

**Bruxelles, 9 giugno 2026  
(OR. en)**

**10345/26**

**MAR 88  
TRANS 399  
JAI 801  
POLMAR 51**

### **RISULTATI DEI LAVORI**

---

Origine: Segretariato generale del Consiglio

in data: 8 giugno 2026

Destinatario: Delegazioni

---

n. doc. prec.: 9714/26

---

Oggetto: Conclusioni del Consiglio sulla strategia portuale dell'UE

---

Si allegano per le delegazioni le conclusioni del Consiglio sulla strategia portuale dell'UE, approvate dal Consiglio nella sessione dell'8 giugno 2026.

  

---

## **Conclusioni del Consiglio sulla strategia portuale dell'UE**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

VISTE:

- la comunicazione della Commissione relativa alla strategia portuale dell'UE<sup>1</sup>;
- la comunicazione della Commissione relativa alla strategia industriale marittima dell'UE<sup>2</sup>;
- 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"<sup>3</sup>;
- le conclusioni del Consiglio sul trasporto per vie navigabili interne - Riconoscerne il potenziale e promuoverlo<sup>4</sup>;
- le conclusioni del Consiglio sulla strategia industriale marittima dell'UE<sup>5</sup>;
- 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"<sup>6</sup>;
- le conclusioni del Consiglio sul patto europeo per gli oceani<sup>7</sup>;
- le conclusioni del Consiglio sulla sicurezza marittima<sup>8</sup>;
- 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;

---

<sup>1</sup> Doc. ST 6926/26.

<sup>2</sup> Doc. ST 6987/26.

<sup>3</sup> Doc. ST 8648/20.

<sup>4</sup> Doc. ST 15144/18.

<sup>5</sup> Doc. ST 10350/26.

<sup>6</sup> Doc. ST 9976/17.

<sup>7</sup> Doc. ST 15807/25.

<sup>8</sup> Doc. ST 9946/21.

1. ACCOGLIE CON FAVORE la comunicazione della Commissione sulla strategia portuale dell'UE quale quadro globale che affronta le principali sfide cui devono far fronte i porti europei, sia marittimi che interni, in relazione alla competitività, alla sostenibilità, alla resilienza, alla sicurezza, alla governance, alla digitalizzazione e agli aspetti sociali, sulla base della politica portuale del 2013; SOTTOLINEA l'importanza di un'attuazione proporzionata ed efficiente e di evitare inutili oneri amministrativi e finanziari in linea con i principi per legiferare meglio.
2. INVITA la Commissione a valutare l'efficienza dei consessi esistenti a livello dell'UE per l'attuazione di tale strategia e, se necessario, a crearne di nuovi.
3. RICONOSCE che i porti europei trattano oltre il 74 % delle merci in entrata o in uscita dall'Europa e circa 395 milioni di passeggeri all'anno, generando un valore economico e un'occupazione significativi; RICONOSCE che il ruolo strategico dei porti si è ampliato per includere la transizione energetica, le energie rinnovabili offshore, i cluster industriali, la mobilità e la sicurezza militari, compresa l'esposizione alla criminalità organizzata, le minacce ibride e il traffico illecito che incidono sulla resilienza e sull'integrità delle catene di approvvigionamento; SOTTOLINEA la diversità degli ecosistemi portuali, comprese le caratteristiche geografiche, climatiche e operative.
4. RICONOSCE che vi sono porti marittimi che, a causa della loro ubicazione unica, sono particolarmente esposti a minacce esterne, di natura militare e geopolitica, che hanno origine al di fuori dell'UE; RICONOSCE, di conseguenza, che i porti marittimi hanno esigenze specifiche determinate da tali fattori esterni; CHIEDE che gli strumenti dell'UE sostengano i porti marittimi.
5. RICONOSCE il ruolo specifico dei porti interni, quali componenti integranti della rete TEN-T, nel contribuire alla logistica multimodale, alla decarbonizzazione dei trasporti e alla resilienza delle catene di approvvigionamento; CHIEDE un approccio strategico differenziato e proporzionato che ne rispecchi le caratteristiche specifiche.
6. RICONOSCE che i porti nelle isole (in quanto principali sostenitori istituzionali della politica dell'Unione in materia di insularità), nelle regioni costiere e ultraperiferiche e nei paesi e territori d'oltremare svolgono un ruolo strategico per i loro territori; RICONOSCE che tali porti sono particolarmente esposti alla pressione concorrenziale, ai rischi legati al clima e alla sicurezza e ai costi aggiuntivi, e che i porti di piccole e medie dimensioni, anche nelle regioni scarsamente popolate, si trovano ad affrontare sfide analoghe.

7. INVITA a fornire un sostegno mirato e flessibile nell'ambito dei pertinenti strumenti dell'UE, tenendo conto delle caratteristiche specifiche di tali porti, compreso il loro ruolo nella sicurezza dell'approvvigionamento e nella mobilità militare, continuando nel contempo a riconoscere e sostenere il ruolo guida e strategico chiave dei porti marittimi e interni europei della rete TEN-T, garantendo la continuità territoriale e affrontando le sfide relative ai porti in prossimità di hub di paesi terzi; SOTTOLINEA la necessità di un approccio proporzionato per le regioni ultraperiferiche, mediante l'esecuzione sistematica di valutazioni d'impatto riguardanti gli effetti delle proposte legislative dell'UE su tali regioni, in particolare sul funzionamento dei loro porti.
8. OSSERVA che le condizioni regionali nell'Unione variano notevolmente e possono influenzare l'attuazione della strategia in modi diversi, comprese le condizioni invernali che incidono sulle operazioni; SOTTOLINEA che le condizioni invernali in alcune regioni possono incidere in modo significativo sulle operazioni portuali e sulle attività marittime per periodi prolungati ogni anno; EVIDENZIA che sono necessarie attrezzature e modalità operative specifiche per garantire operazioni invernali sicure ed efficienti; METTE IN RILIEVO l'importanza di tenere conto di questi diversi prerequisiti regionali nell'elaborazione e nell'applicazione delle misure pertinenti, al fine di sostenere un'attuazione efficiente e resiliente in tutta l'Unione.

## **II. RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ, L'INNOVAZIONE E LA DIGITALIZZAZIONE**

9. RICONOSCE che il commercio marittimo è intrinsecamente globale e che la competitività è influenzata dai costi, dalle norme e dalle condizioni regolamentari, e SOTTOLINEA l'importanza di garantire condizioni di parità a livello internazionale e di affrontare le distorsioni derivanti dalle asimmetrie normative e dalle pratiche attuate dai paesi terzi.
10. ACCOGLIE CON FAVORE i principi guida stabiliti dalla Commissione per il sostegno dell'UE a favore di progetti portuali in paesi terzi e SOTTOLINEA che tale sostegno dovrebbe essere soggetto a un solido controllo della competitività.
11. RICONOSCE il ruolo centrale dei porti nella competitività e nella resilienza delle catene logistiche e la loro esposizione alla concorrenza internazionale, garantendo che i progetti sostenuti dall'UE nei paesi terzi tengano conto del potenziale impatto sulla posizione competitiva dei porti dell'UE.
12. SOTTOLINEA l'importanza di ridurre attivamente la burocrazia e di semplificare i processi e INVITA la Commissione e gli Stati membri a individuare e attuare misure di semplificazione.
13. SOSTIENE il perseguimento di un accesso equo al mercato negli impegni internazionali e CHIEDE condizioni equilibrate e non discriminatorie per gli operatori dell'UE nei mercati portuali dei paesi terzi.

14. ACCOGLIE CON FAVORE l'intenzione di fornire orientamenti sulla valutazione degli investimenti esteri nei porti dell'UE e PONE IN RISALTO l'importanza di applicare i controlli seguendo un approccio basato sul rischio, proporzionato e non discriminatorio, applicando i quadri esistenti, evitando duplicazioni e garantendo la certezza del diritto, salvaguardando nel contempo la sicurezza economica e mirando a evitare la proprietà o il controllo stranieri indebiti delle infrastrutture e delle operazioni portuali critiche, compresi i rischi connessi all'infiltrazione della criminalità organizzata, in particolare quelli pertinenti per la mobilità militare e la sicurezza economica dell'Unione; SOTTOLINEA, a tale proposito, la necessità di salvaguardare un contesto attraente per gli investimenti nei porti europei e di evitare di scoraggiare gli investitori affidabili; RILEVA l'esigenza di garantire l'accesso alle risorse finanziarie per l'attuazione di progetti di investimento nei porti dell'UE.
15. SOTTOLINEA la necessità di promuovere gli interessi dell'UE in materia di regolamentazione dei porti nei pertinenti consessi internazionali; INVITA gli Stati membri ad applicare efficacemente i meccanismi di controllo esistenti e a condividere le informazioni pertinenti a livello dell'UE.
16. RICORDA la diversità dei modelli di governance portuale e SOTTOLINEA che tale diversità deve essere pienamente rispettata.
17. RICONOSCE il ruolo degli accordi di concessione e di locazione di terreni nell'attrarre investimenti e INVITA a dare continuità a un approccio strategico equilibrato che rispetti i modelli di governance portuale esistenti, garantendo nel contempo la flessibilità, la resilienza, la sicurezza, la sostenibilità e il buon funzionamento del mercato interno e promuovendo al tempo stesso il continuo sviluppo dei porti attraverso l'attuazione di un'ampia gamma di investimenti.
18. RIBADISCE che le future iniziative dell'Unione non dovrebbero incidere sulle competenze nazionali in materia di governance portuale, né sulle concessioni e sui quadri per l'uso dei terreni nei porti.
19. RICONOSCE il ruolo in evoluzione delle autorità portuali e di altri enti di gestione dei porti in qualità di coordinatori strategici e INCORAGGIA il loro ulteriore sviluppo, la loro cooperazione e le loro prestazioni efficaci in linea con la governance nazionale e gli assetti proprietari.
20. SOTTOLINEA l'importanza di finanziare le infrastrutture portuali di base aperte all'uso generale (come i frangiflutti, il dragaggio dei canali di accesso, le energie rinnovabili offshore, le infrastrutture per i combustibili alternativi, le banchine accessibili al pubblico e l'accesso comune stradale e ferroviario all'interno dell'area portuale) che presentano un elevato valore aggiunto per il pubblico e INVITA la Commissione, nel contesto della revisione del quadro degli aiuti di Stato, a tenere conto di tali elementi al fine di sostenere la sostenibilità economica e la competitività dei porti; particolare attenzione dovrebbe essere prestata ai porti interni e ai porti di dimensioni inferiori, nonché ai sistemi portuali periferici e insulari, che spesso devono far fronte a carenze strutturali di investimenti e a una limitata capacità di generare entrate.

21. INVITA la Commissione, in sede di revisione del regolamento generale di esenzione per categoria, ad adeguare l'ambito di applicazione (categorie di aiuti), le soglie e la percentuale di intensità di aiuto relativa agli aiuti portuali che beneficiano di un'esenzione per categoria al fine di rispecchiare meglio i costi effettivi adeguati all'inflazione degli investimenti necessari per la digitalizzazione, la cibersecurity, la transizione energetica, la sicurezza, la protezione, il trasferimento modale e la mobilità a duplice uso; INVITA la Commissione ad assicurare la semplificazione e la certezza del diritto, evitando nel contempo oneri amministrativi aggiuntivi; INVITA la Commissione a garantire intensità di aiuto più elevate e procedure semplificate per i porti.
22. ACCOGLIE CON FAVORE l'impegno della Commissione a semplificare gli oneri normativi salvaguardando nel contempo la protezione dell'ambiente, anche con la revisione dell'atto delegato relativo agli aspetti climatici della tassonomia, volta a migliorarne l'utilizzabilità, e la proposta di regolamento per sveltire le valutazioni ambientali, che accelera le valutazioni grazie alla digitalizzazione, a tempistiche ridotte e a procedure combinate.
23. PRENDE ATTO dei principi comuni per i finanziamenti dell'UE e SOTTOLINEA che essi dovrebbero semplificare le procedure, evitare oneri burocratici aggiuntivi e rimanere neutrali per quanto riguarda i modelli di governance e di concessione o gli accordi contrattuali, al fine di rispettare la diversità dei sistemi nazionali, garantendo nel contempo un accesso equo alle opportunità di finanziamento per porti di dimensioni e situazioni geografiche diverse.
24. RIAFFERMA la necessità di utilizzare fonti di finanziamento diversificate per gli investimenti a beneficio dei porti dell'UE. Tali fonti di finanziamento comprendono fonti UE, nazionali e private, nonché finanziamenti raccolti attraverso la cooperazione con le banche di promozione e gli istituti finanziari nazionali. A tale riguardo, l'obiettivo è sostenere il loro sviluppo nei vari settori funzionali quali la sicurezza, la cibersecurity, la difesa, la transizione energetica, la decarbonizzazione, i corridoi verdi per il trasporto marittimo e le tecnologie moderne, sottolineando nel contempo l'importanza di tenere conto delle condizioni locali nel fornire sostegno finanziario ai singoli porti e di riconoscere le loro caratteristiche specifiche derivanti, tra l'altro, dalla loro ubicazione unica, compresi i vincoli dovuti all'insularità o l'elevata esposizione a minacce esterne di natura militare e geopolitica, che possono determinare particolari esigenze di investimento.
25. INVITA a migliorare il coordinamento e la trasparenza tra i vari strumenti di finanziamento dell'UE, garantendo flessibilità, coerenza, accessibilità e allineamento alle priorità strategiche per i porti dell'UE.

26. SOTTOLINEA la necessità di rafforzare la cooperazione istituzionale nella progettazione e nell'attuazione della politica portuale dell'UE. Ciò vale in particolare in settori quali il controllo degli investimenti esteri diretti, il monitoraggio della concentrazione del mercato e il coordinamento del Global Gateway, tenendo conto delle iniziative reciprocamente vantaggiose con i paesi terzi. INVITA inoltre la Commissione a valutare opzioni per rafforzare la cooperazione portuale a livello dell'UE, anche basandosi sui consessi esistenti e, se del caso, potenziandoli, anche con il coinvolgimento delle autorità di sicurezza interna e di contrasto, ove opportuno. A tale riguardo, l'obiettivo è creare uno spazio dedicato per la comprensione reciproca e l'azione congiunta a difesa dell'interesse comune europeo relativo ai porti, fatta salva la concorrenza leale tra i porti e senza imporre nuovi oneri agli Stati membri o alla Commissione.
27. METTE IN RILIEVO la crescente importanza strategica del monitoraggio degli investimenti esteri diretti nei porti situati in paesi terzi, in particolare quelli del vicinato dell'Unione, alla luce del loro potenziale impatto sulla competitività dei porti dell'Unione, sullo sviluppo dei centri di trasbordo, sulla mobilità militare nonché sulla resilienza e la sicurezza delle catene di approvvigionamento.
28. PRENDE ATTO del riesame degli orientamenti dell'UE sulle concentrazioni e SOTTOLINEA la necessità di preservare una concorrenza effettiva tenendo conto nel contempo dell'evoluzione delle strutture di mercato, compresa l'integrazione verticale, che può migliorare la prevedibilità dello sviluppo del traffico e fornire sostegno alle strategie di investimento a lungo termine.
29. SOTTOLINEA l'importanza dell'ulteriore integrazione dei porti nella rete TEN-T attraverso il potenziamento dei collegamenti dei porti marittimi con l'entroterra, anche nelle regioni ultraperiferiche, così come attraverso l'integrazione multimodale dei porti interni, e CHIEDE di attribuire priorità alla connettività ferroviaria, a quella stradale a duplice uso e a quella delle vie navigabili interne, compresa la salvaguardia della navigabilità, dell'affidabilità dei canali navigabili e dell'operatività dei bacini portuali sulle vie navigabili interne principali, nonché di collegamenti dell'ultimo miglio resilienti ed efficienti, ove geograficamente fattibile. La promozione del trasferimento modale dovrebbe essere una priorità, ma qualora l'unico modo di trasporto disponibile sia su strada deve essere garantita anche la connettività alla rete stradale, in particolare per i porti più piccoli.
30. SOTTOLINEA l'importanza di una capacità e una qualità adeguate delle infrastrutture e INVITA a rafforzare lo sviluppo delle infrastrutture connesse ai porti, compresi i collegamenti multimodali e i porti secchi, se del caso, oltre ad attività di investimento nelle infrastrutture direttamente destinate ai porti.

31. SOTTOLINEA l'importanza di rafforzare la multimodalità e l'integrazione dei porti nelle catene logistiche, nonché di garantire lo sviluppo e l'efficace diffusione dell'innovazione digitale e tecnologica, quali fattori essenziali per l'efficienza, la resilienza e la competitività del sistema portuale europeo.
32. ACCOGLIE CON FAVORE l'intenzione della Commissione di migliorare l'efficienza e la digitalizzazione delle operazioni portuali e delle catene logistiche, nonché di sostenere ulteriormente il trasferimento modale e INVITA a prestare particolare attenzione allo status delle aree portuali in vista delle operazioni ferroviarie che vi vengono svolte, con l'obiettivo di semplificare e migliorare la flessibilità delle operazioni ferroviarie intraportuali, riducendo in tal modo i tempi di attesa e ottimizzando la capacità operativa, nel pieno rispetto dei requisiti di protezione e sicurezza, e dando priorità alla transizione verde; INVITA la Commissione a valutare l'adeguatezza del quadro normativo esistente a tale riguardo.
33. RICONOSCE che i porti pubblici interni e marittimi situati sulla rete TEN-T contribuiscono in modo significativo alla connettività multimodale, alla resilienza delle catene di approvvigionamento, alla transizione energetica, alla coesione regionale e, se del caso, alla mobilità militare, e INVITA la Commissione e gli Stati membri a tenere conto di tali funzioni, ove opportuno, nell'attuazione dei pertinenti strumenti e quadri strategici dell'UE esistenti.
34. SI COMPIACE della proposta di regolamento sulla mobilità militare e CHIEDE di attuarlo rapidamente, garantendo un sostegno adeguato e flessibile per le infrastrutture portuali a duplice uso e le attrezzature connesse, compresi finanziamenti efficienti che rispecchino le realtà attuali e la crescente domanda di infrastrutture dei porti marittimi adeguatamente preparate e in grado di gestire gli approvvigionamenti strategici, i trasporti militari e altre operazioni correlate. RAMMENTA l'importanza di attuare le azioni stabilite nell'impegno per la mobilità militare 2024-9.
35. ACCOGLIE CON FAVORE gli sforzi volti a rafforzare la leadership tecnologica e a sostenere la diffusione dell'innovazione e CHIEDE percorsi più chiari per ampliare le soluzioni digitali e tecnologiche in tutti i porti.
36. INCORAGGIA lo sviluppo di iniziative digitali dell'UE e CHIEDE che siano attuate in modo efficace e armonizzato, evitando la frammentazione e inutili requisiti aggiuntivi.

---

<sup>9</sup> Doc. ST 9225/24.

37. SI COMPIACE dell'elaborazione di orientamenti in materia di condivisione dei dati e SOTTOLINEA l'importanza dell'interoperabilità, della protezione dei dati e di catene logistiche efficienti, EVIDENZIANDO nel contempo la necessità di garantire che tali orientamenti futuri non compromettano i progressi già compiuti dagli operatori e dalle autorità competenti.
38. SOTTOLINEA la necessità di assicurare la coerenza tra le politiche e la legislazione dell'UE che interessano i porti e i collegamenti con l'entroterra, comprese le politiche in materia di clima, energia e trasporti, allo scopo di evitare oneri normativi e finanziari cumulativi che possano incidere sulla competitività dei porti dell'UE.

### III. TRANSIZIONE ENERGETICA, SOSTENIBILITÀ E INDUSTRIE PULITE

39. RICONOSCE che i porti stanno diventando poli strategici per l'energia e l'industria e svolgono un ruolo essenziale nella decarbonizzazione e nella transizione energetica dell'economia e della società europee.
40. ACCOGLIE CON FAVORE il sostegno alla fornitura di energia elettrica da terra e SOTTOLINEA che la diffusione dovrebbe mirare alla sostenibilità economica, alla competitività e all'allineamento alla domanda, garantendo la trasparenza dei prezzi ed evitando attivi non recuperabili, tenendo conto anche delle sfide relative alla connettività della rete dei porti TEN-T e riconoscendo che per i porti interni potrebbero essere più appropriate soluzioni alternative come le infrastrutture di ricarica da terra.
41. OSSERVA che le spese OPEX<sup>10</sup> dell'OPS<sup>11</sup> variano in funzione delle differenze nei prezzi dell'energia elettrica e delle diverse complessità operative; SOSTIENE le iniziative volte a incentivare l'uso dell'OPS; invita gli Stati membri a riconoscere l'elettricità OPS come una componente strategica della transizione energetica integrandola pienamente negli obiettivi nazionali, nei regimi di sostegno e nella pianificazione ai sensi della direttiva sulle energie rinnovabili<sup>12</sup>.
42. CHIEDE che il piano d'azione dell'UE per l'elettrificazione sostenga la leadership dei porti dell'UE in materia di elettrificazione marittima, compresa una maggiore integrazione della rete.
43. CHIEDE la promozione di soluzioni di reti intelligenti, della gestione della domanda e dell'uso efficiente delle infrastrutture esistenti.

---

<sup>10</sup> Spese operative (*Operating expenses*, OPEX).

<sup>11</sup> Fornitura di energia elettrica da terra (*Onshore Power Supply*, OPS).

<sup>12</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione)  
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. RICONOSCE il ruolo dei porti in relazione ai combustibili alternativi e all'energia pulita e a basse emissioni di carbonio, nonché il contributo dei porti della rete TEN-T alla promozione di corridoi verdi per il trasporto marittimo con i paesi terzi; INVITA a un maggiore allineamento tra le reti TEN-T, TEN-E e i quadri di pianificazione nazionali che rispecchi esplicitamente le esigenze delle reti elettriche e del gas onshore legate alla decarbonizzazione dei porti e all'approvvigionamento di combustibili, anche per le infrastrutture portuali multicom bustibile e predisposte per l'idrogeno.
45. RICORDA l'importanza di agevolare e dare priorità alla diffusione della rete per i porti e di garantire connessioni tempestive ed efficienti per i progetti relativi ai porti.
46. RICONOSCE il ruolo dei porti nel definire le condizioni adeguate alle quali i combustibili alternativi a basse e a zero emissioni di carbonio possono essere immagazzinati, movimentati ed essere oggetto di bunkeraggio in modo pratico e sicuro nelle diverse aree portuali, tenendo conto dei loro vincoli operativi e spaziali, nonché i rispettivi ruoli nel facilitare e cercare di attrarre investimenti corrispondenti alla domanda (ad esempio attraverso collaborazioni in corridoi verdi, poli e piattaforme intersettoriali pubblico-privato). RICONOSCE il ruolo cruciale del mercato nello sviluppo di una catena di approvvigionamento di combustibili puliti nelle aree portuali e ACCOGLIE CON FAVORE ulteriori misure volte a incentivare la domanda di combustibili sostenibili che ne garantiscano la disponibilità, la scalabilità e l'accessibilità economica.
47. CHIEDE il rafforzamento della cooperazione tra i porti, i cluster industriali e il loro entroterra per sostenere la transizione energetica, le industrie pulite e le soluzioni di economia circolare e CHIEDE un sostegno attivo per accelerare il rilascio delle autorizzazioni e la connettività di rete al fine di agevolare lo sviluppo di tali cluster industriali all'interno delle zone portuali o collegati a esse.
48. 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.
49. PRENDE ATTO dei prossimi aggiornamenti e revisioni della legislazione pertinente, compresi l'EU ETS e il regolamento FuelEU Maritime, e della loro importanza per la competitività dei porti e per il contributo al conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica dell'Unione e dei suoi obiettivi climatici; CHIEDE un approccio coordinato e una valutazione dell'impatto cumulativo di eventuali norme nuove o rivedute.

50. PRENDE ATTO delle preoccupazioni espresse da diversi Stati membri in merito all'impatto dell'ETS sulla competitività dei porti dell'UE, in particolare per quanto riguarda la deviazione del traffico, la rilocalizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e la rilocalizzazione degli investimenti, e RICORDA l'obbligo della Commissione, a norma della direttiva ETS, di monitorare l'attuazione dell'ETS per le attività di trasporto marittimo al fine di individuare comportamenti elusivi ed evitarli sin dalla fase iniziale; PONE IN RILIEVO la necessità di misure adeguate per attenuare tali rischi, con particolare attenzione alle regioni ultraperiferiche, tenendo conto dell'esposizione dei porti dell'UE alla concorrenza internazionale e del loro ruolo nelle catene logistiche globali, nonché alle regioni insulari e periferiche; INVITA la Commissione a intensificare il monitoraggio e a proporre misure correttive mirate, specialmente sulle attività di trasbordo, preservando nel contempo l'ambizione ambientale e assicurando la coerenza con i quadri internazionali, quali il quadro dell'IMO. INVITA la Commissione a fornire tutto il suo sostegno al fine di raggiungere un accordo globale che realizzi tutti gli obiettivi e le finalità di riduzione delle emissioni della strategia dell'IMO del 2023 sui gas a effetto serra, seguito da opportuni adeguamenti della pertinente legislazione dell'UE al fine di evitare efficacemente doppi pagamenti finanziari e oneri amministrativi.
51. RICORDA l'importanza di sostenere gli investimenti nelle tecnologie e infrastrutture per la decarbonizzazione e la transizione energetica nei porti in modo tecnologicamente neutro. I porti dovrebbero pertanto avere accesso a un sostegno che consenta loro di affrontare le sfide della diffusione di tecnologie energetiche pulite, come le infrastrutture galleggianti eoliche, solari e per il moto ondoso destinate alla produzione di energia pulita e rinnovabile, coadiuvando in tal modo gli Stati membri e i portatori di interessi nello sviluppo di reali competenze europee, rafforzando l'indipendenza energetica e stimolando l'occupazione.
52. SOSTIENE gli sforzi volti a semplificare l'attuazione del quadro normativo, salvaguardando nel contempo la protezione dell'ambiente. A tale riguardo, l'obiettivo dovrebbe essere quello di evitare duplicazioni e assicurare un approccio coerente e intersettoriale al fine di facilitare lo sviluppo dei porti, in particolare in relazione alle procedure di autorizzazione e in linea con il principio di sussidiarietà.
53. SI COMPIACE dello sviluppo di un quadro per la resilienza ai cambiamenti climatici, comprendente strumenti per la valutazione dei rischi climatici; SOTTOLINEA la necessità di immunizzare le infrastrutture portuali dagli effetti del clima, evitando nel contempo il trasferimento dei rischi verso le città, le industrie o le infrastrutture vicine; EVIDENZIA la necessità di sviluppare un quadro a livello dell'Unione per la valutazione dei rischi climatici nei porti, compresi la siccità, i bassi livelli dell'acqua, le inondazioni e la volatilità idromorfologica dei fiumi da cui sono interessati i porti interni, e per l'individuazione delle misure di adattamento prioritarie, basandosi sulle politiche e sugli strumenti esistenti in materia di clima, tassonomia e resilienza.

#### **IV. PROTEGGERE E RENDERE SICURI I PORTI**

54. RICONOSCE la crescente gamma di minacce alla sicurezza che interessano i porti e la necessità di aumentare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture portuali.
55. SOTTOLINEA l'importanza di sincronizzare la strategia sia sincronizzata senza soluzione di continuità con le attività nel settore della mobilità militare per migliorare, agevolare e accelerare i dispiegamenti su vasta scala di truppe e risorse provenienti dagli Stati membri dell'UE e dai paesi terzi, assicurando la coerenza con gli sforzi intrapresi nel quadro della NATO. Evidenzia inoltre la necessità di garantire risorse per i lavori infrastrutturali nei porti situati lungo i corridoi di mobilità militare dell'UE.
56. RITIENE PERTANTO UTILE riflettere sui rapporti di proprietà degli elementi delle infrastrutture portuali per garantire un rapido accesso alle aree portuali, tenendo conto delle ispezioni e degli audit nonché della circolazione delle attrezzature militari e di altre questioni importanti dal punto di vista della garanzia della sicurezza dell'UE.
57. SOTTOLINEA l'importanza che la strategia portuale metta in evidenza le nuove e crescenti minacce per i porti, tra cui terrorismo, sabotaggio, criminalità organizzata, corruzione, attacchi informatici e ibridi, droni e altri sistemi senza equipaggio.
58. ACCOGLIE CON FAVORE gli sforzi volti a rafforzare i quadri di sicurezza marittima e ad affrontare le minacce emergenti. PRENDE ATTO della futura proposta relativa a un quadro dell'UE volto ad agevolare la cooperazione tra gli Stati membri per quanto riguarda i controlli dei precedenti personali dei lavoratori portuali, che costituirà uno strumento basato sul rischio inteso a prevenire e contrastare la criminalità organizzata e le attività illecite. RIBADISCE la necessità di elaborare orientamenti per chiarire il Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) quale quadro internazionale fondamentale per affrontare le crescenti minacce poste dalla criminalità organizzata e dal commercio illecito.
59. ACCOGLIE CON FAVORE le iniziative volte a contrastare la criminalità organizzata e la corruzione, come anche il terrorismo, il sabotaggio, gli attacchi informatici e ibridi e i droni, SOTTOLINEA l'importanza dell'Alleanza europea dei porti nella lotta alla criminalità organizzata e al traffico di droga; SOSTIENE misure di sicurezza proporzionate ed efficaci, che tengano conto delle realtà operative ed evitino oneri inutili. Rivestono importanza strumenti nuovi e migliorati per le autorità di contrasto e una cooperazione rafforzata con i paesi al di fuori dell'UE.
60. ACCOGLIE CON FAVORE il rafforzamento della cooperazione con i paesi terzi e i partner internazionali per migliorare la sicurezza dei porti, compresi i porti interni.

61. CHIEDE l'attuazione, a livello dell'UE, della pertinente legislazione in materia di cibersicurezza e il rafforzamento della cooperazione tra le autorità competenti. Tra gli elementi da includere a tal fine figura lo scambio reciproco di dati tra le autorità (di sicurezza) competenti, in particolare la condivisione di informazioni tra le autorità di polizia, doganali, portuali e marittime al fine di migliorare la prevenzione, l'individuazione e il contrasto efficace della criminalità organizzata e di altri potenziali attori ostili nei porti. ACCOGLIE CON FAVORE la prevista istituzione del centro doganale digitale dell'UE ai fini della raccolta, del trattamento e dello scambio di dati con e tra le autorità doganali, nonché l'attuale sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe), che garantiscono una gestione avanzata del rischio del carico.
62. RICONOSCE, per quanto concerne sia la mobilità militare che la resilienza, il ruolo fondamentale dei porti in quanto fattori abilitanti essenziali per la circolazione delle truppe e delle attrezzature militari che fungono simultaneamente da punti di accesso civili essenziali per il commercio, l'approvvigionamento energetico e la connettività in tutta Europa.
63. SOTTOLINEA che qualsiasi iniziativa futura volta a proteggere e rendere sicuri i porti, compreso il futuro quadro per la mobilità militare, deve bilanciare attentamente i requisiti militari e di sicurezza e la continuità delle attività civili e commerciali, nonché garantire, se necessario, un accesso prioritario alle aree portuali; RICONOSCE che i porti necessitano di capacità e risorse finanziarie sufficienti per rispondere agli shock geopolitici e alle situazioni impreviste ("just-in-case").

## **V. COESIONE SOCIALE, COMPETENZE E POSTI DI LAVORO DI QUALITÀ**

64. RICONOSCE il ruolo dei porti quali fattori abilitanti essenziali per lo sviluppo economico, la resilienza e la coesione sociale e territoriale dell'Unione. SOTTOLINEA, al riguardo, l'importanza dei porti di piccole e medie dimensioni, compresi quelli nelle isole, nelle regioni remote e ultraperiferiche e nelle zone scarsamente popolate e quelli alla base della resilienza strategica e logistica.
65. ACCOGLIE CON FAVORE il fatto che la strategia portuale dell'UE si applichi esplicitamente ai porti interni, EVIDENZIA il contributo dei porti interni alla logistica transfrontaliera intraeuropea e al mantenimento delle catene di approvvigionamento, SOTTOLINEA che molti requisiti (ad esempio per quanto riguarda la fornitura di energia elettrica da terra) sono principalmente adattati al trasporto marittimo e che i parametri tecnici ed economici specifici dei porti interni avrebbero dovuto essere presi ancor più in considerazione, PONE IN RILIEVO l'importanza dell'accesso a strumenti di finanziamento per i porti interni e CHIEDE un'adeguata rappresentanza di tutti i porti nel previsto consiglio di alto livello per le industrie marittime e i porti.

66. ACCOGLIE CON FAVORE il fatto che la strategia portuale dell'UE riconosca i porti marittimi quali punti di accesso fondamentali per l'importazione e l'esportazione di merci dell'UE, conferendo così una forte priorità alla connettività e alla competitività globali dell'Unione.
67. SOTTOLINEA che sono necessarie misure efficaci di adattamento, riqualificazione e formazione operativa della forza lavoro, al fine di garantire che la trasformazione tecnologica porti alla creazione di posti di lavoro di qualità, migliori la sicurezza dei lavoratori e renda il settore più attraente per le donne e i giovani.
68. PONE IN RILIEVO l'importanza di garantire un ambiente di lavoro sicuro per i lavoratori portuali, in particolare alla luce dei crescenti rischi per la sicurezza e del ruolo chiave dei porti nella mobilità militare, e CHIEDE formazioni ed esercitazioni periodiche.

---