infrastrutture lungo le principali rotte marittime;

- il mantenimento di **elevati standard di sicurezza marittima**, anche attraverso la revisione della normativa UE sulla sicurezza delle navi passeggeri e sugli equipaggiamenti marittimi;
- la **semplificazione delle formalità amministrative nel trasporto marittimo**, anche tramite il completamento dell'European Maritime Single Window environment (EMSWe), l'interconnessione con il futuro Customs Data Hub e la consultazione dell'industria su ulteriori riduzioni degli obblighi di reporting;
- il rafforzamento della **dimensione internazionale della politica marittima europea**, anche attraverso accordi commerciali e partenariati con paesi terzi;
- il sostegno allo sviluppo della **navigazione interna**, anche attraverso il futuro seguito del programma NAIADES III.

Pilastro 3 – Sicurezza e resilienza del dominio marittimo

Il terzo pilastro riguarda il rafforzamento della sicurezza del dominio marittimo. La Commissione evidenzia in particolare la necessità di sviluppare **capacità navali, sottomarine e dual use** per sostenere obiettivi di difesa, protezione delle infrastrutture critiche e mobilità militare.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- il rafforzamento della **base industriale e tecnologica navale europea**, anche attraverso l'aumento delle capacità produttive nel settore navale e l'utilizzo degli strumenti europei per la difesa, in particolare European Defence Fund (EDF) ed European Defence Industry Programme (EDIP);
- lo sviluppo di **capacità e tecnologie per la maritime domain awareness**, tra cui droni marittimi, sensori, sistemi di comunicazione subacquea e soluzioni integrate di sorveglianza e comando;
- il rafforzamento della **protezione delle infrastrutture marittime e sottomarine**;
- il sostegno allo sviluppo di **capacità marittime dual use**, in particolare per la mobilità militare e la gestione delle emergenze, anche attraverso un possibile **meccanismo di supporto alla costruzione di traghetti dual-use**;
- il rafforzamento delle **norme e degli standard di cybersecurity nel settore marittimo**, anche attraverso il lavoro dell'IMO e il coordinamento con il quadro normativo europeo in materia di sicurezza informatica.

Pilastro 4 – Accesso all'innovazione

Questo pilastro riguarda il rafforzamento della **capacità di innovazione del settore marittimo europeo**, con l'obiettivo di sostenere la competitività e la transizione tecnologica sia della cantieristica sia del trasporto marittimo.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- **l'aggiornamento del quadro normativo europeo per sostenere lo sviluppo e l'adozione di tecnologie innovative nel settore marittimo**, in particolare nei campi della decarbonizzazione e della digitalizzazione. La Commissione prevede di proseguire i lavori su tecnologie come la propulsione eolica assistita, la propulsione nucleare per il trasporto commerciale e le soluzioni di navigazione autonoma, nonché di proporre interventi mirati sulla normativa esistente per facilitare l'introduzione di nuovi carburanti e tecnologie (ad esempio consentendo l'idrogeno come carburante di riferimento per i motori nella navigazione interna);
- **il rafforzamento della cooperazione pubblico-privata nella ricerca e innovazione**;
- **il miglioramento delle capacità di test e sperimentazione** per tecnologie marittime e oceaniche e **la promozione dell'accesso alle infrastrutture** di ricerca per start-up, scale-up, PMI e mid-caps;
- **il lancio dell'iniziativa OceanEye**, dedicata all'osservazione degli oceani e allo sviluppo delle tecnologie correlate.

Pilastro 5 – Accesso ai finanziamenti e investimenti

Il pilastro offre una panoramica degli strumenti finanziari europei disponibili o in fase di sviluppo che possono contribuire a sostenere gli investimenti nel settore marittimo e la transizione del comparto.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- **il lancio nel 2026 di un bando del Connecting Europe Facility** (CEF) per sostenere il rinnovo e la decarbonizzazione della flotta, con particolare attenzione a traghetti e navi costiere;
- l'apertura nel 2027 di un bando dedicato al settore marittimo nell'ambito **dell'Innovation Fund**;
- la mobilitazione di investimenti nel settore marittimo attraverso strumenti europei quali **InvestEU, Horizon Europe ed European Defence Fund, a sostegno di cantieristica, trasporto marittimo e tecnologie marittime**;
- **la revisione dei criteri della EU Sustainable Finance Taxonomy** per il settore del trasporto marittimo;
- la possibilità, nell'ambito della revisione dell'EU ETS prevista nel 2026, di introdurre un meccanismo europeo di sostegno allo shipping per favorire l'adozione di carburanti sostenibili.

Pilastro 6 – Accesso a skills e qualità del lavoro

Questo pilastro riguarda il rafforzamento delle competenze e dell'attrattività delle professioni nel settore marittimo, alla luce della crescente domanda di profili qualificati legata alla transizione tecnologica, alla digitalizzazione e all'introduzione di nuovi carburanti e sistemi di propulsione.

Tra le principali direttrici di intervento figurano:

- il sostegno allo sviluppo di programmi di formazione, upskilling e reskilling per lavoratori della cantieristica, della manifattura marittima e per i marittimi, anche attraverso il coinvolgimento di istituzioni formative e parti sociali;
- il rafforzamento della cooperazione tra istituti di istruzione marittima e centri di formazione professionale, anche attraverso **la creazione di una rete europea di istituti di formazione marittima e centri di formazione professionale**;
- **il sostegno alla mobilità** e alla cooperazione tra istituti di formazione, anche promuovendo una maggiore partecipazione del settore marittimo ai programmi Erasmus+.

Prime considerazioni

La Strategia industriale marittima europea rappresenta un segnale importante di attenzione da parte delle istituzioni europee verso un settore strategico per la competitività, la sicurezza economica e la transizione energetica dell'Unione. Confindustria accoglie con favore l'impostazione della strategia e l'approccio di filiera adottato dalla Commissione, che riconosce il ruolo centrale dell'industria marittima europea e della cantieristica, ambito in cui l'Italia esprime leadership e competenze di eccellenza.

Molti dei temi individuati – dal rafforzamento della base industriale alla transizione tecnologica, fino allo sviluppo delle competenze – sono da tempo al centro dell'azione di Confindustria nell'ambito dell'Economia del Mare, guidata dal Delegato del Presidente Mario Zanetti. In particolare, i temi delle competenze, della formazione e dell'innovazione, elementi chiave per sostenere crescita economica e occupazione, saranno al centro del prossimo evento dedicato all'Economia del Mare organizzato da Confindustria a Genova nel mese di aprile, con l'obiettivo di rafforzare il dialogo tra istituzioni, imprese e territori su queste priorità strategiche.