

Bruselas, 5 de marzo de 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	4 de marzo de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
Asunto:	COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES Estrategia portuaria de la UE

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 112 final.

Adj.: COM(2026) 112 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

Estrategia portuaria de la UE

{SWD(2026) 81 final}

1. INTRODUCCIÓN

Durante milenios, personas, mercancías e ideas se han reunido en los puertos y han transitado por ellos. El gran volumen de actividad alrededor de los puertos dio lugar a la creación de las ciudades portuarias que conocemos hoy en día, y el alcance de los puertos se amplió aún más, lo que permitió el comercio regional y mundial. En la actualidad, **la fortaleza industrial y la capacidad de exportación de la UE dependen de su capacidad para estar firmemente vinculada a los flujos comerciales mundiales**. Los puertos son conexiones esenciales entre la economía europea y los mercados internacionales. Asimismo, son **salvavidas para las islas, las regiones costeras y las regiones ultraperiféricas, que deben preservarse**.

La geopolítica discurre directamente a través de nuestras cadenas de suministro, y nuestros puertos son vitales para **la seguridad y la autonomía estratégica de Europa**. Los puertos deben ampliar la capacidad, descarbonizar, digitalizar y reforzar la seguridad de forma simultánea y a escala. **Tienen el potencial de convertirse en anfitriones de nuevas industrias, energías limpias y agrupaciones empresariales de innovación, y hoy en día ya asumen un papel crucial para el suministro energético, la defensa y la economía azul de la UE**.

La transformación brinda oportunidades a los puertos y a la economía de la UE. Sin embargo, al mismo tiempo, los puertos están expuestos a nuevas vulnerabilidades y responsabilidades, desde la lucha contra las redes de delincuencia organizada y las amenazas cibernéticas y de drones hasta la respuesta a las preocupaciones en torno a la propiedad extranjera y la intensificación de la competencia de terceros países. Al ser las potencias mundiales las encargadas de ampliar o proteger sus esferas de influencia, los puertos corren el riesgo de convertirse en un campo de batalla. Debemos reforzar el papel de los puertos como centros comerciales competitivos y apoyarlos como infraestructuras críticas para la seguridad económica de la UE y como proveedores de servicios públicos para la resiliencia de nuestra sociedad.

Los **puertos de la UE** gestionan más de 3 400 millones de toneladas, es decir, el 74 % de las mercancías que entran o salen de Europa, y alrededor de 395 millones de pasajeros cada año¹. Con casi 3 millones de escalas portuarias al año, la UE representa el 23 % de las escalas portuarias en todo el mundo. Su huella económica alcanzó un volumen de negocios de alrededor de 90 000 millones EUR en 2022 y alrededor de 423 000 puestos de trabajo directos². La red transeuropea de transporte se basa en 283 puertos marítimos, 223 puertos interiores y 44 puertos mixtos. Los puertos pequeños y medianos prestan servicios importantes en las regiones ultraperiféricas, las zonas remotas, las islas y los mercados altamente especializados. Entre los agentes portuarios figuran las autoridades portuarias, los operadores de terminales, los operadores de remolcadores, los prácticos, los proveedores de repostaje y de instalaciones portuarias receptoras, que ofrecen servicios a las compañías navieras y logísticas y a otras partes interesadas.

¹https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data&ettrans=es.

² <https://data.europa.eu/doi/10.2771/2333701>.

En un amplio proceso de consulta³, la industria, los Estados miembros y otras partes interesadas confirmaron la necesidad de reforzar la competitividad, empoderar a los puertos en la transición energética, descarbonizar, mejorar la seguridad y la resiliencia, acceder a la financiación y hacer que los puertos sean lugares de trabajo más seguros y protegidos. La diversidad de los puertos, en cuanto a tamaño, ubicación, segmentos de mercado atendidos, modelos de gobernanza y partes interesadas, requiere un planteamiento amplio y flexible.

Sobre la base de la política portuaria de 2013, **la UE actúa ahora** para proporcionar un marco para el futuro de los puertos europeos. La Estrategia portuaria de la UE reúne iniciativas, simplificaciones y orientaciones nuevas y en curso sobre la aplicación de la legislación vigente⁴.

Estrategia portuaria de la UE: cinco pilares



2. REFORZAR LA COMPETITIVIDAD, LA INNOVACIÓN Y LA DIGITALIZACIÓN

2.1. *Mantener la competitividad mundial*

Esta estrategia ayuda a los puertos de la UE a mantener y reforzar su competitividad. Se centra en la innovación y la digitalización, la mejora de las conexiones con el interior, las prioridades comunes de financiación de la UE, la simplificación normativa y el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio.

El comercio marítimo es intrínsecamente mundial. Por lo tanto, los puertos de la UE cooperan y compiten con puertos de todo el mundo, lo que hace que estas relaciones sean complejas y polifacéticas. Los puertos y las empresas de la UE colaboran con puertos de terceros países en ámbitos como la energía limpia y los combustibles alternativos e invierten en el extranjero como parte de las cadenas logísticas mundiales. Estas actividades cuentan con el apoyo de varias iniciativas internacionales y de la UE.

La competitividad de los puertos se ve afectada por los costes (incluida la energía, la mano de obra y las inversiones apoyadas por el Estado) y por factores no relacionados con los costes (especialmente las normas y leyes aplicables). Los marcos jurídicos desiguales (para los

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Estrategia-Portuaria-de-la-UE_es.

⁴La Estrategia portuaria de la UE aborda los aspectos de transporte de los puertos marítimos e interiores. Otros sectores de la economía azul, en particular el turismo, la pesca y los puertos deportivos, están cubiertos por el Pacto Europeo por el Océano, la Estrategia de Turismo Sostenible de la UE y las estrategias europeas para las regiones ultraperiféricas, las regiones costeras y las islas.

aspectos medioambientales, sociales y de otro tipo) y las estrategias de inversión agresivas son preocupaciones importantes para la igualdad de condiciones. La Comisión se está preparando para la actualización del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE en el tercer trimestre de 2026, seguida de la revisión prevista del Reglamento «FuelEU Maritime». Esta actualización tendrá en cuenta, entre otras cosas, cualquier posible problema de aplicación que afecte a la competitividad de los puertos europeos, en particular el riesgo de desvío del tráfico a puertos de transbordo no pertenecientes a la UE.

Más allá de la tarificación, la calidad del servicio y unas conexiones eficientes con el interior siguen siendo factores clave para la competitividad de los puertos. La UE también apoya al sector definiendo prioridades de financiación (véase el anexo 1). A través de sus programas, la Unión apoya inversiones que refuercen la sostenibilidad, la competitividad, la conectividad y la resiliencia⁵. En la Estrategia Industrial Marítima de la UE se prevén medidas adicionales relativas a la fabricación y el transporte marítimos.

En algunos casos, la UE también proporciona financiación para los puertos de los países candidatos, así como para proyectos portuarios de terceros países en varios aspectos. Con esta estrategia, la Comisión define unos principios claros (anexo 1) que constituirán la base para **dar prioridad a iniciativas mutuamente beneficiosas en puertos de terceros países**. La Comisión, el Servicio Europeo de Acción Exterior, las instituciones financieras de la UE y los Estados miembros deben aplicar estos principios en sus iniciativas y mejorar la coordinación y el intercambio de información, en consonancia con las normas de competencia de la UE.

El acceso a los mercados portuarios de terceros países debe basarse en condiciones justas y no discriminatorias para los operadores de la UE y de los países socios; en particular, la UE estudiará la posibilidad de seguir concediendo acceso al mercado extranjero en sectores sensibles, como los servicios portuarios, en los que los operadores de la UE no reciben un acceso comparable en un tercer país. La **Comisión aplicará los principios de esta estrategia en las negociaciones sobre acuerdos internacionales y marcos de cooperación**. Seguirá buscando el acceso al mercado en las negociaciones de acuerdos de libre comercio y, **junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior, colaborará con terceros países para promover unas condiciones de inversión justas y el acceso de las empresas de la UE a las infraestructuras y operaciones portuarias**. Los licitadores de países que excluyan a los operadores de la UE, o de países con los que la UE no haya celebrado acuerdos que garanticen un acceso justo y no discriminatorio, no deben beneficiarse de un acceso sin restricciones a las concesiones portuarias y la contratación pública de la UE.

Por último, **los Estados miembros y sus organismos de normalización deben desempeñar un papel de liderazgo en el establecimiento de normas técnicas mundiales en los foros internacionales pertinentes**, incluida la Organización Internacional de Normalización (ISO).

⁵La Comisión apoya a través de Global Gateway y las iniciativas del Foro Ministerial sobre Energías Limpias, como los corredores y centros de transporte marítimo ecológico de Global Gateway y el Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa, o proyectos como el «Transporte marítimo preparado para el futuro en África», así como posibles nuevas iniciativas en el marco del Pacto por el Mediterráneo. El planteamiento estratégico de la UE para la región del mar Negro reforzará la cooperación con terceros países, organizaciones multilaterales e instituciones financieras, con lo que se preservará al mismo tiempo la competitividad de la UE.

La Comisión apoyará estos esfuerzos a través de una nueva línea de trabajo sobre puertos y terminales innovadores en el marco del Foro de Alto Nivel sobre Normalización Europea⁶.

2.2. *Garantizar la seguridad económica de los puertos de la UE*

Como líderes mundiales en el transporte marítimo y las cadenas logísticas, los puertos europeos atraen inversiones. Aunque las inversiones son bienvenidas y necesarias, pueden conllevar riesgos para la seguridad, dependiendo de la fuente. La propiedad o influencia extranjera en activos portuarios estratégicos puede plantear dudas legítimas sobre la armonización a largo plazo con los intereses de seguridad económica de la UE, especialmente cuando participan agentes respaldados por el Estado. La Comisión ya está abordando la influencia extranjera y la seguridad económica a través de varios instrumentos horizontales⁷ para garantizar que las empresas que reciben ayuda estatal extranjera no obtengan ventajas competitivas desleales en el mercado interior de la UE.

La Comunicación conjunta «Fortalecer la seguridad económica de la UE»⁸ pide una acción más firme de la UE para limitar la propiedad, el control y la explotación de infraestructuras críticas por parte de entidades de alto riesgo. Esto puede reducir los riesgos de bloqueo tecnológico o dependencia de proveedores (de alto riesgo). También puede impedir el acceso de las entidades de alto riesgo a las iniciativas financiadas por la UE y apoyar el desarrollo de proveedores fiables de subcomponentes críticos.

Para garantizar que las normas se apliquen de manera coherente, la Comisión **elaborará orientaciones para que los Estados miembros evalúen las inversiones extranjeras en consonancia con los compromisos internacionales de la UE**. Esto se basará en un enfoque sistémico que incluya a todos los operadores portuarios pertinentes en función de su papel en las cadenas de suministro críticas y, en particular, en el caso de los puertos que cumplan los requisitos del Reglamento sobre movilidad militar. En particular, establecerá umbrales y criterios para la influencia extranjera, como la influencia en las decisiones estratégicas, el control de las operaciones y la dependencia de proveedores de equipos de alto riesgo. A continuación, se elaborará **un marco para cartografiar y supervisar las inversiones extranjeras en los puertos de la UE**, en consonancia con el Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas y la Comunicación sobre seguridad económica de la UE.

Desde el punto de vista de la defensa, en consonancia con la propuesta de Reglamento sobre movilidad militar⁹, los Estados miembros deben **prevenir, mitigar y abordar los riesgos asociados a la propiedad y el control extranjeros de las infraestructuras portuarias estratégicas de doble uso y sus operaciones conexas**. Los puertos pertinentes deben someterse a una evaluación exhaustiva por parte de los Estados miembros para mitigar los riesgos de propiedad extranjera, control operativo y equipos de proveedores de alto riesgo. Además, los Estados miembros deben establecer marcos para el acceso oportuno a los recursos críticos de transporte, incluidos los puertos, cuando no puedan movilizarse medidas

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_en?prefLang=es&etrans=es.

⁷ Incluidos el Reglamento sobre el control de las inversiones extranjeras directas, el Reglamento sobre subvenciones extranjeras, la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas y la Directiva sobre Ciberseguridad 2, que también abarca aspectos de ciberseguridad.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

alternativas, como la contratación, en el plazo requerido. **Los Estados miembros deben garantizar la posibilidad de obtener temporalmente el control público o el derecho de uso de infraestructuras, activos o equipos estratégicos de doble uso con arreglo al Derecho nacional.** La Comisión recuerda la importancia de la rápida adopción de la propuesta de Reglamento sobre movilidad militar y pide a los Estados miembros que garanticen la plena y rápida aplicación de las medidas necesarias.

2.3. Llevar la innovación a los puertos de la UE

La innovación ha impulsado el aumento de la eficiencia y la competitividad en todo el sector portuario. Un uso más amplio de tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, combinado con una demanda de soluciones innovadoras para hacer frente a los retos actuales (sostenibilidad, eficiencia energética, seguridad y protección), abre la puerta a soluciones europeas más innovadoras en los puertos. Sin embargo, a pesar de la importante financiación de la UE para la investigación y la investigación e innovación a largo plazo, las soluciones innovadoras europeas no la convierten en una mayor implantación en el mercado. Para garantizar el despliegue más allá de la fase piloto, **la Comisión hará mayor hincapié en este objetivo en las futuras iniciativas de Horizonte Europa, incluido el tema emblemático de 21 millones EUR «Puertos del futuro»¹⁰**, así como en las próximas convocatorias de Horizonte Europa.

Para apoyar este objetivo, la Comisión **reforzará el liderazgo tecnológico de la Unión en el uso de combustibles alternativos, la electrificación, el diseño, la adaptación de equipos, la eficiencia energética y la digitalización, e incluirá sistemas de conversión energética, circularidad y soluciones digitales.** La Comisión tratará de reforzar la cooperación público-privada en el marco del Programa Marco Horizonte Europa 2028-2034 en ámbitos prioritarios, sobre la base de un enfoque de cartera. En el transporte acuático, esto se basará en los logros de la actual **Asociación para el Transporte Acuático de Cero Emisiones (ZEW, por sus siglas en inglés)** coprogramada, con el fin de **reforzar y ampliar la acción de la UE** en este ámbito, fomentar las sinergias y el efecto de escala entre la descarbonización, la digitalización, la automatización y la circularidad en el ecosistema acuático en general.

Con talleres específicos y asistencia técnica, BlueInvest¹¹ puede ayudar a probar nuevas tecnologías, validar el mercado, prestar asistencia técnica y apoyar la recaudación de fondos y la aceptación en el mercado, especialmente en el caso de los puertos pequeños y medianos. Además, la nueva «comunidad de conocimiento e innovación» sobre los sectores y ecosistemas hídricos, marinos y marítimos, dependiente del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT), integrará los puertos en el «triángulo del conocimiento de la innovación» entre universidades, instituciones de investigación y empresas.

Las partes interesadas del sector deben **apoyar la adopción y distribución de la investigación financiada por la UE, compartir las mejores prácticas y desarrollar asociaciones y nuevos modelos de negocio que vayan más allá de los retos específicos o locales.** Deben abordar las necesidades del mercado en general, incluidas las de los puertos pequeños y medianos.

¹⁰«Puertos del Futuro», en el programa de trabajo de Horizonte Europa 2026-2027, promueve la reproducción en puertos pequeños y medianos. El «Plan Estratégico Europeo de Tecnología Energética», iniciativa emblemática, reduce el riesgo de las tecnologías de combustibles renovables. Horizonte 2020 y Horizonte Europa han aportado un total de 218 millones EUR para apoyar la innovación en los puertos.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_en?prefLang=es&etrans=es.

También se anima a los Estados miembros a **racionalizar los procedimientos de planificación y concesión de permisos para permitir una rápida adopción de la innovación en los puertos.**

2.4. Operaciones portuarias y cadenas logísticas eficientes y digitales

El aumento de los tiempos medios de espera en los principales puertos de la UE en 2024¹² puso de manifiesto que la conectividad marítima se ve cada vez más limitada por la productividad de las terminales y las conexiones con el interior, no solo por el acceso al mar¹³. Unas conexiones ferroviarias y por vías navegables interiores ineficientes, combinadas con buques más grandes y un espacio limitado, obstaculizan las operaciones. El refuerzo de estos enlaces puede reducir los tiempos de tránsito y los costes, mejorar las cadenas de suministro y apoyar el comercio dentro de la UE y con sus socios, como los puertos mediterráneos.

El Espacio Marítimo Europeo es un componente fundamental de la red transeuropea de transporte. **En el próximo plan de trabajo del Espacio Marítimo Europeo, el coordinador del Espacio Marítimo Europeo dará prioridad a la creación de centros y enlaces de transporte marítimo de corta distancia sostenibles y ecológicos, promoverá la colaboración entre puertos, centrándose en los puertos más pequeños, a mejora de la infraestructura marítima y la integración con el transporte ferroviario y por vías navegables interiores.** Para seguir apoyando el cambio modal, la Comisión **reforzará las normas sobre el acceso a las instalaciones de servicio ferroviario**¹⁴ y propondrá un **plan de acción sobre el transporte por vías navegables interiores para el período 2028-2034**, que también se centrará en los puertos interiores.

Esto debe ser complementado por **los Estados miembros y las partes interesadas de la industria, que deben dar mayor prioridad a las conexiones en el interior por ferrocarril y vías navegables interiores**¹⁵. La capacidad de adaptarse y reaccionar con rapidez a los retos actuales es un componente fundamental para la competitividad y, por lo tanto, **las concesiones portuarias y los contratos de arrendamiento de terrenos deben permitir una flexibilidad suficiente.** Se anima a los Estados miembros a **optimizar la planificación del uso del suelo y los procedimientos de concesión de permisos para permitir un rápido desarrollo de zonas adicionales para el uso portuario**, protegiendo al mismo tiempo el medio ambiente y la salud humana, en consonancia con la propuesta de Reglamento para acelerar las evaluaciones medioambientales¹⁶.

Las aplicaciones digitales pueden optimizar las escalas portuarias, mejorar los tiempos de escala, reducir los tiempos de espera y optimizar el uso de los recursos, disminuyendo al mismo tiempo las emisiones y mejorando la seguridad y la protección. Las iniciativas digitales de la UE¹⁷ facilitarán los procesos aduaneros y de notificación entre empresas y administración

¹² <https://www.beacon.com/resources/global-port-congestion-2024-year-in-review>.

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight*, primer trimestre de 2025, 28.2.2025

¹⁴ http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj.

¹⁵ De conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679, con el artículo 29 del Reglamento sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria, y utilizando las disposiciones de consulta en virtud del Reglamento sobre servicios portuarios.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Como el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe), la información electrónica relativa al transporte de mercancías y la próxima revisión del código aduanero de la Unión.

pública. Además, el Mecanismo «Conectar Europa» Digital brinda apoyo al despliegue de tecnologías 5G en los puertos.

El intercambio de datos entre empresas está fragmentado y a menudo vinculado a programas informáticos propietarios. Una mejor integración de los sistemas puede aumentar la visibilidad de la cadena de suministro sin imponer plataformas centralizadas y salvaguardar las inversiones informáticas existentes. La Comisión **establecerá directrices de la UE para un intercambio eficiente de datos en la cadena de transporte**, junto con las acciones de los Estados miembros¹⁸.

2.5. Un mercado interior operativo y una competencia leal

Un mercado interior operativo es una ventaja competitiva para los puertos de la UE. También apoya la autonomía estratégica de Europa y salvaguarda el empleo en el sector portuario. La política portuaria de la UE de 2013¹⁹ se centró en el comercio y el mercado interior. Si bien los avances son visibles, la aplicación incoherente de las normas del mercado único en todos los Estados miembros, la evolución de las estructuras del mercado portuario y la lentitud de los procesos de concesión de autorizaciones ponen en peligro las ventajas competitivas de la UE.

Las normas sobre ayudas estatales de la UE enmarcan la financiación de los puertos por parte de los Estados miembros y proporcionan claridad jurídica, transparencia y previsibilidad. Las normas revisadas sobre puertos y enlaces marítimos de la Decisión relativa a los servicios de interés económico general (SIEG) permiten a los Estados miembros apoyar de manera más eficiente a los puertos más pequeños, en todas las islas y regiones costeras y ultraperiféricas²⁰. Los puertos también deben abordar los retos emergentes (seguridad, ciberseguridad, digitalización, movilidad militar y reciclaje profesional de los trabajadores portuarios para las nuevas tecnologías), y la financiación de inversiones a tal fin no debe distorsionar la competencia. En la actualidad, la Comisión está **revisando el Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión («Reglamento General de Exención por Categorías», RGEC)**. En este contexto, cuando proceda, y también a la luz de los resultados de la consulta pública, la Comisión evaluará **si es necesario modificar los umbrales y proporcionará orientaciones adicionales**, en las que se ofrecerán ejemplos y aclaraciones interpretativas de las normas del RGEC, también para las inversiones en infraestructuras portuarias. Junto con las próximas Directrices sobre el transporte terrestre y multimodal, el nuevo Reglamento de exención por categorías para el transporte facilitará el apoyo público a las instalaciones de transporte multimodal que se encuentran en puertos marítimos y tienen conexiones por ferrocarril o vías navegables interiores, lo que mejorará sí las conexiones con el interior.

Los **acuerdos de concesión y arrendamiento de terrenos** con los operadores de terminales portuarias desempeñan un papel fundamental a la hora de atraer capital e impulsar la competitividad de los puertos europeos. Estos acuerdos proporcionan el marco para las inversiones a largo plazo, lo que permite que los puertos prosperen y aborden necesidades sociales acuciantes. Los Estados miembros y las autoridades portuarias deben aspirar a lograr un **equilibrio entre el rendimiento de las inversiones para los operadores privados y las**

¹⁸ En el marco del Consorcio de Infraestructuras de Datos Europeas, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/es/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

²⁰ <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>.

obligaciones contractuales adecuadas (duración, condiciones transparentes y justas para las renovaciones, cláusulas de flexibilidad) para garantizar la resiliencia, la seguridad, la protección y la reducción de las emisiones. La Comisión garantizará el cumplimiento de las normas del mercado interior en todos los puertos de la UE.

La creciente integración vertical de los grandes operadores logísticos y de transporte marítimo está cambiando el paisaje portuario tradicional. La integración vertical puede mejorar la previsibilidad del desarrollo del tráfico y, de este modo, apoyar los planes de inversión a largo plazo, generar eficiencia e innovación en todas las cadenas logísticas, reducir los costes de transacción y mejorar la calidad del servicio para los usuarios. Al mismo tiempo, debe preservarse la competencia efectiva entre operadores en consonancia con las normas de la UE aplicables en materia de defensa de la competencia y sobre la fusión de empresas. La Comisión **revisará las Directrices de la UE sobre la fusión de empresas** con el fin de proporcionar orientaciones claras y actualizadas acerca de la aplicación de las normas de la UE en materia de fusión de empresas tanto a los efectos horizontales como a los no horizontales de las fusiones.

Acciones emblemáticas

- *Utilizar principios rectores para la financiación y las inversiones de la UE en puertos de terceros países (anexo 1).*
- *Elaborar orientaciones para los Estados miembros con criterios para evaluar las inversiones extranjeras en los puertos en consonancia con los compromisos internacionales de la UE.*
- *Apoyar la transformación digital y ecológica de los puertos europeos a través de la innovación, promoviendo la expansión, la reproducción y la adopción de equipos y tecnologías portuarios innovadores.*

3. AVANZAR EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, LA SOSTENIBILIDAD Y LAS INDUSTRIAS LIMPIAS

3.1. Los puertos como facilitadores de la transición energética

Dado que alrededor del 40 % de los productos básicos manipulados están relacionados con la energía, los puertos se están convirtiendo en centros energéticos e industriales estratégicos.

Electrificación de puertos: piedra angular de la descarbonización

El 62 % de los puertos marítimos europeos encuestados ofrecen electricidad en puerto en uno o más atracaderos²¹, pero los avances son desiguales²² y persisten las limitaciones de capacidad, mientras que se espera que aumente la demanda²³. La Comisión seguirá supervisando el despliegue del suministro de electricidad en puerto a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y del Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos. En el próximo **Plan de Acción para la Electrificación**, la Comisión **introducirá medidas nuevas para apoyar la electrificación portuaria**. Además, la Comisión **promoverá una mayor transparencia en la**

²¹ Organización Europea de Puertos Marítimos, [Environmental Report 2025 - EcoPorts inSights 2025](#).

²² Principalmente el suministro de electricidad en puerto de baja tensión, mientras que el suministro de electricidad en puerto de alta tensión para los buques más grandes sigue siendo escaso.

²³ <https://data.europa.eu/doi/10.2833/7036399>.

fijación de precios del suministro de electricidad en puerto y una mejor previsión de la demanda.

A medida que aumente la demanda de electricidad en los puertos, será fundamental contar con una capacidad de red suficiente. **Los Estados miembros deben apoyar las tecnologías no basadas en el cableado y las soluciones de redes inteligentes, los procedimientos digitalizados y una mejor utilización de los activos de red existentes.** Además, especialmente en el caso de los puertos pequeños y medianos, deben promoverse soluciones de gestión de la demanda. La propuesta revisada de red transeuropea de energía (RTE-E)²⁴, junto con el Reglamento sobre la red transeuropea de transporte (RTE-T), apoya el desarrollo de infraestructuras portuarias y la integración de las energías renovables marinas. Los **Estados miembros deben reforzar las sinergias entre la RTE-T y la RTE-E y otra planificación de la red eléctrica**, especialmente para los corredores de energía renovable marina. En este contexto, los próximos planes de desarrollo de la red marítima deben incluir las necesidades terrestres, que también deben reflejarse en los planes nacionales de desarrollo de la red en los niveles de transporte y distribución.

Concesión de permisos y conexiones aceleradas a la red

Las instalaciones eólicas marinas y flotantes requieren instalaciones portuarias más grandes y reforzadas para el montaje, el almacenamiento y el despliegue, más espacio físico y una mejor conexión a la red. El **paquete de medidas sobre las redes eléctricas europeas²⁵ y las orientaciones sobre conexiones a la red eficientes y oportunas²⁶ acelerarán las conexiones a la red para proyectos viables**, también en puertos de todos los tamaños. La iniciativa de cooperación transmediterránea en materia de energía y tecnología limpia (T-MED) apoyará la conectividad energética sostenible entre los puertos mediterráneos. Una nueva plataforma para la planificación de la red de distribución de la UE y un diálogo con los gestores de redes de transporte (GRT), los gestores de redes de distribución (GRD) y las autoridades nacionales de reglamentación abordarán las mejores prácticas para el desarrollo secuencial de la red, en particular grupos de trabajo específicos con los usuarios de la red, como los puertos, sobre planificación de la red. En sus evaluaciones caso por caso, los **Estados miembros también deben presumir²⁷ que las infraestructuras de transporte y distribución de electricidad, en particular el suministro de electricidad en puerto, en los puertos, son de interés público superior, lo que simplificaría el despliegue de redes en las zonas portuarias.**

Los puertos como centros de producción y suministro multicomcombustible

El marco regulador de la UE²⁸ y el Plan de Inversiones en Transporte Sostenible subrayan el papel de los puertos en el despliegue de combustibles limpios. Si bien un enfoque multicomcombustible garantiza la flexibilidad y la resiliencia, la incertidumbre en la demanda de combustibles retrasa la inversión y, por tanto, es importante igualar estas dos fuerzas del mercado. Mientras que el Reglamento marítimo de la UE sobre combustibles y las medidas

²⁴ COM(2025) 1006 final.

²⁵ El paquete de medidas sobre las redes eléctricas europeas [COM(2025) 1005 final].

²⁶ Comunicación de la Comisión «Orientaciones sobre conexiones a la red eficientes y oportunas» (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ En particular el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, el Reglamento «FuelEU Maritime», la inclusión del transporte marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, así como los Reglamentos sobre la RTE-T y la RTE-E.

promovidas en la Estrategia Marítima Industrial de la UE examinan el aspecto de la demanda, por el lado de la oferta, la **Comisión estudiará, en el contexto del próximo paquete de medidas de la Unión de la Energía, cómo promover la disponibilidad de combustibles sostenibles en los puertos.** En la próxima revisión del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos²⁹ **se estudiarán medidas para acelerar la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en el transporte marítimo.** Paralelamente, deben armonizarse las normas sobre suministro de combustible renovable e hipocarbónico en toda la Unión, en consonancia con la Directiva de la UE sobre fuentes de energía renovables, a fin de evitar discrepancias y distorsionar la competencia en el mercado interior de la Unión. Junto con una base de datos de la Unión eficaz, las empresas navieras internacionales podrán rastrear los combustibles renovables e hipocarbónicos, lo que permitirá un sólido sistema de certificación y trazabilidad en la UE que mitigue con eficacia los riesgos de irregularidades y fraude.

El Pacto por el Mediterráneo contribuirá a la adopción de combustibles hipocarbónicos y renovables para el transporte marítimo, salvaguardando al mismo tiempo la competitividad de los puertos de la UE. Pueden movilizarse recursos considerables y específicos para financiar la descarbonización a través de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE UE) subastados por los Estados miembros de la UE tras la ampliación del sistema al sector marítimo. Dado que los Estados miembros están legalmente obligados a utilizar los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para invertir en medidas climáticas, la Comisión **anima encarecidamente a los Estados miembros a asignar una parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión** a las inversiones en descarbonización marítima en toda la agrupación marítima de Europa³⁰. Para maximizar la repercusión y lograr efectos de sinergia a nivel de la UE, en particular entre los armadores, los astilleros, los proveedores de tecnología y combustible y las partes interesadas portuarias, la Comisión **coordinará los esfuerzos de los Estados miembros y facilitará el intercambio de mejores prácticas**, también, posiblemente, a través de directrices.

Para orientar la planificación de las inversiones, la **Alianza de Combustibles Renovables e Hipocarbónicos evaluará, a más tardar a finales de 2026, la capacidad de las infraestructuras y las necesidades futuras de suministro de combustibles renovables e hipocarbónicos en los puertos y hacia ellos.** Además, la Alianza de Combustibles Renovables e Hipocarbónicos fomentará los debates entre los armadores, la industria de los combustibles sostenibles y las instituciones financieras con vistas a impulsar la producción y el suministro de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el sector del transporte acuático. Los puertos pueden ser vitales para los valles de hidrógeno³¹ con terminales transfronterizas de importación de hidrógeno incluidas en la RTE-E. La Comisión, en el marco de la Empresa Común para un Hidrógeno Limpio, **encargará un estudio a principios de 2026 para respaldar las actividades de la Comisión en la Coalición Mundial de Puertos de Hidrógeno** en el marco del Foro Ministerial sobre Energía Limpia.

²⁹ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

³⁰ Como la producción y la adopción de combustibles sostenibles, la mejora de la eficiencia energética de los buques, la renovación de la flota, las inversiones en tecnologías marinas limpias innovadoras y las infraestructuras sostenibles y el suministro de electricidad en puerto en los puertos.

³¹ Desde 2019, se han apoyado veintiún proyectos con 253 millones EUR. Asociación para un Hidrógeno Limpio, [Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas](#) [«Estudio sobre hidrógeno, puertos y zonas costeras industriales», documento en inglés].

Agrupaciones industriales y uso compartido de energía en zonas portuarias

Los puertos son facilitadores clave de la industria europea basada en la energía limpia. Sin embargo, una planificación fragmentada, una coordinación limitada entre los puertos y con las agrupaciones industriales, junto con la incertidumbre sobre la futura demanda de infraestructuras energéticas, pueden ralentizar la inversión y reducir la eficiencia del sistema. **La Comisión pide a los Estados miembros que apoyen la cooperación estructurada entre los puertos y las agrupaciones industriales locales**, promoviendo el despliegue de energías renovables, el uso compartido de la energía, la reutilización del calor residual, las soluciones de almacenamiento y el desarrollo de comunidades de energía centradas en los puertos y la integración con las redes locales de calefacción y refrigeración. **La Comisión apoyará las asociaciones con los puertos, las autoridades locales y las agrupaciones industriales**. El subprograma «Transición hacia una Energía Limpia» del programa LIFE financiará proyectos que promuevan la cooperación energética local, y los puertos pueden solicitar convocatorias de propuestas previstas para la primavera de 2026 y 2027.

La Comisión **fomenta una cooperación más estrecha entre los puertos, las empresas energéticas, los operadores de redes y las autoridades locales** y está dispuesta a proporcionar orientaciones informales sobre cuestiones de defensa de la competencia³², teniendo en cuenta las Directrices de la Comisión sobre acuerdos de cooperación horizontal³³. La Comisión **organizará una serie de talleres específicos para los puertos** sobre la aplicación práctica de la legislación clave de la UE en materia de energía, la integración de las energías renovables, la eficiencia energética, el hidrógeno verde y los combustibles alternativos³⁴, y sobre el despliegue de tecnologías marinas y de cero emisiones netas, en particular la gestión y el almacenamiento de CO₂.

3.2. Fortalecimiento de la sostenibilidad medioambiental y simplificación de los procedimientos de concesión de permisos

Los puertos son tanto activos económicos vitales como zonas sensibles desde el punto de vista medioambiental³⁵, lo que requiere armonizar la competitividad con la protección del medio ambiente y la descarbonización. El marco jurídico de la UE³⁶ persigue este equilibrio, en particular previendo flexibilidades específicas en casos de interés público superior. Otras políticas de la UE apoyan la reducción de la contaminación, la restauración de los ecosistemas, las soluciones basadas en la naturaleza y la economía azul sostenible. En el Pacto Europeo por el Océano³⁷ y la Estrategia Europea de Resiliencia Hídrica se reconoce el papel de los puertos en la protección de los ecosistemas marinos, junto con la Directiva marco sobre la estrategia marina y el marco del Reglamento sobre la taxonomía de la UE³⁸. Como parte de un impulso

³² Esto se ha hecho en el asunto AT.40976 — APM Terminals, carta de orientación de 9.7.2025 [COM(2025) 4523 final].

³³ (2023/C 259/01).

³⁴ Como los carburantes líquidos o gaseosos renovables de origen no biológico.

³⁵ <https://data.europa.eu/doi/10.2832/3479075>.

³⁶ Se basa en las Directivas sobre los hábitats y sobre las aves, la Directiva de calidad del aire ambiente, el Reglamento relativo a la restauración de la naturaleza y se complementa con la Directiva sobre la ordenación del espacio marítimo y la Directiva marco sobre la estrategia marina.

³⁷ *El Pacto Europeo por el Océano* [COM(2025) 281 final].

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (sobre todo el punto 6.16.).

más amplio para aumentar la competitividad en la UE, la Comisión **emprenderá varias acciones para simplificar la carga normativa**, al mismo tiempo que salvaguarda la protección del medio ambiente. La Comisión **revisará el acto delegado de taxonomía climática para mejorar la facilidad de uso de los criterios técnicos de selección y simplificarlos y actualizarlos para reflejar los avances políticos, legislativos y tecnológicos**.

La propuesta de **Reglamento sobre la aceleración de las evaluaciones medioambientales**³⁹ acelerará las evaluaciones con la digitalización, la reducción de los plazos, las evaluaciones combinadas y los puntos de contacto únicos. **Los proyectos de descarbonización portuaria de importancia estratégica para la UE pueden beneficiarse de la aprobación tácita y de la priorización procesal y judicial**.

El **Plan de Acción RESourceEU** ayuda a los puertos a convertirse en centros estratégicos para actividades circulares, como el reciclado a gran escala de metales de desecho o materiales compuestos, el procesamiento y el reciclado de materiales avanzados, impulsadas por energía limpia⁴⁰. Con la transición hacia combustibles limpios, los flujos de residuos peligrosos cambian y requieren instalaciones de recepción adecuadas. La Directiva marco sobre el agua⁴¹ revisada ofrece a los Estados miembros flexibilidad para la autorización de proyectos con efectos o actividades a corto plazo que deterioren el estado químico de las masas de agua sin aumentar la contaminación global⁴². La Comisión publicará más orientaciones sobre la concesión de permisos en el marco de la Directiva marco sobre el agua en 2026. **Los Estados miembros deben utilizar, cuando proceda, las disposiciones relacionadas con el desarrollo portuario en virtud de la Directiva marco sobre el agua y garantizar la aplicación oportuna de las nuevas normas medioambientales sobre la contaminación marina procedente del transporte marítimo en los puertos**.

Se anima a los Estados miembros a que aborden las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos en los puertos en la aplicación de sus planes nacionales integrados de energía y clima y sus programas nacionales de control de la contaminación atmosférica. La identificación y evaluación de las fuentes de emisiones y otros contaminantes es difícil debido a la complejidad de las actividades portuarias⁴³. Los proyectos financiados por la UE destacaron la necesidad de un planteamiento, una metodología y una aplicación comunes acordados. La Comisión **tratará de lograr una medición y notificación más coherentes de las emisiones en los puertos**, con el apoyo de una mayor investigación e innovación.

Acción emblemática

- *Acelerar los procedimientos de concesión de autorizaciones y proporcionar procedimientos de evaluación más rápidos para proyectos estratégicos relacionados con la energía, el reciclado y la descarbonización en los puertos a través del paquete de medidas sobre las redes eléctricas europeas y el paquete ómnibus medioambiental.*

³⁹ COM(2025) 391 final.

⁴⁰ Plan de Acción RESourceEU [COM(2025) 945 final].

⁴¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj>.

⁴² Por ejemplo, reubicación de aguas o sedimentos ya contaminados.

⁴³ Falta de datos sobre la calidad del aire: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

- *Acelerar la electrificación portuaria y proporcionar un acceso oportuno y no discriminatorio a las redes.*
- *Promover asociaciones para la cooperación energética en las zonas portuarias y sus alrededores para el uso sostenible de la energía, en particular el hidrógeno.*

4. PROTEGER Y ASEGURAR LOS PUERTOS

4.1. Seguridad interior

El cambiante panorama geopolítico ha amplificado el terrorismo, el sabotaje, la delincuencia organizada y la corrupción, y ha dado lugar a amenazas cibernéticas o híbridas, así como a drones aéreos y acuáticos en toda Europa. Una gama cada vez mayor de actos de sabotaje e híbridos por debajo del umbral de ataque armado por parte de Rusia presenta cada vez más características comparables al terrorismo patrocinado por el Estado. La región del mar Báltico y sus puertos siguen estando especialmente expuestos a las actividades rusas de guerra híbrida. Los marcos jurídicos nacionales y de la UE para luchar contra el terrorismo y la guerra híbrida deben utilizarse sistemáticamente y, en su caso, revisarse⁴⁴. Se necesita cooperación entre las autoridades pertinentes para seguir reforzando la lucha contra la elusión de las medidas restrictivas y apoyar respuestas eficaces de la UE.

La Comisión **actualizará las orientaciones existentes** sobre la legislación en materia de seguridad marítima **para abarcar de forma adecuada todas las amenazas pertinentes**, incluidas las ciberamenazas y las amenazas híbridas, el tráfico ilícito y el uso malintencionado de drones no militares, con la asistencia de agencias como la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad (ENISA). **Para garantizar la seguridad de los puertos a nivel mundial frente a tales amenazas, la Comisión trabajará con los Estados miembros de la UE en la actualización de las orientaciones internacionales en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI).** Es necesario mejorar la recopilación y el análisis de datos para hacer frente a los riesgos de los terroristas y la delincuencia organizada en relación con el tráfico a través de terminales de pasajeros y el transporte marítimo comercial. Los trabajadores portuarios deben recibir una mejor formación y protección como socios en la lucha contra la delincuencia organizada y las amenazas cibernéticas e híbridas.

ProtectEU: la Estrategia Europea para la Seguridad Interior⁴⁵ subraya que los puertos se han convertido en objetivos principales de las amenazas externas y prevé la seguridad marítima para hacer frente a los drones y sabotajes en los cables submarinos y mejorar la seguridad de los puertos y de la cadena de suministro, en particular los países vecinos. En la **Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea** se aborda la resiliencia y la protección de los puertos como infraestructuras marítimas críticas. Para hacer frente a la infiltración delictiva, la Comisión **presentará en 2026 una estrategia anticorrupción de la UE**, basada en la Directiva sobre la lucha contra la corrupción.

La Alianza Europea de Puertos combate el tráfico de drogas y la delincuencia organizada reuniendo a las fuerzas y cuerpos de seguridad, las aduanas, las autoridades portuarias y la

⁴⁴ Comunicación sobre las regiones orientales de la UE limítrofes con Rusia, Bielorrusia y Ucrania [COM(2026) 82 final].

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

industria. Refuerza la resiliencia portuaria mediante la cooperación, el intercambio de mejores prácticas y la detección de lagunas operativas. Sobre la base de este trabajo, **la Comisión propondrá un marco de la UE para la comprobación de los antecedentes de los trabajadores portuarios. Los esfuerzos de protección se extenderán también a los puertos interiores, en especial los no cubiertos por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, en cooperación con las comisiones fluviales. La Comisión publicará las mejores prácticas para prevenir el tráfico de drogas y estudiará nuevas formas de cooperación con los países candidatos.**

La prevención y detección de la contaminación de la carga y la infiltración delictiva deben abordarse ya en los puertos de salida de terceros países. Esto requiere que **la Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior elaboren conjuntamente marcos regionales para cooperar con terceros países en la mejora de la seguridad portuaria, sobre la base de la responsabilidad compartida y, cuando sea posible, con el apoyo de Global Gateway u otros instrumentos de cooperación. En este contexto, se llevarán a cabo evaluaciones específicas de los puertos de terceros países de alto riesgo para detectar y subsanar las lagunas en materia de seguridad, mejorar el intercambio de información y, cuando sigan sin abordarse deficiencias graves, prever posibles respuestas.** Este sistema puede contribuir a crear una asociación de confianza con terceros países en la lucha contra las amenazas a la seguridad en los puertos.

Una mayor armonización de los controles aduaneros en todos los puertos de la UE, junto con mejores protocolos de seguridad en todo el mundo, puede proteger a las partes de la UE y las infraestructuras críticas, a través de instrumentos como «No cargar». La Comisión trabajará en el intercambio de información público-privada entre las aduanas y las empresas de logística marítima sobre el tráfico de drogas y el comercio ilícito. Además, la Comisión está dispuesta a evaluar en qué medida los instrumentos de defensa de la competencia pueden apoyar la aplicación de las orientaciones o las mejores prácticas creadas por la Alianza Europea de Puertos. En el marco de la propuesta de reforma aduanera de la UE, la nueva Autoridad Aduanera de la UE y el Centro Aduanero de Datos de la UE permitirán a las aduanas llevar a cabo análisis de riesgos en la UE y abordar las cadenas de suministro internacionales, en particular el comercio electrónico, por parte de las aduanas y otros organismos policiales, mediante controles eficaces y comprobaciones de la conformidad.

Además, la Comisión apoya a los Estados miembros en la aplicación de medidas sanitarias y fitosanitarias sólidas en los puertos. La Comisión se ha comprometido a reforzar estos mecanismos y pide a los Estados miembros que refuercen y mejoren las medidas de control de las mercancías importadas. Los Estados miembros **deben dar prioridad a la aplicación de la legislación en materia de seguridad marítima, adoptar las mejores prácticas compartidas en el marco de la asociación público-privada de la Alianza Europea de Puertos para luchar contra la delincuencia organizada (incluido el tráfico de drogas) y la corrupción, y abordar la seguridad portuaria en su totalidad,** garantizando una dotación suficiente de personal de seguridad e inversiones esenciales.

4.2. *Impulso de la resiliencia y la preparación de los puertos y las redes logísticas*

Los peligros del cambio climático, como el aumento del nivel del mar, las tormentas costeras y las sequías, así como la degradación del medio ambiente, dan lugar a un aumento de los riesgos de inundaciones e intrusión salina, lo que afecta a la navegabilidad, al estado de las infraestructuras portuarias y a la fiabilidad, eficiencia y seguridad de las operaciones portuarias y en los diques. Para apoyar a los Estados miembros en la planificación de la preparación y la resiliencia, **la Comisión presentará un marco europeo integrado para la resiliencia frente al cambio climático en 2026.**

Los Estados miembros están obligados a adoptar y aplicar estrategias y planes nacionales de adaptación⁴⁶. Dada su vulnerabilidad e importancia estratégica, **los puertos deben desarrollar sus propios planes de resiliencia frente al cambio climático.** Estos planes también deben contribuir a contrarrestar la degradación del medio ambiente. Deben aplicarse directrices de defensa contra el cambio climático para las infraestructuras y los principios de «resiliencia frente al cambio climático desde el diseño» a la hora de construir puertos nuevos o renovar los existentes, así como para el desarrollo operativo y de infraestructuras de conexiones con las redes logísticas. El **intercambio de mejores prácticas sobre la acción de resiliencia climática en los puertos** se facilitará en el Espacio Marítimo Europeo.

Los accidentes y los acontecimientos malintencionados constituyen una amenaza importante para las infraestructuras de la UE. Una red de transporte solo es tan sólida como su eslabón más débil, por lo que una redundancia suficiente y unas conexiones alternativas en la RTE-T son fundamentales para proteger las cadenas de suministro, evitar perturbaciones económicas sistémicas y garantizar la movilidad militar y la preparación en materia de defensa. Para proteger los puertos de los peligros naturales y antropogénicos, los Estados miembros **deben incluir los puertos a la hora de aplicar la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas (Directiva REC)**⁴⁷. Las próximas directrices para las entidades críticas facilitarán su protección y la seguridad del personal. En consonancia con la Estrategia de Preparación de la Unión, las autoridades deben promover un alto nivel de concienciación sobre los riesgos entre las comunidades situadas cerca de las zonas portuarias, a fin de capacitar a los residentes para reaccionar y responder con eficacia en caso de incidente.

El coordinador del Espacio Marítimo Europeo facilitará la planificación de la resiliencia para la conectividad marítima e interior con otros coordinadores europeos de corredores de transporte. Además, los Estados miembros deben dar prioridad a la interoperabilidad de los puertos dentro del sistema ferroviario de la UE, así como a la consecución de un «buen estado de navegación» de aquí a 2030 para las vías navegables interiores. Esto abordará la resiliencia de las vías navegables interiores, las limitaciones de la capacidad ferroviaria, los cuellos de botella en las terminales y las fronteras y la escasa coordinación entre los administradores de infraestructuras.

Cada vez se observan más interferencias intencionadas y suplantación de identidad en los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS) en el mar Báltico, el mar Negro y el Mediterráneo, lo que puede dar lugar a colisiones en el mar o en los puertos. La reciente

⁴⁶ Artículo 5, apartado 4, del Reglamento (UE) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

⁴⁷ <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>.

autenticación de mensajes de navegación del servicio abierto de Galileo, así como un servicio de seguimiento de las interferencias de radiofrecuencia, previsto en la propuesta de Fondo Europeo de Competitividad (FEC), contribuyen a hacer frente a esta creciente amenaza⁴⁸.

Los Estados miembros deben garantizar que las mercancías críticas se manipulen y almacenen en consonancia con los requisitos de movilidad militar, la Estrategia de Almacenamiento de Reservas de la UE⁴⁹ y el régimen de seguridad del suministro introducido por el Programa para la Industria de Defensa Europea. Los puertos, y en particular los puertos más pequeños, son importantes para la preparación de la UE y deben desempeñar un papel importante cuando los Estados miembros **optimicen la cartografía, el intercambio de información y la coordinación para crear y proteger las reservas y minimizar las perturbaciones.** El Plan de Acción sobre la Seguridad de los Drones y los Sistemas Antidrones⁵⁰ proporciona un conjunto de herramientas, con pruebas de resistencia de las infraestructuras críticas, una mayor sensibilización sobre el ámbito marítimo y una preparación coordinada contra los drones.

Los Estados miembros deben proteger y reforzar las infraestructuras, superestructuras y equipos vulnerables, abordar los cuellos de botella y redoblar los esfuerzos para fortalecer sus infraestructuras críticas. Los Estados miembros deben garantizar una redundancia y una capacidad suficientes para absorber las perturbaciones a corto y medio plazo en su cadena logística y el suministro de bienes críticos, al tiempo que permiten especialmente que los nodos de movilidad militar más vulnerables alcancen niveles operativos adecuados.

4.3. Autonomía digital para la seguridad económica

Los sistemas digitales portuarios, la gestión del tráfico y las plataformas logísticas se están convirtiendo en infraestructuras estratégicas. Quien controla los datos también controla los flujos. Los intercambios de datos pueden revelar información comercial confidencial de los usuarios de los puertos y a menudo dependen de equipos y programas informáticos extranjeros, y gran parte de los datos del bloque se almacenan fuera de la UE. Los delincuentes y los agentes estatales hostiles están aprovechando cada vez más las vulnerabilidades inherentes a los sistemas y procesos digitales para el tráfico de drogas y los ciberataques.

Si bien las cuestiones de ciberseguridad requieren una acción específica, la UE debe reforzar y garantizar la soberanía digital sobre los datos que sustentan el transporte civil y militar. Esto implica soluciones de automatización seguras, infraestructura informática y en la nube, el uso de la inteligencia artificial y la conectividad de próxima generación (5G/6G, GNSS) a fin de evitar cualquier forma de coerción debido a su capacidad única para cumplir requisitos estrictos en términos de corta latencia y alto rendimiento, y apoyar así los servicios esenciales para una misión.

La UE también necesita operadores y trabajadores formados, conscientes de su papel fundamental a la hora de garantizar que las redes de infraestructuras críticas de la UE funcionen como deberían. Junto con la Estrategia Marítima Industrial, un nuevo planteamiento en la

⁴⁸ Los sistemas espaciales de observación de la Tierra, como Copernicus, pueden contribuir al seguimiento de la seguridad de los puertos.

⁴⁹ COM(2025) 528

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

autonomía digital ofrecerá a las empresas y los empresarios de la UE oportunidades para desarrollar y desplegar las soluciones digitales del mañana para detectar y contrarrestar las actividades delictivas.

Para reforzar la autonomía digital de los puertos en el marco financiero plurianual actual, **la Comisión apoyará iniciativas de investigación y desarrollo para garantizar el intercambio y el almacenamiento de datos para los puertos y las partes interesadas a lo largo de las cadenas logísticas multimodales.** Junto con los Estados miembros, el transporte, la logística y la industria de las tecnologías de la información, la Comisión **promoverá y apoyará soluciones para la soberanía de la UE sobre los datos que sustentan su vital transporte civil y militar y buscará la cooperación con países afines.**

4.4. Ciberseguridad

La compleja infraestructura portuaria y la creciente digitalización crean riesgos de ciberseguridad⁵¹ importantes para las cadenas de suministro y las infraestructuras críticas de la UE, en particular la preocupación por los proveedores de alto riesgo que controlan sistemas clave. Las directrices sobre la Gestión de los Riesgos Cibernéticos para los Puertos⁵² de la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad y las Orientaciones sobre Cómo Abordar la Ciberseguridad a Bordo de los Buques⁵³ de la Agencia Europea de Seguridad Marítima apoyan su aplicación. La Comisión **seguirá cooperando con la Organización Marítima Internacional para promover normas mundiales armonizadas de ciberseguridad para el sector marítimo a través de un código cibernético no obligatorio.** La Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad actualizará las Directrices sobre Gestión de Riesgos Cibernéticos para los Puertos con medidas de vanguardia y los últimos avances políticos de la UE, como la Directiva sobre Ciberseguridad 2.

Junto con el Grupo de Cooperación SRI y la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad, la Comisión llevará a cabo una **evaluación coordinada de los riesgos de ciberseguridad en los puertos de la Unión, a fin de identificar los riesgos de ciberseguridad y recomendar medidas de mitigación.** En la revisión del Reglamento sobre la Ciberseguridad, la Comisión propone un marco fiable de seguridad de la cadena de suministro de las tecnologías de la información y de las comunicaciones. Sobre la base de la evaluación de riesgos para la seguridad de la Unión, esto permitiría imponer restricciones proporcionadas a los proveedores de alto riesgo en nuestras infraestructuras críticas. La Comisión llevará a cabo pruebas coordinadas de preparación y ejercicios de simulacro en los puertos sobre escenarios específicos de riesgo en materia de ciberseguridad.

Para intercambiar mejores prácticas e información, la Comisión está dispuesta a trabajar con los Estados miembros en un **foro específico para la ciberseguridad de los Estados miembros y las autoridades marítimas y portuarias,** sobre la base del Grupo de Cooperación SRI establecido de conformidad con el artículo 14 de la Directiva (UE) 2022/2555. Esto podría abarcar las ciberamenazas, los incidentes, las vulnerabilidades, los cuasiincidentes, la sensibilización, la formación, los ejercicios y las competencias, el desarrollo de capacidades,

⁵¹ La ciberseguridad marítima está cubierta por la Directiva sobre Ciberseguridad 2 y el Reglamento de Ciberseguridad y, a escala internacional, por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de la Organización Marítima Internacional.

⁵² <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports>.

⁵³ <https://www.emsa.europa.eu/publications/inventories/download/7660/5074/23.html>.

las normas y las especificaciones técnicas, prestando especial atención a los puertos pequeños y medianos. Se buscará la participación de la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad, la Agencia Europea de Seguridad Marítima y las partes interesadas pertinentes, así como la coordinación con asociaciones público-privadas, como el Centro Europeo de Análisis Compartido de la Información Marítima (EM-ISAC) e iniciativas regionales como el Centro de Seguridad Marítima del Mar Negro. El paquete ómnibus digital propone establecer una ventanilla única para la notificación obligatoria de incidentes de ciberseguridad.

Acciones emblemáticas

- *Actualizar las orientaciones existentes sobre protección portuaria para cubrir adecuadamente todas las amenazas pertinentes.*
- *Elaborar marcos regionales junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior para cooperar con terceros países en la mejora de la seguridad portuaria y trabajar en una mayor armonización de los controles aduaneros en todos los puertos de la UE, junto con mejores protocolos de seguridad en todo el mundo.*
- *Proponer un marco de la UE para la comprobación de los antecedentes personales de los trabajadores portuarios.*
- *Crear un foro para que las autoridades marítimas y portuarias y de ciberseguridad de los Estados miembros intercambien información y mejores prácticas.*
- *Llevar a cabo una evaluación coordinada de los riesgos de seguridad de la Unión para detectar los riesgos de ciberseguridad y recomendar las medidas adecuadas para mitigarlos.*

5. ACCESO A LA FINANCIACIÓN E INVERSIONES

Solo una combinación de financiación de la UE, nacional y privada, respaldada por marcos reglamentarios predecibles y herramientas de reducción del riesgo, abordará los retos y la evolución de las funciones a las que se enfrentan los puertos. Las partes interesadas han facilitado estimaciones de las necesidades de inversión⁵⁴, basadas en el aumento de los flujos comerciales, los esfuerzos de descarbonización, el aumento del tamaño de los buques y las necesidades de sostenibilidad y resiliencia. Los cuellos de botella en la financiación incluyen el acceso a una financiación segura, el aumento de los costes y los largos y costosos procedimientos de concesión de permisos.

La financiación pública, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales cuando proceda, reduce los riesgos para los inversores privados, lo que permite proyectos con un valor público considerable y abordar los retos sociales. Sin embargo, la financiación pública es limitada y **debe orientarse para maximizar su repercusión (véanse los principios de financiación en el anexo 1).**

La UE ha apoyado proyectos portuarios en materia de energía, sostenibilidad, conectividad, innovación y otros aspectos en el marco de varios instrumentos desde 2014, con aproximadamente 10 000 millones EUR para su despliegue y más de 200 millones EUR para investigación e innovación, incluidos el Mecanismo «Conectar Europa», el Fondo Europeo de

⁵⁴ La Organización Europea de Puertos Marítimos estima 80 000 millones EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

Desarrollo Regional y los programas de cohesión, Horizonte 2020 y Horizonte Europa⁵⁵. La Comisión también dará **prioridad al apoyo al desarrollo del suministro de electricidad en puerto en una convocatoria del Mecanismo «Conectar Europa» de 2026**.

En el próximo marco financiero plurianual (2028-2034), una serie de instrumentos pueden apoyar las inversiones en los puertos: el **Fondo Europeo de Competitividad (FEC)** propuesto podría incluir inversiones en infraestructuras, superestructuras y equipos digitalizados limpios, seguros, de doble uso, multimodales y soberanos en los puertos, en particular las infraestructuras de recarga y la tecnología azul. El **Mecanismo «Conectar Europa» 2028-2034 (MCE3)**, con un presupuesto propuesto para el transporte de 51 500 millones EUR, será un instrumento clave de la UE, en el que los puertos formarán parte de las prioridades de financiación de la conectividad transfronteriza⁵⁶. El futuro **Horizonte Europa 2028-2034** debe apoyar la innovación en los puertos.

En virtud de la propuesta de Reglamento por el que se rigen los **planes de colaboración nacional y regional**, uno de los objetivos específicos incluye medidas que mejoren la infraestructura de transporte de la Unión y contribuyan a la finalización de la RTE-T, al tiempo que se descarbonizan y mejoran la conectividad, la seguridad y la accesibilidad de las zonas remotas, periféricas y menos conectadas. Con los fondos disponibles, los **Estados miembros y las regiones podrán, en función de las necesidades y circunstancias locales, promover el desarrollo de sus puertos**.

Tal como se establece en la Estrategia Industrial Marítima de la UE, el Fondo de Innovación, financiado por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, abrirá en 2027 una convocatoria marítima específica, que también podrá beneficiar a proyectos en los puertos.

En el período 2014-2025, el Grupo del Banco Europeo de Inversiones (Grupo BEI) ha prestado apoyo a proyectos en puertos marítimos e interiores con aproximadamente 2 800 millones EUR procedentes de recursos propios, en particular proyectos sobre resiliencia climática, descarbonización, cohesión, innovación, digitalización, seguridad y defensa, energías renovables marinas y combustibles alternativos⁵⁷. **La Comisión solicitará asesoramiento del BEI para prestar apoyo al desarrollo de capacidades específicamente para los puertos pequeños y medianos de la RTE-T**. Además, la Comisión **colaborará con los bancos y las instituciones nacionales de fomento y las partes interesadas financieras privadas para encontrar soluciones de financiación adicionales** en consonancia con las prioridades, los criterios y las condiciones establecidos en la presente estrategia.

El panorama dinámico de la industria portuaria mundial está experimentando un cambio que va más allá de las actividades empresariales principales, expandiéndose a nuevas tecnologías e

⁵⁵ El Mecanismo «Conectar Europa» para el transporte (3 900 millones EUR), el Mecanismo «Conectar Europa» para la energía (856 millones EUR), los programas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional y del Fondo de Cohesión (3 700 millones EUR), el Fondo de Innovación (870 millones EUR), Horizonte 2020 y Horizonte Europa (218 millones EUR). InvestEU movilizó 200 millones EUR en puertos, más 730 millones EUR en sectores digitales, culturales y creativos pertinentes para los puertos. El Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) está prestando un apoyo importante en algunos Estados miembros a proyectos de suministro de electricidad en puerto y ecologización de los puertos.

⁵⁶ El Mecanismo «Conectar Europa» 2028-2034 propuso un presupuesto de 29,9 millones EUR para objetivos específicos en materia de energía [COM(2025) 547].

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index: What we offer> [«Qué ofrecemos», no disponible en español].

innovaciones que desvelan oportunidades nuevas. Muchos puertos ya se están diversificando con éxito, pero sigue habiendo potencial para un crecimiento mayor. **Los puertos de la UE deben seguir estrategias prospectivas y listas para usar, integrando tecnologías de vanguardia y prácticas sostenibles innovadoras.** En particular, los puertos pequeños y medianos deben aprovechar las oportunidades de negocio en la transición energética y la digitalización.

6. COHESIÓN SOCIAL, COMPETENCIAS Y EMPLEOS DE CALIDAD

6.1. Los puertos como conectores

Los puertos son factores vitales para el desarrollo económico, la resiliencia y la cohesión social y territorial de las zonas árticas y costeras, las islas y las regiones ultraperiféricas y sus veinte millones de ciudadanos de la UE. El desarrollo industrial y las agrupaciones marítimas innovadoras en los puertos mejoran la economía local, mientras que los espacios públicos y privados ribereños aumentan el atractivo de las ciudades. Esto puede dar lugar a la competencia por el espacio y efectos medioambientales negativos en las zonas densamente pobladas.

La Comisión **seguirá apoyando la cohesión territorial y la conectividad de las islas y las regiones ultraperiféricas**, en particular las que afrontan retos demográficos, a través de la financiación de la política de cohesión y del Mecanismo «Conectar Europa» para el transporte, **e invita a los Estados miembros a brindar apoyo a las infraestructuras, la energía y los combustibles limpios, la seguridad y las mejoras de la sostenibilidad para los puertos pequeños y medianos**, en particular en las islas, en las regiones remotas y ultraperiféricas. La Comisión **incluirá medidas políticas para reforzar las contribuciones económicas, medioambientales y sociales de los puertos a las comunidades locales** en el marco de las próximas Comunicaciones sobre la Estrategia para las Comunidades Costeras y la Estrategia para las Islas. Las interacciones puerto-ciudad requieren un equilibrio entre los factores económicos, medioambientales y sociales. La Comisión **reforzará los diálogos y apoyará el desarrollo de mejores prácticas y orientaciones sobre la mejora de las relaciones entre los puertos y las ciudades**⁵⁸. Además, la Comisión propone una nueva hoja de ruta para unos puertos pequeños y medianos competitivos.

6.2. Una mano de obra cualificada y unas condiciones de trabajo seguras en los puertos de la UE

Una mano de obra cualificada y con formación continua es fundamental para llevar a cabo las transiciones justas, limpias y digitales en los puertos y las actividades asociadas de la economía azul, también en las comunidades locales en torno a los puertos. Una nueva estrategia de relevo generacional azul en el marco del Pacto Europeo por el Océano, prevista para 2027, contribuirá a **desarrollar una mano de obra cualificada de próxima generación en todos los sectores de la economía azul, en particular los puertos.**

En el marco del Pacto por las Capacidades reforzado, anunciado en la Unión de las Competencias, la Comisión anima a los **interlocutores sociales, los puertos y otras partes**

⁵⁸ A través de la Misión de la UE «Ciudades inteligentes y climáticamente neutras», la Misión de la UE «Restaurar nuestro océano y nuestras aguas», el Pacto Europeo por el Océano, la Estrategia de las Comunidades Costeras y la perspectiva «del manantial al mar» de la Estrategia Europea de Resiliencia Hídrica. Las iniciativas urbanas de la UE, como el Acuerdo por una Ciudad Verde y el Pacto de las Alcaldías, fomentan la consecución de objetivos medioambientales y climáticos ambiciosos en las ciudades portuarias.

interesadas, incluidos los centros de formación pertinentes, a establecer una asociación específica en materia de capacidades para el sector portuario a fin de anticipar las necesidades de capacidades, abordar la escasez, promover iniciativas de mejora de las capacidades⁵⁹ y reciclaje profesional y un acceso inclusivo a empleos de calidad, en particular para las mujeres y los jóvenes. Se invita a la industria marítima, incluidos los puertos, a **cooperar con la asociación a gran escala para el ecosistema digital en el Pacto por las Capacidades** con el fin de apoyar la mejora de las capacidades digitales en el sector portuario, **presentar compromisos en el marco de la Academia de Capacidades en Ciberseguridad y utilizar la herramienta del Marco Europeo de Capacidades en Ciberseguridad para los profesionales portuarios**. Las acciones complementarias en el marco de la Estrategia Industrial Marítima de la UE para hacer más atractivas las carreras profesionales en el sector del transporte marítimo y promover la movilidad entre las funciones marítimas y terrestres también son muy pertinentes para el sector portuario.

El acervo de la UE en materia de seguridad e higiene en el trabajo se aplica a los puertos. Además, reforzar la cooperación entre las autoridades portuarias nacionales, las inspecciones de trabajo y las agencias de seguridad marítima, en particular la cooperación transfronteriza con el apoyo de la Autoridad Laboral Europea, es fundamental para proteger a los trabajadores.

En las recientes modificaciones⁶⁰ se han aclarado además la aplicación de las normas de investigación de accidentes de transporte marítimo relativas a los trabajadores portuarios a bordo de buques. La Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto⁶¹ establece un sistema de controles específicos sobre el terreno del cumplimiento de los buques que hacen escala en puertos de la UE. Para seguir mejorando la seguridad, y con la participación de los interlocutores sociales, **la Comisión elaborará orientaciones sobre la aplicación de la legislación en materia de seguridad marítima a los trabajadores portuarios a bordo de los buques**. La UE apoyará nuevas investigaciones y orientaciones sobre **la manipulación segura de combustibles alternativos, renovables, con bajas emisiones de carbono y sin emisiones de carbono en la zona portuaria** en el marco de Horizonte Europa, y **la Comisión preparará material de orientación y formación sobre la manipulación segura de combustibles alternativos en los puertos**.

La UE seguirá promoviendo normas laborales y de seguridad estrictas, el diálogo social y las buenas prácticas, también en los foros internacionales. **Se anima a los Estados miembros a apoyar las mejoras en materia de seguridad y sostenibilidad⁶² en los puertos y a garantizar la aplicación y el respeto de la legislación laboral nacional y de la Unión y de los convenios colectivos.**

Acciones emblemáticas

- *Apoyar a los puertos pequeños y medianos con una hoja de ruta específica (anexo 2).*

⁵⁹ Sobre la base de iniciativas como la Recomendación del Consejo sobre una transición justa hacia la neutralidad climática, el Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas (incluidas las academias de cero emisiones netas) y la hoja de ruta para el empleo de calidad.

⁶⁰ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>.

⁶¹ <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3099/oj>.

⁶² Incluidas la Directiva 2012/18/UE (Seveso) y la Directiva 2014/34/UE (ATEX). Directiva 1999/92/CE (protección de la seguridad y la salud de los trabajadores) y Directiva (UE) 2024/1788 (paquete de medidas sobre el gas y el hidrógeno).

- *Contribuir al desarrollo de una mano de obra cualificada de próxima generación en todos los sectores de la economía azul, en particular los puertos, a través de acciones en el marco de la Estrategia de Relevancia Generacional Azul.*
- *Apoyar a los interlocutores sociales y a las partes interesadas pertinentes para establecer un Pacto por las Capacidades para el sector portuario en materia de mejora de las capacidades, reciclaje profesional e inclusión de los trabajadores.*
- *Preparar orientaciones sobre la aplicación de la legislación en materia de seguridad marítima a los trabajadores portuarios a bordo de los buques.*
- *Preparar orientaciones sobre la manipulación segura de combustibles alternativos en los puertos.*

7. CONCLUSIÓN

Esta estrategia pone de relieve el papel fundamental de los puertos para la economía de la UE y nuestra sociedad. Establece un marco para preparar el sector portuario de la UE para el futuro, mejorar su competitividad, ampliar el papel de los puertos en la sociedad de manera segura, protegida y sostenible, y aumentar la resiliencia, la movilidad militar y la ciberseguridad y la seguridad económica. La Comisión se ha comprometido a garantizar su aplicación efectiva y la consecución de sus objetivos junto con todas las partes interesadas mencionadas. A tal fin, la Comisión pondrá en marcha un **Consejo de Industrias y Puertos Marítimos de Alto Nivel** presidido por el comisario responsable y los vicepresidentes ejecutivos con vistas a mantener un intercambio continuo sobre la aplicación de las acciones descritas en **las estrategias industriales marítima y portuaria de la UE** y a recabar información sobre la evolución del mercado.

ANEXO 1: Principios de financiación⁶³

A) Principios comunes para los proyectos portuarios de la UE en todos los flujos de financiación pertinentes de la UE:

- La financiación pública debe centrarse en lograr la repercusión mayor y más catalizadora en los retos públicos y sociales, en consonancia con las normas aplicables en materia de ayudas estatales.
- Las subvenciones solo deben concederse a proyectos de claro interés público, aprovechando y reduciendo el riesgo de las inversiones privadas.
- Las prioridades públicas deben incluir la resiliencia de las cadenas de suministro y logísticas críticas, la conectividad, el suministro de combustibles ecológicos, el suministro y la recarga de electricidad en puerto, la electrificación portuaria y las conexiones a la red, la infraestructura ecológica y las operaciones portuarias sostenibles, las capacidades de doble uso y la seguridad portuaria física y digital, la lucha contra la delincuencia y el tráfico de drogas, la creación de oportunidades de empleo en las comunidades costeras, la economía circular, la reducción de los residuos y el reciclado.
- Debe prestarse especial atención, en todas las islas y regiones costeras y ultraperiféricas, en función de sus necesidades, a los puertos pequeños y medianos y, especialmente, a la mejora de la seguridad, la electrificación y el acceso a las redes.
- Debe darse prioridad al desarrollo de soluciones de la UE y aumentar su despliegue.
- Crear una red portuaria resiliente, capaz de garantizar cadenas de suministro y logísticas críticas, la movilidad militar y la conectividad, incluidas las islas y las regiones ultraperiféricas, y proteger los puertos marítimos de la UE de las amenazas internacionales.
- Los puertos de la UE expuestos directamente a la competencia desleal de puertos de terceros países deben beneficiarse de financiación para infraestructuras ecológicas y equipos portuarios.
- La financiación pública destinada a entidades dentro de los puertos de la UE controladas directa o indirectamente por intereses de terceros países debe controlarse estrechamente en los casos relacionados con la seguridad de la UE y los intereses de orden público, en especial las infraestructuras críticas o de doble uso.
- Deben incentivarse las soluciones para apoyar la innovación y la resiliencia en la UE, y deben explorarse las sinergias entre sectores.
- Deben tenerse en cuenta los posibles beneficios en materia de seguridad de depender de proveedores de tecnología y servicios de dentro de la UE o de países afines.
- Las soluciones propuestas por los agentes de los países de la ampliación deben considerarse parte de la cadena de suministro más amplia de la UE.

B) Principios rectores para el apoyo a proyectos portuarios en terceros países:

- Centrarse en asociaciones mutuamente beneficiosas, en las que se compartan prioridades, como la aplicación de normas comunes, el desarrollo de capacidades en materia de medidas reglamentarias, la ampliación de las infraestructuras para combustibles limpios, la protección del medio ambiente, la biodiversidad y el clima,

⁶³ El presente anexo se entiende sin perjuicio de los procedimientos legislativos relativos a la adopción del marco financiero plurianual 2028-2034.

las prioridades de la ampliación, la seguridad marítima y portuaria y la lucha contra el tráfico de drogas y la trata de seres humanos y otros tipos de uso ilegal o ilícito de las infraestructuras portuarias. Garantizar la competencia leal, el respeto de los derechos humanos, las normas sociales y medioambientales, la protección del clima y los requisitos de seguridad y protección.

- Salvaguardar la competitividad de la UE (incluido un control de la competitividad para evaluar el apoyo financiero a proyectos portuarios que afectarían negativamente a las actividades en los puertos de la UE dentro de las 300 millas náuticas).
- Beneficiar a los objetivos políticos de la UE relacionados con la conectividad y el comercio, la importación y exportación de materias primas fundamentales o combustibles renovables y otros bienes de importancia crítica para la economía de la UE.
- Garantizar que los acuerdos internacionales pertinentes entre la UE y terceros países contengan condiciones justas de acceso al mercado para los servicios portuarios y de terminales y a las concesiones para la prestación de dichos servicios, con mecanismos claros para seguir su aplicación.
- Apoyar la adhesión a acuerdos internacionales vinculantes ambiciosos en la Organización Marítima Internacional.

ANEXO 2: Una nueva hoja de ruta para unos puertos pequeños y medianos competitivos.

Los puertos pequeños, medianos e insulares son una parte importante del sistema portuario europeo con mucho potencial. Apoyan a las comunidades costeras, la conectividad y la cohesión territorial, al tiempo que vinculan las economías regionales y contribuyen a las prioridades de la Unión a nivel local y regional. También desempeñan un papel en la autonomía estratégica de la Unión, en particular en las cadenas de suministro energéticas y críticas, y apoyan la economía azul, incluida la pesca, así como segmentos de mercado importantes y especializados, como el transporte de pasajeros, la energía y la electricidad marina. Por lo tanto, esta estrategia presta especial atención a los puertos pequeños y medianos, en particular en relación con la simplificación, la innovación, el Espacio Marítimo Europeo, la electrificación y la seguridad. La Estrategia para las Comunidades Costeras seguirá apoyando la competitividad y la diversificación de las regiones costeras, haciendo especial hincapié en los puertos pequeños. La **hoja de ruta de la Comisión sobre la transición energética de la pesca y la acuicultura de la UE** también abordará el uso de energías renovables en los puertos pequeños y apoyará el desarrollo de una metodología armonizada de la UE para medir el consumo de energía y las emisiones en los puertos. También se proporcionará apoyo y orientación específicos.

- **Prioridad de financiación específica, financiación de la política de cohesión y desarrollo de la capacidad financiera y preparación de proyectos** por parte del Centro de Asesoramiento del BEI.
- Un mayor **apoyo por parte de los Estados miembros** a través de la Decisión sobre los servicios de interés económico general.
- Promoción de la **electrificación de emplazamientos industriales y agrupaciones** con el próximo Plan de Acción para la Electrificación.
- **Proyectos piloto sobre la integración de fuentes de energía alternativas** (posible financiación europea en el ámbito marítimo, de la pesca y de la acuicultura).
- **Plataforma BlueInvest** para apoyar el ensayo de nuevas tecnologías, la validación del mercado, la asistencia técnica y la recaudación de fondos.
- **Asesoramiento y desarrollo de capacidades en materia de ciberseguridad.**
- Ampliar la Alianza Portuaria para compartir **buenas prácticas y asesoramiento en la lucha contra el tráfico de drogas y las actividades delictivas.**
- En el próximo **plan de trabajo sobre el Espacio Marítimo Europeo** se abordará la creación de centros y enlaces de transporte marítimo de corta distancia sostenibles y ecológicos, así como la colaboración entre puertos, centrándose en los puertos más pequeños.
- El **Plan de Acción sobre el Transporte por Vías Navegables Interiores para el período 2028-2034** incluirá acciones específicas para promover el intercambio de conocimientos y apoyar a los puertos interiores.

ANEXO 3: Resumen de las acciones y orientaciones

Pilar I: REFORZAR LA COMPETITIVIDAD, LA INNOVACIÓN Y LA DIGITALIZACIÓN

La Comisión:

- a partir de 2026, dará prioridad a las iniciativas mutuamente beneficiosas en puertos de terceros países, en consonancia con principios rectores claros;
- a partir de 2026, aplicará los principios de esta estrategia en las negociaciones sobre acuerdos internacionales y marcos de cooperación;
- a partir de 2026, seguirá buscando el acceso al mercado en las negociaciones de acuerdos de libre comercio y, junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior, colaborará con terceros países para promover unas condiciones de inversión justas y el acceso de las empresas de la UE;
- a partir de 2026, apoyará a los Estados miembros en sus esfuerzos de normalización internacional a través de una nueva línea de trabajo sobre puertos y terminales innovadores en el marco del Foro de Alto Nivel sobre Normalización Europea;
- de aquí a 2028, elaborará orientaciones para que los Estados miembros evalúen las inversiones extranjeras en consonancia con los compromisos internacionales de la UE y un marco para cartografiar y supervisar las inversiones extranjeras en los puertos de la UE;
- a partir de 2026, hará mayor hincapié en el despliegue más allá de la fase piloto en las futuras iniciativas de Horizonte Europa, incluido el tema emblemático «Puertos del Futuro»;
- reforzará el liderazgo tecnológico de la Unión en el uso de combustibles alternativos, la electrificación, el diseño, la adaptación de equipos, la eficiencia energética y la digitalización, e incluirá sistemas de conversión energética, circularidad y soluciones digitales;
- a partir de 2026, tratará de reforzar la cooperación público-privada en el marco del Programa Marco Horizonte Europa 2028-2034 en ámbitos prioritarios;
- a partir de 2026, reforzará las normas de acceso a las instalaciones de servicio ferroviario;
- en 2028, propondrá un programa de acción sobre el transporte por vías navegables interiores para el período 2028-2034, centrado en los puertos interiores;
- de aquí a 2028, establecerá directrices de la UE para un intercambio eficiente de datos en la cadena de transporte;
- en 2027, cuando proceda, y también a la luz de los resultados de la consulta pública, evaluará si es necesario modificar los umbrales y proporcionará orientaciones adicionales, en las que se ofrecerán ejemplos y aclaraciones interpretativas de las normas del Reglamento General de Exención por Categorías, también para las inversiones en infraestructuras portuarias;
- a partir de 2026, revisará las Directrices de la UE sobre la fusión de empresas con el fin de proporcionar orientaciones claras y actualizadas acerca de la aplicación de las normas de la UE en materia de fusión de empresas tanto a los efectos horizontales como a los no horizontales de las fusiones.

El coordinador europeo del Espacio Marítimo Europeo:

- dará prioridad, en el próximo plan de trabajo del Espacio Marítimo Europeo, a la creación de centros y enlaces de transporte marítimo de corta distancia sostenibles y ecológicos, promoverá la colaboración entre puertos, centrándose en los puertos más pequeños, la mejora de la infraestructura marítima, y la integración con el transporte ferroviario y por vías navegables interiores;
- facilitará la planificación de la resiliencia a través de talleres con otros coordinadores de corredores europeos de transporte para explorar opciones de contingencia para la conectividad marítima y del interior en caso de que se interrumpan los principales puertos de rutas de transporte clave.

Se insta a los Estados miembros a:

- desempeñar un papel de liderazgo en el establecimiento de normas técnicas internacionales mundiales en los foros internacionales pertinentes, incluida la Organización Internacional de Normalización (ISO);
- prevenir, mitigar y abordar los riesgos asociados a la propiedad y el control extranjeros de las infraestructuras estratégicas de doble uso y sus operaciones conexas;
- garantizar la posibilidad de obtener el control público temporal o el derecho de uso de infraestructuras, activos o equipos estratégicos de doble uso con arreglo al Derecho nacional;
- asegurar que las medidas necesarias del Reglamento sobre movilidad militar se apliquen plena y rápidamente, una vez adoptadas;
- optimizar los procedimientos de planificación y concesión de permisos para permitir una rápida adopción de la innovación en los puertos;
- dar mayor prioridad a la mejora de la disponibilidad y la capacidad de las conexiones con el interior por ferrocarril y vías navegables interiores;

hacer más eficiente la planificación del uso del suelo y los procedimientos de concesión de permisos para permitir un desarrollo rápido de zonas adicionales para el uso portuario.

Se anima a las partes interesadas del sector a:

- apoyar la adopción y distribución de la investigación financiada por la UE, compartir las mejores prácticas y desarrollar asociaciones y nuevos modelos de negocio, yendo más allá de los retos específicos o locales y abordando las necesidades del mercado en general, incluidas las de los puertos pequeños y medianos.

Se insta a los Estados miembros y las partes interesadas a:

- aplicar los principios rectores establecidos en la presente estrategia también a sus propias iniciativas y mejorar la coordinación general y el intercambio de información;
- optimizar los procedimientos de planificación y concesión de permisos para permitir una rápida adopción de la innovación en los puertos;
- dar mayor prioridad a las conexiones con el interior por ferrocarril y vías navegables interiores;
- aspirar a lograr un equilibrio entre el rendimiento de las inversiones para los operadores privados y las obligaciones contractuales adecuadas (duración, condiciones transparentes y justas para las renovaciones, cláusulas de flexibilidad) para garantizar la resiliencia, la seguridad, la protección y la reducción de las emisiones.

Pilar II: AVANZAR EN LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, LA SOSTENIBILIDAD Y LAS INDUSTRIAS LIMPIAS

La Comisión:

- en 2026, seguirá supervisando el despliegue del suministro de electricidad en puerto y, en el próximo Plan de Acción para la Electrificación, introducirá nuevas medidas para apoyar la electrificación portuaria y promover una mayor transparencia de los precios del suministro de electricidad en puerto;
- aprovechará las oportunidades de la aplicación de la iniciativa de cooperación transmediterránea en materia de energía y tecnología limpia para apoyar la conectividad energética sostenible entre los puertos mediterráneos;
- en el próximo paquete sobre la Unión de la Energía, estudiará cómo promover la disponibilidad de combustibles sostenibles en los puertos;
- en la próxima revisión del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, considerará medidas para acelerar la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos en el transporte marítimo;
- coordinará los esfuerzos de los Estados miembros y facilitará el intercambio de mejores prácticas, incluso posiblemente a través de directrices;
- a más tardar a finales de 2026, evaluará la capacidad de las infraestructuras y las necesidades futuras para el suministro de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en los puertos y hacia ellos a través de la Alianza de Combustibles Renovables e Hipocarbónicos;
- en 2026, encargará un estudio en el marco de la Empresa Común para un Hidrógeno Limpio para apoyar las actividades de la Comisión en la Coalición de Puertos Mundiales del Hidrógeno;
- a partir de 2026, la Comisión apoyará las asociaciones con los puertos, las autoridades locales y las agrupaciones industriales;
- fomentará una cooperación más estrecha entre los puertos, las empresas energéticas, los operadores de redes y las autoridades locales y estará dispuesta a proporcionar orientaciones informales sobre cuestiones de defensa de la competencia;
- de aquí a 2027, organizará una serie de talleres específicos para los puertos;
- revisará el acto delegado de taxonomía climática para mejorar la facilidad de uso de los criterios técnicos de selección y simplificarlos y actualizarlos para reflejar los avances políticos, legislativos y tecnológicos pertinentes;
- aspirará a una medición y notificación más coherentes de las emisiones en las zonas portuarias.

Se insta a los Estados miembros a:

- apoyar las tecnologías no alámbricas y las soluciones de redes inteligentes, los procedimientos digitalizados y una mejor utilización de los activos de red existentes;
- promover soluciones de gestión de la demanda, especialmente para los puertos pequeños y medianos;
- reforzar las sinergias entre la RTE-T y la RTE-E y otra planificación de la red eléctrica y, en este contexto, incluir las necesidades terrestres, tal como se refleja en los planes nacionales de desarrollo de la red en los próximos planes de desarrollo de la red marítima;

- reflejar en los procedimientos nacionales y en las evaluaciones caso por caso la presunción de interés público superior para la infraestructura de la red eléctrica, incluido el suministro de electricidad en puerto en los puertos;
- asignar una parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE a las inversiones en descarbonización marítima en toda la agrupación marítima de Europa;
- apoyar la cooperación estructurada entre los puertos y las agrupaciones industriales locales para promover las energías renovables, el uso compartido de la energía, la reutilización del calor residual, las soluciones de almacenamiento y el desarrollo de comunidades de energía centradas en los puertos;
- utilizar, cuando proceda, las disposiciones relacionadas con el desarrollo portuario en virtud de la Directiva marco sobre el agua y garantizar la aplicación oportuna de las nuevas normas medioambientales sobre la contaminación marina procedente del transporte marítimo en los puertos;
- abordar las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos en los puertos en la aplicación de sus planes nacionales integrados de energía y clima y sus programas nacionales de control de la contaminación atmosférica.

Pilar III: PROTEGER Y ASEGURAR LOS PUERTOS

La Comisión:

- de aquí a 2027, actualizará las orientaciones existentes sobre protección marítima para cubrir adecuadamente todas las amenazas pertinentes;
- a más tardar a finales de 2026, trabajará con los Estados miembros de la UE en la actualización de las orientaciones internacionales en el marco de la Organización Marítima Internacional;
- a más tardar a finales de 2026, presentará una estrategia de la UE de lucha contra la corrupción;
- en 2027, propondrá un marco de la UE para la comprobación de los antecedentes personales de los trabajadores portuarios;
- en 2027, extenderá los esfuerzos de protección a los puertos interiores, en especial los no cubiertos por el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, en cooperación con las comisiones fluviales;
- en 2027, publicará las mejores prácticas para prevenir el tráfico de drogas y estudiará nuevas formas de cooperación con los países candidatos;
- de aquí a 2027, elaborará marcos regionales junto con el Servicio Europeo de Acción Exterior para cooperar con terceros países en la mejora de la seguridad portuaria y trabajar en una mayor armonización de los controles aduaneros en todos los puertos de la UE, junto con mejores protocolos de seguridad en todo el mundo;
- de aquí a 2027, trabajará en el intercambio de información bidireccional público-privado entre las aduanas y las empresas de logística marítima;
- estará dispuesta a evaluar en qué medida los instrumentos de defensa de la competencia pueden apoyar la aplicación de las orientaciones o las mejores prácticas creadas por la Alianza Europea de Puertos;

- en 2026, presentará un marco europeo integrado para la resiliencia frente al cambio climático;
- a partir de 2026, apoyará iniciativas de investigación y desarrollo para garantizar el intercambio y el almacenamiento de datos para los puertos y las partes interesadas a lo largo de las cadenas logísticas multimodales;
- a partir de 2026, promoverá y apoyará soluciones para la soberanía de la UE sobre los datos que sustentan su vital transporte civil y militar y buscará la cooperación con países afines;
- en 2027, seguirá cooperando con la Organización Marítima Internacional para promover normas mundiales armonizadas de ciberseguridad para el sector marítimo a través de un código cibernético no obligatorio;
- de aquí a 2027 las Directrices sobre Gestión de Riesgos Cibernéticos para los Puertos de la Agencia de la Unión Europea para la Ciberseguridad;
- de aquí a 2027, llevará a cabo una evaluación coordinada de los riesgos de seguridad de la Unión para detectar los riesgos de ciberseguridad y recomendar las medidas adecuadas para mitigarlos;
- de aquí a 2027, creará un foro para que las autoridades marítimas y portuarias y de ciberseguridad de los Estados miembros intercambien información y mejores prácticas.

Se insta a los Estados miembros a:

- dar prioridad a la aplicación de la legislación en materia de seguridad marítima y adoptar las mejores prácticas compartidas en el marco de la asociación público-privada de la Alianza Europea de Puertos para luchar contra la delincuencia organizada (incluido el tráfico de drogas) y la corrupción, y abordar la seguridad portuaria en su totalidad;
- dar prioridad a la interoperabilidad de los puertos dentro del sistema ferroviario de la UE, así como a la consecución de un «buen estado de navegación» de aquí a 2030 para las vías navegables interiores;
- incluir los puertos a la hora de aplicar la Directiva relativa a la resiliencia de las entidades críticas (Directiva REC);
- garantizar que las mercancías críticas se manipulen y almacenen en consonancia con los requisitos de movilidad militar, la Estrategia de Almacenamiento de Reservas de la UE y el régimen de seguridad del suministro introducido por el Programa para la Industria de Defensa Europea;
- optimizar la cartografía, el intercambio de información y la coordinación para crear y proteger las reservas y minimizar las perturbaciones, teniendo en cuenta las funciones específicas de los puertos más pequeños.

Se insta a los Estados miembros y las partes interesadas a:

- elaborar planes de resiliencia frente al cambio climático e intercambiar mejores prácticas sobre medidas de resiliencia climática en los puertos;
- proteger y reforzar las infraestructuras, superestructuras y equipos vulnerables, abordar los cuellos de botella y redoblar los esfuerzos para fortalecer sus infraestructuras críticas;
- garantizar una redundancia y una capacidad suficientes para absorber las perturbaciones a corto y medio plazo en su cadena logística y el suministro de bienes críticos, al tiempo que permiten especialmente que los nodos de movilidad militar más vulnerables alcancen niveles operativos adecuados.

El coordinador del Espacio Marítimo Europeo:

- facilitará la planificación de la resiliencia para la conectividad marítima e interior con otros coordinadores europeos de corredores de transporte.

Pilar IV: ACCESO A LA FINANCIACIÓN E INVERSIONES**La Comisión:**

- aplicará los principios de financiación desarrollados en la Estrategia en todos los instrumentos de financiación, en especial las acciones pertinentes para apoyar la innovación en los puertos en el marco de Horizonte Europa 2028-2034;
- dará prioridad al apoyo al desarrollo del suministro de electricidad en puerto en una convocatoria del Mecanismo «Conectar Europa» de 2026;
- hará el mejor uso posible de la financiación disponible en el marco del actual Marco Financiero Plurianual para apoyar las prioridades de la estrategia;
- solicitará asesoramiento del BEI, a través de JASPERS, para prestar apoyo al desarrollo de capacidades específicamente para los puertos pequeños y medianos de la RTE-T;
- colaborará con los bancos e instituciones nacionales de fomento y las partes interesadas financieras privadas para encontrar soluciones de financiación adicionales para los puertos y operadores marítimos y de vías navegables interiores.

Se insta al BEI a:

- seguir ofreciendo apoyo financiero y consultivo al sector y mantener un diálogo con la Comisión, los Estados miembros, los cofinanciadores y la industria para avanzar en las prioridades de la estrategia y mejorar el acceso a la financiación y la asistencia técnica para los puertos y las empresas de todos los tamaños, en particular para los operadores más pequeños, los puertos y las pymes del sector portuario.

Se insta a los Estados miembros y las regiones a:

- en función de las necesidades y circunstancias locales, promover el desarrollo de sus puertos.

Se insta a las partes interesadas de la industria a:

- seguir estrategias prospectivas y desfasadas, integrando tecnologías de vanguardia y prácticas sostenibles innovadoras.

Pilar V: COHESIÓN SOCIAL, COMPETENCIAS Y EMPLEOS DE CALIDAD**La Comisión:**

- seguirá apoyando la cohesión territorial y la conectividad de las islas y las regiones ultraperiféricas, en particular las que afrontan retos demográficos;
- en 2026, incluirá medidas políticas para reforzar las contribuciones económicas, medioambientales y sociales de los puertos a las comunidades locales en el marco de las próximas estrategias para las comunidades costeras;

- a partir de 2026, reforzará los diálogos y apoyará el desarrollo de mejores prácticas y orientaciones sobre la mejora de las relaciones entre los puertos y las ciudades;
- en 2026, apoyará a los puertos pequeños y medianos con una hoja de ruta específica (anexo 2);
- en 2026, publicará una hoja de ruta para la transición energética de la pesca y la acuicultura de la UE;
- en 2027, contribuirá al desarrollo de una mano de obra cualificada de próxima generación en todos los sectores de la economía azul, en particular los puertos, a través de acciones en el marco de la Estrategia de Relevancia Generacional Azul;
- de aquí a 2027, preparará orientaciones sobre la aplicación de la legislación en materia de seguridad marítima a los trabajadores portuarios a bordo de los buques;
- a partir de 2026, apoyará nuevas investigaciones y orientaciones sobre la manipulación segura de combustibles alternativos, renovables y con emisiones de carbono bajas o nulas en la zona portuaria en el marco de Horizonte Europa;
- de aquí a 2027, preparará material de orientación y formación sobre la manipulación segura de combustibles alternativos.

Se insta a los Estados miembros a:

- apoyar las infraestructuras, la energía y los combustibles limpios, la mejora de la seguridad y la sostenibilidad de los puertos pequeños y medianos, en particular en las islas y en las regiones remotas y ultraperiféricas;
- apoyar las mejoras en materia de seguridad y sostenibilidad en los puertos y a garantizar la aplicación y el respeto de la legislación laboral nacional y de la Unión y de los convenios colectivos.

Se insta a los interlocutores sociales y otras partes interesadas del sector a:

- establecer una asociación específica en materia de capacidades para el sector portuario a fin de apoyar la mejora de las capacidades, el reciclaje profesional y la inclusión de los trabajadores.

Se insta a la industria marítima a:

- cooperar con la asociación a gran escala para el ecosistema digital en el Pacto por las Capacidades con el fin de apoyar la mejora de las capacidades digitales en el sector portuario;
- presentar compromisos en el marco de la Academia de Competencias en Ciberseguridad y utilizar la herramienta del Marco Europeo de Competencias en Ciberseguridad para los profesionales portuarios.