

Bruxelas, 9 de junho de 2026
(OR. en)

10345/26

MAR 88
TRANS 399
JAI 801
POLMAR 51

RESULTADOS DOS TRABALHOS

de: Secretariado-Geral do Conselho

data: 8 de junho de 2026

para: Delegações

n.º doc. ant.: 9714/26

Assunto: Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Portuária da UE

Enviam-se em anexo, à atenção das delegações, as Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Portuária da UE, aprovadas pelo Conselho na sua reunião realizada a 8 de junho de 2026.

Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Portuária da UE

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

TENDO EM CONTA

- a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia Portuária da UE»¹;
- a Comunicação da Comissão relativa à Estratégia Industrial Marítima da UE²;
- as Conclusões do Conselho sobre o «Setor dos transportes por via navegável da UE – Perspetivas para o futuro: rumo a um setor dos transportes por via navegável da UE neutro em carbono, sem acidentes, automatizado e competitivo»³;
- as Conclusões do Conselho sobre Transporte por via navegável interior – reconhecer e promover o seu potencial⁴;
- as Conclusões do Conselho sobre a Estratégia Industrial Marítima da UE⁵;
- as Conclusões do Conselho sobre as «Prioridades para a política de transportes marítimos da UE até 2020: competitividade, descarbonização, digitalização para assegurar a conectividade à escala global, um mercado interno eficiente e um setor marítimo de craveira mundial»⁶;
- as Conclusões do Conselho sobre o Pacto Europeu dos Oceanos⁷;
- as Conclusões do Conselho sobre segurança marítima⁸;
- a Declaração de Nicósia dos ministros da União Europeia responsáveis pelos Assuntos Marítimos sobre o reforço da educação e da formação dos marítimos e a promoção da participação equitativa das mulheres no setor do transporte marítimo;

¹ Doc. ST 6926/26.

² Doc. ST 6987/26.

³ Doc. ST 8648/20.

⁴ Doc. ST 15144/18.

⁵ Doc. ST 10350/26.

⁶ Doc. ST 9976/17.

⁷ Doc. ST 15807/25.

⁸ Doc. ST 9946/21.

1. CONGRATULA-SE com a Comunicação da Comissão intitulada «Estratégia Portuária da UE» enquanto quadro abrangente que aborda os principais desafios com que se deparam os portos europeus, tanto os portos marítimos, como de navegação interior, no que diz respeito à competitividade, à sustentabilidade, à resiliência, à segurança, à digitalização, à governação e aos aspetos sociais, com base na política portuária de 2013; SALIENTA a importância de uma aplicação proporcionada e eficiente e de evitar encargos administrativos e financeiros desnecessários, em consonância com os princípios de legislar melhor.
2. EXORTA a Comissão a avaliar a eficiência dos fóruns existentes a nível da UE para a execução desta estratégia e, se necessário, a criar novos fóruns.
3. RECONHECE que os portos europeus movimentam mais de 74 % das mercadorias que entram ou saem da Europa e cerca de 395 milhões de passageiros por ano, gerando um valor económico e emprego significativos; RECONHECE que o papel estratégico dos portos se alargou de modo a abranger a transição energética, a energia de fontes renováveis ao largo, os polos industriais, a mobilidade militar e a segurança, incluindo a exposição à criminalidade organizada, as ameaças híbridas e o tráfico ilícito que afetam a resiliência e a integridade das cadeias de abastecimento; SALIENTA a diversidade dos ecossistemas portuários, incluindo as características geográficas, climáticas e operacionais.
4. RECONHECE que existem portos marítimos que, devido à sua localização única, estão particularmente expostos a ameaças externas, de natureza militar e geopolítica, com origem fora da UE; RECONHECE, por conseguinte, que os portos marítimos têm necessidades específicas, determinadas por estes fatores externos; APELA a que os instrumentos da UE apoiem os portos marítimos.
5. RECONHECE o papel específico dos portos de navegação interior enquanto componentes integrantes da rede RTE-T, contribuindo para a logística multimodal, a descarbonização dos transportes e a resiliência das cadeias de abastecimento; APELA a uma abordagem política diferenciada e proporcionada que reflita as características específicas desses portos.
6. RECONHECE que os portos insulares (enquanto principais proponentes institucionais da política da União em matéria de insularidade), as regiões costeiras e ultraperiféricas e os países e territórios ultramarinos desempenham um papel estratégico para os seus territórios; RECONHECE que estes portos estão particularmente expostos à pressão concorrencial, aos riscos climáticos e de segurança e aos custos adicionais, e que os portos de pequena e média dimensão, inclusive nas regiões escassamente povoadas, enfrentam desafios semelhantes.

7. APELA a que seja dado apoio específico e flexível no âmbito dos instrumentos pertinentes da UE, tendo em conta as características específicas destes portos, incluindo o seu papel na segurança do aprovisionamento e na mobilidade militar, continuando simultaneamente a reconhecer e apoiar o papel dinamizador e estratégico fundamental dos portos marítimos e de navegação interior da RTE-T, assegurando a continuidade territorial e dando resposta aos desafios dos portos próximos de plataformas de países terceiros. SUBLINHA a necessidade de uma abordagem proporcionada para as regiões ultraperiféricas, realizando sistematicamente avaliações de impacto dos efeitos das propostas legislativas da UE nestas regiões, em particular no funcionamento dos seus portos.
8. OBSERVA que as condições regionais na União variam consideravelmente e podem influenciar a execução da estratégia de diferentes formas, nomeadamente as condições inverniais que afetam as operações; SALIENTA que as condições inverniais em determinadas regiões podem afetar significativamente as operações portuárias e as atividades marítimas por períodos prolongados todos os anos; SUBLINHA que são necessários equipamentos e disposições operacionais específicos para garantir operações de inverno seguras e eficientes. SALIENTA o valor de ter em conta estes diferentes pré-requisitos regionais aquando do desenvolvimento e da aplicação de medidas pertinentes, a fim de apoiar uma execução eficiente e resiliente em toda a União.

II. REFORÇO DA COMPETITIVIDADE, DA INOVAÇÃO E DA DIGITALIZAÇÃO

9. RECONHECE que o comércio marítimo é intrinsecamente mundial e que a competitividade é afetada pelos custos, pelas normas e pelas condições regulamentares, e SALIENTA a importância de assegurar condições de concorrência equitativas a nível internacional e de combater as distorções decorrentes das assimetrias regulamentares e das práticas de países terceiros.
10. CONGRATULA-SE com os princípios orientadores estabelecidos pela Comissão para o apoio da UE a projetos portuários em países terceiros e SUBLINHA que esse apoio deverá ser sujeito a um rigoroso controlo da competitividade.
11. RECONHECE o papel central dos portos na competitividade e resiliência das cadeias logísticas e a sua exposição à concorrência internacional, assegurando que os projetos apoiados pela UE em países terceiros tenham em conta o potencial impacto na posição concorrencial dos portos da UE.
12. SUBLINHA a importância de reduzir ativamente a burocracia e de simplificar os processos e EXORTA a Comissão e os Estados-Membros a identificar e aplicar medidas de simplificação.
13. APOIA a prossecução de um acesso equitativo ao mercado no âmbito dos compromissos internacionais e APELA a condições equilibradas e não discriminatórias para os operadores da UE nos mercados portuários de países terceiros.

14. CONGRATULA-SE com a intenção de fornecer orientações sobre a avaliação do investimento estrangeiro nos portos da UE e DESTACA a importância de aplicar controlos baseados no risco, proporcionados e não discriminatórios, aplicando os quadros existentes, evitando duplicações e garantindo a segurança jurídica, salvaguardando simultaneamente a segurança económica e procurando evitar a propriedade ou o controlo estrangeiros indevidos de infraestruturas e operações portuárias críticas, incluindo os riscos relacionados com a infiltração da criminalidade organizada, em especial as que são pertinentes para a mobilidade militar e a segurança económica da União; SUBLINHA, a este respeito, a necessidade de salvaguardar um ambiente de investimento atrativo para os portos europeus e de evitar dissuadir investidores fiáveis; ASSINALA a necessidade de garantir o acesso a recursos financeiros para a execução de projetos de investimento nos portos da UE.
15. SUBLINHA a necessidade de promover os interesses da UE no que diz respeito à normalização dos portos nas instâncias internacionais pertinentes. INSTA os Estados-Membros a aplicarem eficazmente os mecanismos de análise existentes e a partilharem informações pertinentes a nível da UE.
16. RECORDA a diversidade dos modelos de governação portuária e SUBLINHA que esta diversidade deve ser plenamente respeitada.
17. RECONHECE o papel dos acordos de concessão e de arrendamento de terrenos na atração de investimento e APELA à continuação de uma abordagem política equilibrada que respeite os modelos de governação portuária existentes, assegurando a flexibilidade, a resiliência, a segurança, a sustentabilidade e o bom funcionamento do mercado interno, e promovendo simultaneamente o desenvolvimento contínuo dos portos, através da execução de uma vasta gama de investimentos.
18. REAFIRMA que a competência nacional em matéria de governação portuária, bem como as concessões e os quadros de utilização de terrenos nos portos, não devem ser afetados por futuras iniciativas da União.
19. RECONHECE a evolução do papel das autoridades portuárias e de outras entidades gestoras dos portos enquanto coordenadores estratégicos e INCENTIVA a que se promova o seu desenvolvimento, a sua cooperação e a eficácia do seu desempenho, em consonância com as estruturas de governação e de propriedade nacionais.
20. SUBLINHA a importância do financiamento de infraestruturas portuárias básicas abertas a utilização geral (como quebra-mares, dragagem de canais de acesso, energias renováveis ao largo, infraestruturas para combustíveis alternativos, cais acessíveis ao público e acesso comum rodoviário e ferroviário na zona portuária) que tenham um elevado valor acrescentado público e CONVIDA a Comissão, no contexto da revisão do quadro dos auxílios estatais, a ter em conta estes elementos, a fim de apoiar a viabilidade económica e a competitividade dos portos; Deve ser dada especial atenção aos portos de navegação interior e aos portos de menor dimensão, bem como aos sistemas portuários periféricos e insulares, que enfrentam frequentemente défices estruturais de investimento e uma capacidade limitada de geração de receitas.

21. CONVIDA a Comissão, aquando da revisão do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), a adaptar o âmbito de aplicação (categorias de auxílio), os limiares e a percentagem de intensidade do auxílio para os auxílios portuários abrangidos por uma isenção por categoria, a fim de refletir melhor os custos reais ajustados à inflação dos investimentos necessários para a digitalização, a cibersegurança, a transição energética, a segurança intrínseca e extrínseca, a transferência modal e a mobilidade de dupla utilização; CONVIDA a Comissão a assegurar a simplificação e a segurança jurídica, evitando simultaneamente encargos administrativos adicionais; CONVIDA a Comissão a assegurar intensidades de auxílio mais elevadas e procedimentos simplificados para os portos.
22. CONGRATULA-SE com o compromisso da Comissão de simplificar os encargos regulamentares, salvaguardando simultaneamente a proteção do ambiente, incluindo a revisão do Regulamento Delegado Taxonomia Climática, a fim de melhorar a facilidade de utilização, e a proposta de regulamento relativo à aceleração das avaliações ambientais, que acelera as avaliações através da digitalização, da redução dos prazos e de procedimentos combinados.
23. TOMA NOTA dos princípios comuns para o financiamento da UE e SUBLINHA que estes devem simplificar os procedimentos, evitar burocracia adicional e permanecer neutros no que diz respeito aos modelos de governação e concessão ou às disposições contratuais, a fim de respeitar a diversidade dos sistemas nacionais, assegurando simultaneamente um acesso equitativo às oportunidades de financiamento para portos de diferentes dimensões e situações geográficas.
24. REAFIRMA a necessidade de recorrer a diversas fontes de financiamento para investimentos que beneficiem os portos da UE. Entre essas fontes de financiamento, incluem-se fontes da UE, nacionais e privadas, bem como o financiamento angariado através da cooperação com bancos de fomento nacionais e instituições financeiras. Neste contexto, o objetivo é apoiar o desenvolvimento desses portos em vários domínios funcionais, como a segurança, a cibersegurança, a defesa, a transição energética, a descarbonização, os corredores de transportes marítimos ecológicos e as tecnologias modernas, salientando a importância de ter em conta as condições locais aquando da prestação de apoio financeiro a portos individuais e reconhecendo nestes características específicas que decorram, nomeadamente, da sua localização única, tais como condicionalismos relacionados com a insularidade ou a elevada exposição a ameaças externas de natureza militar e geopolítica, que podem determinar necessidades específicas de investimento.
25. CONVIDA a uma melhor coordenação e transparência relativamente aos instrumentos de financiamento da UE, que assegure a flexibilidade, a coerência, a acessibilidade e o alinhamento com as prioridades estratégicas para os portos da UE.

26. SUBLINHA a necessidade de reforçar a cooperação institucional na conceção e execução da política portuária da UE. Tal aplica-se, em especial, a domínios como o controlo do investimento direto estrangeiro, o acompanhamento da concentração do mercado e a coordenação da Estratégia Global Gateway, tendo em conta iniciativas mutuamente benéficas com países terceiros, e CONVIDA a Comissão a explorar opções para reforçar a cooperação portuária a nível da UE, nomeadamente usando como base os fóruns existentes e reforçando-os, se for caso disso, inclusivamente envolvendo, sempre que adequado, as autoridades responsáveis pela segurança interna e pela aplicação da lei. Neste contexto, o objetivo é criar um espaço dedicado à compreensão mútua e à ação conjunta em defesa dos interesses portuários europeus comuns, sem prejuízo da concorrência leal entre portos e sem impor novos encargos aos Estados-Membros ou à Comissão.
27. SUBLINHA a crescente importância estratégica de acompanhar o investimento direto estrangeiro nos portos situados em países terceiros, em particular nos que se situam na vizinhança da União, à luz do potencial impacto destes na competitividade dos portos da União, no desenvolvimento de plataformas de transbordo, na mobilidade militar e na resiliência e segurança das cadeias de abastecimento.
28. REGISTA a revisão das orientações da UE em matéria de concentrações e SALIENTA a necessidade de preservar uma concorrência efetiva, tendo simultaneamente em conta a evolução das estruturas do mercado, incluindo a integração vertical, que podem reforçar a previsibilidade do desenvolvimento do tráfego e prestar apoio a estratégias de investimento a longo prazo.
29. SALIENTA a importância de uma maior integração dos portos na RTE-T através do reforço das ligações dos portos marítimos ao interior, inclusive nas regiões ultraperiféricas, bem como através da integração multimodal dos portos de navegação interior, e APELA a que seja dada prioridade à conectividade ferroviária, rodoviária de dupla utilização e por via navegável interior, incluindo a salvaguarda da navegabilidade, a fiabilidade dos canais navegáveis e a operabilidade das bacias portuárias nas vias navegáveis interiores principais, bem como às ligações de último quilómetro resilientes e eficientes, sempre que tal seja geograficamente viável. A promoção da transferência modal deve ser uma prioridade. No entanto, nos casos em que o transporte rodoviário seja o único modo de transporte disponível, deve também assegurar-se a conectividade à rede rodoviária, em especial para os portos de menor dimensão.
30. SUBLINHA a importância de infraestruturas com capacidade e qualidade adequadas e APELA ao reforço do desenvolvimento das infraestruturas portuárias, incluindo ligações multimodais e portos secos, conforme adequado, para além das atividades de investimento em infraestruturas diretamente orientadas para os portos.

31. **SUBLINHA** a importância de reforçar a multimodalidade e a integração dos portos nas cadeias logísticas, e de assegurar o desenvolvimento e a implementação eficaz da inovação digital e tecnológica, enquanto fatores essenciais para a eficiência, a resiliência e a competitividade do sistema portuário europeu.
32. **SAÚDA** a intenção da Comissão de reforçar a eficiência e a digitalização das operações portuárias e das cadeias logísticas, bem como de continuar a apoiar a transferência modal, e **APELA** a que seja prestada especial atenção ao estatuto das zonas portuárias, tendo em conta as operações ferroviárias nelas realizadas, com o objetivo de simplificar e reforçar a flexibilidade das operações ferroviárias dentro dos portos, reduzindo assim os tempos de espera e otimizando a capacidade operacional, no pleno respeito pelos requisitos de segurança e proteção, e dando prioridade à transição ecológica; **CONVIDA** a Comissão a avaliar a adequação do quadro regulamentar existente a este respeito.
33. **RECONHECE** que os portos públicos de navegação interior e marítimos localizados na rede RTE-T contribuem significativamente para a conectividade multimodal, a resiliência da cadeia de abastecimento, a transição energética, a coesão regional e, se for caso disso, a mobilidade militar, e **CONVIDA** a Comissão e os Estados-Membros a terem em conta estas funções, sempre que adequado, na aplicação dos instrumentos e quadros políticos pertinentes da UE em vigor.
34. **CONGRATULA-SE** com a proposta de regulamento relativo à mobilidade militar e **APELA** à sua rápida aplicação, assegurando um apoio adequado e flexível às infraestruturas portuárias de dupla utilização e ao equipamento conexo, incluindo um financiamento eficiente que reflita as realidades atuais e a crescente procura de infraestruturas de portos marítimos adequadamente preparadas, capazes de lidar com fornecimentos estratégicos, transportes militares e outras operações conexas. **RECORDA** a importância de executar as ações previstas no Compromisso de Mobilidade Militar de 2024⁹.
35. **CONGRATULA-SE** com os esforços para fortalecer a liderança tecnológica e apoiar a implantação da inovação e **APELA** ao estabelecimento de vias mais claras para expandir as soluções digitais e tecnológicas nos portos.
36. **INCENTIVA** o desenvolvimento de iniciativas digitais da UE e **APELA** à sua implementação eficaz e harmonizada, de forma a evitar a fragmentação e requisitos adicionais desnecessários.

⁹ Doc. ST 9225/24.

37. SAÚDA o desenvolvimento de orientações em matéria de partilha de dados e REALÇA a importância da interoperabilidade, da proteção de dados e de cadeias logísticas eficientes, SUBLINHANDO também a necessidade de assegurar que essas futuras orientações não comprometam os progressos já alcançados pelos operadores e pelas autoridades competentes.
38. DESTACA a necessidade de assegurar a coerência entre as políticas e a legislação da UE que afetam os portos e as ligações ao interior, incluindo as políticas em matéria de clima, energia e transportes, com o objetivo de evitar encargos regulamentares e financeiros cumulativos suscetíveis de afetar a competitividade dos portos da UE.

III. TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, SUSTENTABILIDADE E INDÚSTRIAS LIMPAS

39. RECONHECE que os portos se estão a tornar polos energéticos e industriais estratégicos e que desempenham um papel fundamental na descarbonização e na transição energética da economia e da sociedade europeias.
40. CONGRATULA-SE com o apoio ao fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e SUBLINHA que a implantação deverá visar a viabilidade económica, a competitividade e o alinhamento com a procura, assegurando a transparência dos preços e evitando ativos irrecuperáveis, tendo igualmente em conta os desafios relacionados com a conectividade à rede dos portos da RTE-T e reconhecendo que, para os portos de navegação interior, poderão ser mais adequadas soluções alternativas, como as infraestruturas de carregamento de eletricidade a partir da rede terrestre.
41. OBSERVA que os OPEX¹⁰ do OPS¹¹ variam em função das diferenças nos preços da eletricidade e das complexidades operacionais divergentes; APOIA as iniciativas destinadas a incentivar a utilização do OPS; CONVIDA os Estados-Membros a reconhecerem a eletricidade fornecida a partir da rede terrestre como uma componente estratégica da transição energética, integrando-a plenamente nas metas nacionais, nos regimes de apoio e no planeamento no âmbito da Diretiva Energias Renováveis¹² (DER).
42. APELA a que o Plano de Ação da UE para a Eletrificação apoie a liderança dos portos da UE no domínio da eletrificação marítima, incluindo o reforço da integração da rede.
43. APELA à promoção de soluções de redes inteligentes, à gestão da procura e à utilização eficiente das infraestruturas existentes.

¹⁰ Custos operacionais (OPEX)

¹¹ Fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre (OPS)

¹² Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (reformulação)
<http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/2024-07-16>.

44. RECONHECE o papel dos portos na utilização dos combustíveis alternativos e das energias limpas e hipocarbónicas, bem como o contributo dos portos da RTE-T para promover corredores de transporte marítimo ecológicos com países terceiros; CONVIDA a um maior alinhamento entre a RTE-T, a RTE-E e os quadros de planeamento nacionais, refletindo explicitamente as necessidades das redes terrestres de eletricidade e de gás relacionadas com a descarbonização portuária e o fornecimento de combustível, nomeadamente para infraestruturas portuárias preparadas para vários combustíveis e o hidrogénio.
45. RECORDA a importância de facilitar e dar prioridade à implantação da rede nos portos e de assegurar ligações atempadas e eficientes para projetos relacionados com os portos.
46. RECONHECE o papel dos portos na definição das condições adequadas em que os combustíveis alternativos com emissões baixas ou nulas de carbono podem ser armazenados, abastecidos e manuseados de forma prática e segura nas diferentes zonas portuárias, tendo em conta os seus condicionalismos operacionais e espaciais, bem como os respetivos papéis de facilitar e procurar atrair investimentos que correspondam à procura (por exemplo, através de colaborações em corredores verdes, polos e plataformas público-privadas intersetoriais). RECONHECE o papel crucial do mercado no desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento de combustíveis limpos nas zonas portuárias e CONGRATULA-SE com novas medidas destinadas a incentivar a procura de combustíveis sustentáveis que permitam assegurar a sua disponibilidade, escalabilidade e acessibilidade dos preços.
47. APELA ao reforço da cooperação entre os portos, os polos industriais e as suas zonas interiores, a fim de apoiar a transição energética, as indústrias limpas e as soluções de economia circular, e APELA a um apoio ativo ao licenciamento acelerado e à conectividade à rede, a fim de facilitar o desenvolvimento destes polos industriais dentro das zonas portuárias ou ligados às mesmas.
48. RECORDA a importância de utilizar as receitas do CELE para fins relacionados com o clima e INCENTIVA os Estados-Membros, em conformidade com as prioridades nacionais, a apoiarem a descarbonização do setor marítimo em toda a cadeia de valor, incluindo as companhias de transporte marítimo, os estaleiros navais, os projetos de adaptação, os fabricantes de equipamento, os fornecedores de tecnologia, os fornecedores de combustíveis e os portos, e ENCORAJA os Estados-Membros a utilizarem as receitas geradas pela inclusão do transporte marítimo no CELE para apoiar a transição energética do setor, incluindo a renovação da frota, a adaptação ecológica, os serviços de transporte marítimo insular, os combustíveis alternativos e as infraestruturas energéticas dos portos.
49. REGISTA as próximas atualizações e revisões da legislação pertinente, incluindo o CELE e o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, bem como a importância destes para a competitividade dos portos e o seu contributo para a consecução do objetivo de neutralidade climática da União e das suas metas climáticas; APELA a uma abordagem coordenada e a uma avaliação do impacto acumulado de quaisquer regras novas ou revistas.

50. REGISTA as preocupações manifestadas por vários Estados-Membros relativamente ao impacto do CELE na competitividade dos portos da UE, em particular no que diz respeito ao desvio de tráfego, à fuga de carbono e à realocação de investimentos, e RECORDA a obrigação da Comissão, nos termos da Diretiva CELE, de acompanhar a aplicação do CELE às atividades de transporte marítimo, a fim de detetar comportamentos evasivos e de evitar tais comportamentos numa fase precoce; DESTACA a necessidade de medidas adequadas para atenuar esses riscos, prestando particular atenção às regiões ultraperiféricas – tendo em conta a exposição dos portos da UE à concorrência internacional e o seu papel nas cadeias logísticas mundiais –, bem como às ilhas e regiões periféricas; CONVIDA a Comissão a intensificar o seu acompanhamento e a propor medidas corretivas específicas, especialmente no que diz respeito às atividades de transbordo, preservando simultaneamente a ambição ambiental e assegurando a coerência com os quadros internacionais, como o quadro da OMI. CONVIDA a Comissão a dar todo o seu apoio com vista a alcançar um acordo global que cumpra todas as metas de redução das emissões e os objetivos da estratégia da OMI de 2023 de Redução das Emissões de GEE dos Navios, seguido das adaptações adequadas da legislação pertinente da UE, a fim de evitar de forma eficaz a duplicação de pagamentos financeiros e encargos administrativos.
51. RECORDA a importância de apoiar os investimentos em tecnologias e infraestruturas de descarbonização e transição energética nos portos de uma forma tecnologicamente neutra. Por conseguinte, os portos devem ter acesso a apoio que lhes permita enfrentar os desafios da implantação de tecnologias de energia limpa, como as infraestruturas flutuantes eólicas, solares e ondomotrizas para a produção de energia limpa e renovável, ajudando assim os Estados-Membros e as partes interessadas a criar verdadeiros conhecimentos especializados europeus, a reforçar a independência energética e a impulsionar o emprego.
52. APOIA os esforços para simplificar a aplicação do quadro regulamentar, salvaguardando simultaneamente a proteção do ambiente. A este respeito, o objetivo deve ser evitar duplicações e assegurar uma abordagem coerente e intersetorial, a fim de facilitar o desenvolvimento portuário, em especial no que diz respeito aos procedimentos de licenciamento e em conformidade com o princípio da subsidiariedade.
53. CONGRATULA-SE com o desenvolvimento de um quadro de resiliência às alterações climáticas, incluindo instrumentos para a avaliação dos riscos climáticos; SALIENTA a necessidade de tornar as infraestruturas portuárias resistentes às alterações climáticas, evitando simultaneamente que os riscos sejam transferidos para as cidades, indústrias ou infraestruturas vizinhas; SALIENTA a necessidade de desenvolver um quadro à escala da União para avaliar os riscos climáticos nos portos, incluindo secas, níveis baixos de água, inundações e a volatilidade hidromorfológica dos rios, que afetam os portos de navegação interior, e para identificar medidas de adaptação prioritárias, com base nas políticas e instrumentos existentes em matéria de clima, taxonomia e resiliência.

IV. PROTEÇÃO E SEGURANÇA DOS PORTOS

54. RECONHECE o leque crescente de ameaças à segurança que afetam os portos e a necessidade de aumentar a segurança e a resiliência das infraestruturas portuárias.
55. SUBLINHA a importância de que a Estratégia esteja perfeitamente sincronizada com as atividades no domínio da mobilidade militar, a fim de melhorar, facilitar e acelerar grandes projeções de tropas e recursos dos Estados-Membros da UE e de países terceiros, assegurando a coerência com os esforços envidados no âmbito da OTAN. SALIENTA igualmente a necessidade de assegurar recursos para obras de infraestrutura nos portos situados nos corredores de mobilidade militar da UE.
56. POR CONSEQUENTE, VALORIZA que se proceda a uma reflexão sobre as relações de propriedade dos elementos das infraestruturas portuárias, a fim de assegurar um acesso rápido às zonas portuárias, tendo em conta as inspeções e auditorias, bem como a circulação de equipamento militar e outras questões importantes do ponto de vista da garantia da segurança da UE.
57. SUBLINHA a importância de a Estratégia Portuária destacar as ameaças novas e crescentes aos portos, nomeadamente o terrorismo, a sabotagem, a criminalidade organizada, a corrupção, os ciberataques e ataques híbridos, os drones e outros sistemas não tripulados.
58. CONGRATULA-SE com os esforços para aperfeiçoar os quadros de segurança marítima e fazer face às ameaças emergentes. TOMA NOTA da futura proposta de um quadro da UE para facilitar a cooperação entre os Estados-Membros no que diz respeito à verificação dos antecedentes dos trabalhadores portuários, enquanto instrumento baseado no risco para prevenir e combater a criminalidade organizada e as atividades ilícitas. REITERA a necessidade de elaborar orientações para clarificar o Código Internacional de Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS) enquanto quadro internacional fundamental para fazer face às crescentes ameaças colocadas pela criminalidade organizada e pelo comércio ilícito.
59. CONGRATULA-SE com as iniciativas destinadas a combater a criminalidade organizada e a corrupção, bem como o terrorismo, a sabotagem, os ciberataques, os ataques híbridos e os drones, SUBLINHA a importância da Aliança Europeia dos Portos na luta contra a criminalidade organizada e o tráfico de droga; APOIA medidas de segurança proporcionadas e eficazes, que tenham em conta as realidades operacionais e evitem encargos desnecessários. É importante que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei disponham de instrumentos novos e melhorados e que a cooperação com países terceiros seja reforçada.
60. CONGRATULA-SE com o reforço da cooperação com países terceiros e parceiros internacionais no sentido de melhorar a segurança portuária, nomeadamente nos portos de navegação interior.

61. APELA a que se aplique à escala da UE a legislação pertinente em matéria de cibersegurança e a que se reforce a cooperação entre as autoridades competentes. Tal deve incluir um intercâmbio mútuo de dados entre as autoridades (de segurança) competentes, em particular a partilha de informações entre as autoridades policiais, aduaneiras, portuárias e marítimas, a fim de reforçar a prevenção, a deteção e a luta eficaz contra a criminalidade organizada e outros potenciais intervenientes hostis nos portos. CONGRATULA-SE com a criação prevista da Plataforma de Dados Aduaneiros da UE para a recolha, o tratamento e o intercâmbio de dados com e entre as autoridades aduaneiras, bem como com o atual ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo (EMSWe), que assegura uma gestão antecipada dos riscos da carga.
62. RECONHECE o papel vital que os portos desempenham tanto na mobilidade militar como na resiliência, uma vez que são facilitadores essenciais do deslocamento de tropas e equipamentos militares, servindo simultaneamente, no âmbito civil, de portas de acesso vitais para o comércio, o aprovisionamento energético e a conectividade em toda a Europa.
63. SUBLINHA que quaisquer iniciativas futuras para proteger e garantir a segurança dos portos, incluindo o futuro quadro para a mobilidade militar, devem equilibrar cuidadosamente os requisitos militares e de segurança com a continuidade das atividades civis e comerciais e assegurar o acesso prioritário às zonas portuárias, se necessário; RECONHECE que os portos necessitam de capacidade e recursos financeiros suficientes para responder a choques geopolíticos e a situações imprevistas.

V. COESÃO SOCIAL, COMPETÊNCIAS E EMPREGOS DE QUALIDADE

64. RECONHECE o papel dos portos enquanto facilitadores vitais do desenvolvimento económico, da resiliência e da coesão social e territorial da União. SALIENTA, a este respeito, a importância dos portos de pequena e média dimensão, incluindo os das ilhas, das regiões remotas e ultraperiféricas e das zonas escassamente povoadas, bem como dos portos que sustentam a resiliência estratégica e logística.
65. CONGRATULA-SE com o facto de a Estratégia Portuária da UE se aplicar explicitamente aos portos de navegação interior; DESTACA o contributo dos portos de navegação interior para a logística transfronteiriça intraeuropeia e a manutenção das cadeias de abastecimento; SALIENTA que muitos requisitos (por exemplo, no que diz respeito ao fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre) são principalmente adaptados ao transporte marítimo e que a tomada em consideração dos parâmetros técnicos e económicos específicos dos portos de navegação interior deveria ter sido ainda maior; SUBLINHA a importância do acesso a instrumentos de financiamento para os portos de navegação interior; APELA a uma representação adequada de todos os portos no planeado Conselho de Alto Nível das Indústrias Marítimas e dos Portos.

66. CONGRATULA-SE com o facto de a Estratégia Portuária da UE reconhecer os portos marítimos como pontos de acesso fundamentais para a importação e exportação de mercadorias da UE, dando assim grande prioridade à conectividade e à competitividade da União a nível mundial.
 67. SUBLINHA que são necessárias medidas eficazes de adaptação, requalificação e formação operacional da mão de obra, a fim de assegurar que a transformação tecnológica conduz à criação de empregos de qualidade, melhora a segurança da mão de obra e torna o setor mais atrativo para as mulheres e os jovens.
 68. SUBLINHA a importância de assegurar um ambiente de trabalho seguro para os trabalhadores portuários, em particular tendo em conta o aumento dos riscos de segurança e o papel fundamental dos portos na mobilidade militar, e APELA à realização regular de ações de formação e exercícios.
-