

Bruselas, 9 de junio de 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De: Secretaría General del Consejo

Fecha: 8 de junio de 2026

A: Delegaciones

N.º doc. prec.: 9714/26

Asunto: Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Portuaria de la UE

Adjunto se remite a las delegaciones las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Portuaria de la UE, adoptadas por el Consejo en su sesión celebrada el 8 de junio de 2026.

Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Portuaria de la UE

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

VISTO LO SIGUIENTE:

- la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia Portuaria de la UE»¹,
- la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE²,
- las Conclusiones del Consejo sobre «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo»³,
- las Conclusiones del Consejo tituladas «Transporte por vías navegables interiores: descubrir su potencial y promoverlo»⁴,
- las Conclusiones del Consejo sobre la Estrategia Industrial Marítima de la UE⁵,
- las Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial»⁶,
- las Conclusiones del Consejo sobre el Pacto Europeo por el Océano⁷,
- las Conclusiones del Consejo sobre seguridad marítima⁸,
- la Declaración de Nicosia de los ministros de la Unión Europea competentes en materia de asuntos marítimos sobre la mejora de la educación y la formación de la gente de mar y el fomento de la participación equitativa de las mujeres en el sector del transporte marítimo.

¹ ST 6926/26.

² ST 6987/26.

³ ST 8648/20.

⁴ ST 15144/18.

⁵ ST 10350/26.

⁶ ST 9976/17.

⁷ ST 15807/25.

⁸ ST 9946/21.

1. ACOGE CON SATISFACCIÓN la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia Portuaria de la UE» como un marco amplio que aborda los principales retos a los que se enfrentan los puertos europeos, tanto marítimos como interiores, en cuestiones de competitividad, sostenibilidad, resiliencia, seguridad, digitalización, gobernanza y aspectos sociales, sobre la base de la política portuaria de 2013; y DESTACA la importancia de una aplicación proporcionada y eficiente y de evitar cargas administrativas y financieras innecesarias en consonancia con los principios de mejora de la legislación.
2. PIDE a la Comisión que evalúe la eficiencia de los foros existentes a escala de la UE para aplicar esta estrategia y, de ser necesario, que cree otros nuevos.
3. RECONOCE que los puertos europeos gestionan más del 74 % de las mercancías que entran o salen de Europa, y alrededor de 395 millones de pasajeros cada año, lo que genera un valor económico y un empleo importantes; TOMA CONSTANCIA de que la función estratégica de los puertos se ha ampliado para abarcar la transición energética, la energía renovable marina, las agrupaciones industriales, la movilidad militar y la seguridad, como la exposición a la delincuencia organizada, las amenazas híbridas y el tráfico ilícito que afectan a la resiliencia y la integridad de las cadenas de suministro; y DESTACA la diversidad de los ecosistemas portuarios, con sus características geográficas, climáticas y operativas.
4. RECONOCE que existen puertos marítimos que, debido a su ubicación única, están especialmente expuestos a amenazas externas, de carácter militar y geopolítico, que proceden de fuera de la Unión; RECONOCE, en consecuencia, que los puertos marítimos tienen necesidades específicas determinadas por estos factores externos; y PIDE instrumentos de la UE que presten apoyo a los puertos marítimos.
5. RECONOCE la función específica de los puertos interiores como componentes integrantes de la red transeuropea de transporte (RTE-T) a la hora de contribuir a la logística multimodal, la descarbonización del transporte y la resiliencia de las cadenas de suministro; y PIDE un enfoque estratégico diferenciado y proporcionado que refleje sus características específicas.
6. RECONOCE que los puertos de las islas (que son los principales baluartes institucionales de la política de la Unión en materia de insularidad), las regiones costeras y ultraperiféricas y los países y los territorios de ultramar cumplen una función estratégica para sus territorios; y RECONOCE que esos puertos están especialmente expuestos a la presión competitiva, riesgos relacionados con el clima y la seguridad y costes adicionales, y que los puertos pequeños y medianos, incluidos aquellos en regiones escasamente pobladas, se enfrentan a retos similares.

7. INVITA a que se preste un apoyo específico y flexible en el marco de los instrumentos pertinentes de la UE, teniendo en cuenta las características específicas de esos puertos, como su función en la seguridad del suministro y la movilidad militar, a la vez que se sigue reconociendo y apoyando la función motora y estratégica clave de los puertos marítimos e interiores de la red RTE-T de Europa, se garantiza la continuidad territorial y se responde a los retos a los que se enfrentan los puertos cercanos a centros no pertenecientes a la UE; y SUBRAYA la necesidad de contar con un enfoque proporcionado para las regiones ultraperiféricas realizando sistemáticamente evaluaciones de impacto sobre los efectos de las propuestas legislativas de la UE en esas regiones, en particular en el funcionamiento de sus puertos.
8. OBSERVA que las condiciones regionales en toda la Unión varían considerablemente y pueden influir en la aplicación de la estrategia de diferentes maneras, como las condiciones invernales que afectan a las operaciones; DESTACA que las condiciones invernales en determinadas regiones pueden afectar significativamente a las operaciones portuarias y a las actividades marítimas durante períodos prolongados cada año; SUBRAYA que se requieren equipos y disposiciones operativas específicos para garantizar unas operaciones invernales seguras y eficientes; y DESTACA el valor de tener en cuenta estos diferentes requisitos previos regionales al elaborar y aplicar las medidas pertinentes, a fin de apoyar una aplicación eficiente y resiliente en toda la Unión.

II. REFORZAR LA COMPETITIVIDAD, LA INNOVACIÓN Y LA DIGITALIZACIÓN

9. RECONOCE que el comercio marítimo es intrínsecamente mundial y que la competitividad se ve afectada por los costes, las normas y las condiciones normativas; y DESTACA la importancia de garantizar unas condiciones de competencia equitativas a escala internacional y de abordar las distorsiones derivadas de las asimetrías normativas y de prácticas de terceros países.
10. CELEBRA los principios rectores establecidos por la Comisión para el apoyo de la UE a proyectos portuarios en terceros países; y SUBRAYA que dicho apoyo debe estar sujeto a un sólido control de la competitividad.
11. RECONOCE la función central de los puertos en la competitividad y la resiliencia de las cadenas logísticas y su exposición a la competencia internacional, garantizando que los proyectos respaldados por la UE en terceros países tengan en cuenta las posibles repercusiones en la posición competitiva de los puertos de la Unión.
12. SUBRAYA la importancia de reducir activamente la burocracia y simplificar los procesos; e INSTA a la Comisión y a los Estados miembros a definir y aplicar medidas de simplificación.
13. APOYA que se procure lograr un acceso justo al mercado en los compromisos internacionales; y PIDE condiciones equilibradas y no discriminatorias para los operadores de la UE en los mercados portuarios de terceros países.

14. CELEBRA la intención de proporcionar orientaciones sobre la evaluación de la inversión extranjera en los puertos de la UE; DESTACA la importancia de aplicar controles basados en el riesgo, proporcionados y de forma no discriminatoria, aplicando los marcos existentes, evitando duplicaciones y garantizando la seguridad jurídica a la vez que se salvaguarda la seguridad económica y con el objetivo de evitar la propiedad o el control extranjeros indebidos de infraestructuras y operaciones portuarias críticas, lo que incluye los riesgos relacionados con la infiltración de la delincuencia organizada, especialmente aquellos que afecten a la movilidad militar y la seguridad económica de la Unión; SUBRAYA, a este respecto, la necesidad de salvaguardar un entorno de inversión atractivo para los puertos europeos y de evitar disuadir a inversores fiables; y SEÑALA la necesidad de garantizar el acceso a recursos financieros para ejecutar proyectos de inversión en los puertos de la UE.
15. SUBRAYA la necesidad de promover los intereses de la UE en materia de normalización portuaria en los foros internacionales pertinentes; y PIDE a los Estados miembros que apliquen efectivamente los mecanismos de control existentes y compartan información pertinente a escala de la Unión.
16. RECUERDA la diversidad de modelos de gobernanza portuaria; y SUBRAYA que debe respetarse plenamente esta diversidad.
17. RECONOCE la función de los acuerdos de concesión y arrendamiento de terrenos para atraer inversiones; y PIDE que se mantenga un enfoque estratégico equilibrado que respete los modelos de gobernanza portuaria existentes, garantizando al mismo tiempo la flexibilidad, la resiliencia, la seguridad, la sostenibilidad y el buen funcionamiento del mercado interior, y promoviendo el desarrollo continuo de los puertos mediante la aplicación de una amplia variedad de inversiones.
18. REAFIRMA que las competencias nacionales en materia de gobernanza portuaria, así como los marcos de concesión y uso de terrenos en los puertos, no deben verse afectados por futuras iniciativas de la Unión.
19. RECONOCE la evolución de las funciones de las autoridades portuarias y otros organismos gestores de puertos como coordinadores estratégicos; y ALIENTA a que sigan desarrollándose, cooperando y obteniendo resultados efectivos en consonancia con las estructuras nacionales de gobernanza y propiedad.
20. SUBRAYA la importancia de financiar infraestructuras portuarias básicas abiertas al uso general (como rompeolas, dragado de canales de acceso, energías renovables marinas, infraestructuras para combustibles alternativos, muelles de acceso público y acceso común por carretera y ferrocarril dentro de la zona portuaria) que tengan un elevado valor añadido público; e INVITA a la Comisión a que, en el contexto de la revisión del marco de ayudas estatales, tenga esos elementos en consideración para apoyar la viabilidad económica y la competitividad de los puertos. Debe prestarse especial atención a los puertos interiores y a los puertos más pequeños, así como a los sistemas portuarios periféricos e insulares, que a menudo se enfrentan a déficits estructurales de inversión y tienen una capacidad limitada de generación de ingresos.

21. INVITA a la Comisión a que, al revisar el Reglamento General de Exención por Categorías (RGEC), adapte el ámbito de aplicación (categorías de ayuda), los umbrales y el porcentaje de la intensidad de las ayudas portuarias exentas por categorías para reflejar mejor los costes reales ajustados a la inflación de las inversiones necesarias para la digitalización, la ciberseguridad, la transición energética, la seguridad, la protección, el cambio modal y la movilidad de doble uso; INVITA a la Comisión a que garantice la simplificación y la seguridad jurídica, evitando al mismo tiempo cargas administrativas adicionales; e INVITA a la Comisión a que garantice mayores intensidades de la ayuda y procedimientos simplificados para los puertos.
22. CELEBRA la determinación de la Comisión de simplificar la carga normativa salvaguardando al mismo tiempo la protección del medio ambiente, lo que incluye revisar el acto delegado de taxonomía climática para mejorar la facilidad de uso y la propuesta de Reglamento sobre la Agilización de las Evaluaciones Ambientales, que agiliza las evaluaciones mediante la digitalización, la reducción de los plazos y procedimientos combinados.
23. TOMA NOTA de los principios comunes para la financiación de la UE; y SUBRAYA que estos deben simplificar los procedimientos, evitar una burocracia adicional y mantenerse neutrales con respecto a los modelos de gobernanza y concesión o los acuerdos contractuales, a fin de respetar la diversidad de los sistemas nacionales, garantizando al mismo tiempo un acceso equitativo a las oportunidades de financiación para puertos de distintos tamaños y localizaciones geográficas.
24. REAFIRMA la necesidad de utilizar fuentes de financiación diversificadas para inversiones que beneficien a los puertos de la UE. Esas fuentes de financiación incluyen fuentes de la UE, nacionales y privadas, así como financiación obtenida mediante la cooperación con bancos de fomento e instituciones financieras nacionales. A este respecto, el objetivo es apoyar su desarrollo en diversos ámbitos funcionales, como la seguridad, la ciberseguridad, la defensa, la transición energética, la descarbonización, corredores marítimos ecológicos y tecnologías modernas, destacando al mismo tiempo la importancia de tener en cuenta las condiciones locales al proporcionar apoyo financiero a cada puerto y reconociendo sus características específicas derivadas, entre otras cosas, de su localización única, lo que abarca las limitaciones de insularidad o la elevada exposición a amenazas externas de carácter militar y geopolítico, que pueden conllevar necesidades de inversión particulares.
25. ALIENTA a mejorar la coordinación y la transparencia entre los instrumentos de financiación de la UE, lo que garantiza la flexibilidad, la coherencia, la accesibilidad y la armonización con las prioridades estratégicas para los puertos de la UE.

26. SUBRAYA la necesidad de fortalecer la cooperación institucional en la elaboración y la ejecución de la política portuaria de la UE. Esto se aplica en particular a ámbitos como el control de la inversión extranjera directa, la supervisión de la concentración del mercado y la coordinación de Global Gateway, teniendo en cuenta iniciativas mutuamente beneficiosas con terceros países; e INVITA a la Comisión a que estudie opciones para reforzar la cooperación portuaria a escala de la UE, por ejemplo, sobre la base de foros existentes y, en su caso, mejorándolos, incluso con la participación de las autoridades policiales y de seguridad interior, en su caso. A este respecto, el objetivo es crear un espacio específico para el entendimiento mutuo y la acción conjunta en defensa del interés portuario europeo común, sin perjuicio de la competencia leal entre puertos y sin imponer nuevas cargas a los Estados miembros ni la Comisión.
27. SUBRAYA la creciente importancia estratégica del seguimiento de la inversión extranjera directa en puertos situados en terceros países, en particular en los países vecinos de la Unión, a la luz de su posible repercusión en la competitividad de los puertos de la Unión, el desarrollo de centros de transbordo, la movilidad militar y la resiliencia y la seguridad de las cadenas de suministro.
28. OBSERVA la revisión de las directrices de la UE sobre concentraciones; y DESTACA la necesidad de preservar una competencia eficaz a la vez que se tiene en consideración la evolución de las estructuras de mercado, incluida la integración vertical, que puede mejorar la previsibilidad de la evolución del tráfico y proporcionar apoyo a las estrategias de inversión a largo plazo.
29. DESTACA la importancia de seguir integrando puertos en la red RTE-T mediante el refuerzo de las conexiones de los puertos marítimos con el interior, también en las regiones ultraperiféricas, y mediante la integración multimodal de los puertos interiores; y PIDE que se dé prioridad a la conectividad por ferrocarril, y por carreteras y vías navegables interiores de doble uso, lo que incluye la salvaguardia de la navegabilidad, la fiabilidad de los canales navegables y la operabilidad de las cuencas portuarias en las vías navegables interiores principales, además de conexiones de último kilómetro resilientes y eficientes, donde sea geográficamente viable. La promoción del cambio modal debe ser una prioridad, pero donde el único modo de transporte sea por carretera, debe garantizarse también la conectividad del transporte a la red vial, en particular en el caso de los puertos más pequeños.
30. SUBRAYA la importancia de una capacidad y una calidad adecuadas de las infraestructuras; e INVITA a reforzar el desarrollo de infraestructuras relacionadas con los puertos, incluidos los enlaces multimodales y los puertos secos, según proceda, además de las actividades de inversión en infraestructuras dirigidas directamente a los puertos.

31. SUBRAYA la importancia de reforzar la multimodalidad y la integración de los puertos en las cadenas logísticas, así como de garantizar el desarrollo y el despliegue efectivo de la innovación digital y tecnológica, como factores esenciales para la eficiencia, la resiliencia y la competitividad del sistema portuario europeo.
32. CELEBRA la intención de la Comisión de mejorar la eficiencia y la digitalización de las operaciones portuarias y las cadenas logísticas, así como de seguir apoyando el cambio modal; PIDE que se preste especial atención al régimen de las zonas portuarias en vista de las operaciones ferroviarias que se llevan a cabo en ellas, con el objetivo de simplificar y mejorar la flexibilidad de las operaciones ferroviarias intraportuarias, lo que reduce los tiempos de espera y optimiza la capacidad operativa, a la vez que se respetan plenamente los requisitos de seguridad y protección y se da prioridad a la transición ecológica; e INVITA a la Comisión a que evalúe la adecuación del marco normativo existente en este ámbito.
33. RECONOCE que los puertos públicos interiores y marítimos situados en la red RTE-T contribuyen significativamente a la conectividad multimodal, la resiliencia de la cadena de suministro, la transición energética, la cohesión regional y, en su caso, la movilidad militar; e INVITA a la Comisión y a los Estados miembros a que tengan en cuenta estas funciones, cuando proceda, al ejecutar los instrumentos y marcos estratégicos pertinentes de la UE.
34. ACOGE CON SATISFACCIÓN la propuesta de Reglamento sobre Movilidad Militar; PIDE que se aplique rápidamente, garantizando un apoyo adecuado y flexible a las infraestructuras portuarias de doble uso y los equipos conexos, lo que incluye una financiación eficiente que refleje las realidades actuales y la creciente demanda de infraestructuras portuarias marítimas adecuadamente preparadas y capaces de gestionar suministros estratégicos, transportes militares y otras operaciones conexas; y RECUERDA la importancia de aplicar las acciones establecidas en el Compromiso de movilidad militar de 2024⁹.
35. ACOGE CON SATISFACCIÓN las iniciativas para reforzar el liderazgo tecnológico y apoyar la implantación de la innovación; e INSTA a que se establezcan vías más claras para ampliar las soluciones digitales y tecnológicas en todos los puertos.
36. ALIENTA a que se elaboren iniciativas digitales de la UE; e INSTA a que se apliquen de forma efectiva y armonizada, evitando la fragmentación y requisitos adicionales innecesarios.

⁹ ST 9225/24.

37. ACOGE CON SATISFACCIÓN la elaboración de directrices sobre el intercambio de datos; y DESTACA la importancia de la interoperabilidad, la protección de datos y la eficiencia de las cadenas logísticas, a la vez que SUBRAYA la necesidad de garantizar que dichas directrices futuras no socaven los avances ya logrados por los operadores y las autoridades competentes.
38. SUBRAYA la necesidad de garantizar la coherencia entre las políticas y la legislación de la Unión que afectan a los puertos y las conexiones con el interior, como las políticas sobre el clima, la energía y el transporte, con el objetivo de evitar la acumulación de cargas normativas y financieras que puedan afectar a la competitividad de los puertos de la UE.

III. TRANSICIÓN ENERGÉTICA, SOSTENIBILIDAD E INDUSTRIAS LIMPIAS

39. RECONOCE que los puertos se están convirtiendo en centros energéticos e industriales estratégicos y desempeñan una función clave en la descarbonización y en la transición energética de la economía y la sociedad europeas.
40. ACOGE CON SATISFACCIÓN el apoyo al suministro de electricidad en puerto; y SUBRAYA que la implantación debe tener por objetivo la viabilidad económica, la competitividad y el ajuste a la demanda, garantizando la transparencia de los precios y evitando los activos obsoletos, teniendo en cuenta también los retos relacionados con la conectividad a la red eléctrica de los puertos de la red RTE-T y reconociendo que, en el caso de los puertos interiores, pueden ser más apropiadas soluciones alternativas, como las infraestructuras de recarga en puerto.
41. OBSERVA que los gastos de explotación¹⁰ del suministro de electricidad en puerto¹¹ varían en función de las diferencias en los precios de la electricidad y de las complejidades operativas divergentes; y APOYA las iniciativas para incentivar el uso del suministro de electricidad en puerto; invita a los Estados miembros a que reconozcan el suministro de electricidad en puerto como un componente estratégico de la transición energética integrándolo plenamente en los objetivos, los sistemas de apoyo y la planificación nacionales en el contexto de la Directiva sobre Fuentes de Energía Renovables¹².
42. PIDE que el Plan de Acción para la Electrificación de la UE apoye el liderazgo de los puertos de la Unión en materia de electrificación marítima, incluida una mayor integración de la red.
43. PIDE que se promuevan soluciones de redes eléctricas inteligentes, la gestión de la demanda y el uso eficiente de las infraestructuras existentes.

¹⁰ *Operating expenses (OPEX)* en inglés.

¹¹ *Onshore power supply (OPS)* en inglés.

¹² Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (versión refundida) <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. RECONOCE la función de los puertos en relación con los combustibles alternativos y la energía limpia e hipocarbónica, así como la contribución de los puertos de la RTE-T al impulso de corredores ecológicos de transporte marítimo con terceros países; e INVITA a que se refuerce la armonización entre la RTE-T, la red transeuropea de energía (RTE-E) y los marcos nacionales de planificación, reflejando explícitamente las necesidades de la red eléctrica y de gas en puerto relacionadas con la descarbonización de los puertos y el suministro de combustible, también en relación con las infraestructuras portuarias multicomcombustible y preparadas para el hidrógeno.
45. RECUERDA la importancia de facilitar y priorizar el despliegue de redes eléctricas en los puertos y de garantizar conexiones oportunas y eficientes para los proyectos relacionados con los puertos.
46. RECONOCE la función de los puertos a la hora de definir las condiciones adecuadas en las que pueden almacenarse, suministrarse y manipularse los combustibles alternativos con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono de forma práctica y segura en las distintas zonas portuarias, teniendo en cuenta sus limitaciones operativas y espaciales, así como sus funciones respectivas para facilitar y tratar de atraer inversiones que correspondan a la demanda (por ejemplo, mediante colaboraciones en corredores ecológicos, centros y plataformas público-privadas intersectoriales); RECONOCE la función crucial del mercado en el desarrollo de una cadena de suministro de combustibles limpios en las zonas portuarias; y ACOGE CON SATISFACCIÓN nuevas medidas para incentivar la demanda de combustibles sostenibles que conduzcan a garantizar su disponibilidad, escalabilidad y asequibilidad.
47. PIDE que se refuerce la cooperación entre los puertos, las agrupaciones industriales y sus zonas interiores para apoyar la transición energética, las industrias limpias y las soluciones de economía circular; y PIDE también que se apoye activamente la aceleración de la concesión de permisos y la conectividad a la red eléctrica para facilitar el desarrollo de esas agrupaciones industriales dentro de las zonas portuarias o conectadas a ellas.
48. RECUERDA la importancia de utilizar los ingresos del RCDE UE con fines relacionados con el clima; ANIMA a los Estados miembros a que, en consonancia con las prioridades nacionales, apoyen la descarbonización del sector marítimo en toda la cadena de valor, incluidas las empresas navieras, los astilleros, los proyectos de readaptación, los fabricantes de equipos, los proveedores de tecnología, los proveedores de combustible y los puertos; y ALIENTA a los Estados miembros a que utilicen los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el RCDE UE para apoyar la transición energética del sector, lo que abarca la renovación de flotas, la readaptación ecológica, los servicios de transporte marítimo insular, los combustibles alternativos y la infraestructura energética portuaria.
49. OBSERVA las próximas actualizaciones y revisiones de la legislación en la materia, como el RCDE UE y el Reglamento FuelEU Maritime y su importancia para la competitividad de los puertos y la contribución a la consecución del objetivo de neutralidad climática de la Unión y sus metas climáticas; PIDE un enfoque coordinado y una evaluación de las repercusiones acumuladas de cualquier norma nueva o revisada.

50. TOMA NOTA de las preocupaciones expresadas por varios Estados miembros respecto de las repercusiones del RCDE en la competitividad de los puertos de la UE, en particular en relación con el desvío del tráfico, las fugas de carbono y la deslocalización de inversiones; RECUERDA la obligación de la Comisión en virtud de la Directiva RCDE de hacer un seguimiento de la aplicación del RCDE para las actividades de transporte marítimo destinadas a detectar comportamientos evasivos con el fin de evitarlos en una fase temprana; SUBRAYA la necesidad de adoptar medidas adecuadas para mitigar esos riesgos, prestando especial atención a las regiones ultraperiféricas, teniendo en cuenta la exposición de los puertos de la UE a la competencia internacional y su función en las cadenas logísticas mundiales, así como a las islas y las regiones periféricas; INVITA a la Comisión a que intensifique el seguimiento y proponga medidas correctoras específicas, especialmente en relación con las actividades de transbordo, manteniendo la ambición medioambiental y garantizando la coherencia con los marcos internacionales, como el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI); e INVITA a la Comisión a que preste todo su apoyo con vistas a alcanzar un acuerdo mundial que cumpla todas las metas y objetivos de reducción de emisiones de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los Gases de Efecto Invernadero, seguido de las adaptaciones adecuadas de la legislación pertinente de la UE para evitar de forma efectiva la duplicación de pagos financieros y cargas administrativas.
51. RECUERDA la importancia de apoyar las inversiones en tecnologías e infraestructuras de descarbonización y transición energética en los puertos de manera tecnológicamente neutra. Por lo tanto, los puertos deben tener acceso a un apoyo que les permita hacer frente a los retos que plantea la implantación de tecnologías energéticas limpias, como las infraestructuras eólicas, solares y olamotrices flotantes para la generación de energías limpias y renovables, con lo que se ayudará a los Estados miembros y a las partes interesadas a adquirir auténticos conocimientos especializados europeos, reforzar la independencia energética e impulsar el empleo.
52. APOYA las iniciativas destinadas a simplificar la aplicación del marco normativo, salvaguardando al mismo tiempo la protección del medio ambiente. A este respecto, el objetivo debe ser evitar duplicaciones y aplicar un enfoque coherente e intersectorial para facilitar el desarrollo portuario, en particular en relación con los procedimientos de concesión de permisos y en consonancia con el principio de subsidiariedad.
53. ACOGE CON SATISFACCIÓN la elaboración de un marco de resiliencia frente al cambio climático, que incluya herramientas para la evaluación de los riesgos climáticos; DESTACA la necesidad de que las infraestructuras portuarias sean resistentes al cambio climático y, a la vez, evitar que los riesgos se desvíen a las ciudades, la industria o las infraestructuras cercanas; y DESTACA la necesidad de elaborar un marco a escala de la Unión para evaluar los riesgos climáticos en los puertos, como las sequías, los bajos niveles de agua, las inundaciones y la volatilidad hidromorfológica de los ríos que afecta a los puertos interiores, y para definir medidas de adaptación prioritarias, sobre la base de las políticas y los instrumentos existentes en materia de clima, taxonomía y resiliencia.

IV. PROTEGER Y ASEGURAR LOS PUERTOS

54. RECONOCE el creciente abanico de amenazas a la seguridad que afectan a los puertos y la necesidad de aumentar la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras portuarias.
55. SUBRAYA la importancia de que la Estrategia se sincronice sin problemas con las actividades en el ámbito de la movilidad militar para mejorar, facilitar y acelerar grandes despliegues de tropas y recursos de los Estados miembros de la UE y de terceros países, garantizando la coherencia con las iniciativas llevadas a cabo en el marco de la OTAN. También destaca la necesidad de asegurar recursos para las obras de infraestructura en puertos situados en los corredores de movilidad militar de la UE
56. POR LO TANTO, CONSIDERA ADECUADO reflexionar sobre las relaciones de propiedad de los elementos de infraestructura portuaria para garantizar un acceso rápido a las zonas portuarias, teniendo en cuenta las inspecciones y las auditorías, además del movimiento de equipos militares y otras cuestiones importantes con la perspectiva de velar por la seguridad de la UE.
57. SUBRAYA la importancia de que la Estrategia Portuaria ponga de relieve amenazas nuevas y crecientes para los puertos, como el terrorismo, el sabotaje, la delincuencia organizada, la corrupción, los ciberataques, los ataques híbridos y los drones y otros sistemas no tripulados.
58. ACOGE CON SATISFACCIÓN las iniciativas destinadas a mejorar los marcos de seguridad marítima y hacer frente a las amenazas emergentes; TOMA NOTA de la próxima propuesta de un marco de la UE para facilitar la cooperación entre los Estados miembros en relación con los controles de antecedentes de los trabajadores portuarios, que será una herramienta basada en los riesgos para prevenir y combatir la delincuencia organizada y las actividades ilícitas; y REITERA la necesidad de elaborar directrices para aclarar el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), que es el marco internacional fundacional para hacer frente a las crecientes amenazas planteadas por la delincuencia organizada y el comercio ilícito.
59. CELEBRA las iniciativas destinadas a combatir la delincuencia organizada y la corrupción, así como el terrorismo, el sabotaje, los ciberataques, los ataques híbridos y los drones; SUBRAYA la importancia de la Alianza Europea de Puertos en la lucha contra la delincuencia organizada y el narcotráfico; y APOYA medidas de seguridad proporcionadas y eficaces que tengan en cuenta las realidades operativas y eviten cargas innecesarias. Es importante contar con herramientas nuevas y mejoradas para las autoridades policiales y aumentar la cooperación con países no pertenecientes a la UE.
60. ACOGE CON SATISFACCIÓN el refuerzo de la cooperación con terceros países y socios internacionales para mejorar la protección portuaria, también en los puertos interiores.

61. PIDE que se aplique a escala de la UE la legislación pertinente en materia de ciberseguridad y que se mejore la cooperación entre las autoridades competentes. Esto debe hacerse con un intercambio mutuo de datos entre las autoridades (de seguridad) pertinentes, en particular con el intercambio de información entre las autoridades policiales, aduaneras, portuarias y marítimas para mejorar la prevención, la detección y la lucha eficaz contra la delincuencia organizada y otros posibles agentes hostiles en los puertos; y ACOGE CON SATISFACCIÓN la creación prevista del Centro de Datos Aduaneros de la UE para recopilar, procesar e intercambiar datos con las autoridades aduaneras y entre ellas, así como el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe), que permite la gestión anticipada de riesgos de la carga.
62. RECONOCE la función vital de los puertos tanto en la movilidad militar como en la resiliencia, en su calidad de facilitadores esenciales del desplazamiento de tropas y equipos militares que, al mismo tiempo, sirven como pasarelas civiles vitales para el comercio, el suministro de energía y la conectividad en toda Europa.
63. SUBRAYA que cualquier iniciativa futura para proteger y asegurar los puertos, como el próximo marco para la movilidad militar, debe equilibrar cuidadosamente las necesidades militares y de seguridad con la continuidad de las actividades civiles y comerciales y garantizar el acceso prioritario a las zonas portuarias, de ser necesario; y RECONOCE que los puertos necesitan capacidad y recursos financieros suficientes para responder a las perturbaciones geopolíticas y a situaciones imprevistas.

V. COHESIÓN SOCIAL, COMPETENCIAS Y EMPLEOS DE CALIDAD

64. RECONOCE la función de los puertos como facilitadores vitales para el desarrollo económico, la resiliencia y la cohesión social y territorial de la Unión; y HACE HINCAPIÉ en la importancia de los puertos pequeños y medianos a este respecto, incluidos los puertos insulares y de regiones remotas y ultraperiféricas, de zonas escasamente pobladas y los que sustentan la resiliencia estratégica y logística.
65. ACOGE CON SATISFACCIÓN que la Estrategia Portuaria de la UE se aplique a los puertos interiores; PONE DE RELIEVE la contribución de los puertos interiores a la logística transfronteriza intraeuropea y al mantenimiento de las cadenas de suministro; DESTACA que muchos requisitos (por ejemplo, en relación con el suministro de electricidad en puerto) están adaptados principalmente al transporte marítimo y que los parámetros técnicos y económicos específicos de los puertos interiores deberían haberse tenido aún más en cuenta; SUBRAYA la importancia del acceso a los instrumentos de financiación para los puertos interiores; y PIDE una representación adecuada de todos los puertos en el Consejo de Industrias y Puertos Marítimos de Alto Nivel previsto.

66. CELEBRA que, en la Estrategia Portuaria de la UE, se reconozcan los puertos marítimos como pasarelas clave para la importación y la exportación de mercancías de la UE, lo que supone una clara priorización de la conectividad y la competitividad mundiales de la Unión.
 67. SUBRAYA que son necesarias medidas eficaces de adaptación, reciclaje profesional y formación operativa de la mano de obra para garantizar que la transformación tecnológica lleve a crear empleos de calidad, mejore la seguridad de la mano de obra y haga que el sector sea más atractivo para mujeres y jóvenes.
 68. SUBRAYA la importancia de garantizar un entorno de trabajo seguro para los trabajadores de los puertos, en particular a la luz de los crecientes riesgos para la seguridad y del papel clave de los puertos en la movilidad militar; y HACE UN LLAMAMIENTO en favor de impartir formación y efectuar ejercicios de manera periódica.
-