

Bruxelles, 5 marzo 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	4 marzo 2026
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea

Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Strategia portuale dell'UE
----------	--

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2026) 112 final.

All.: COM(2026) 112 final



Bruxelles, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

Strategia portuale dell'UE

{SWD(2026) 81 final}

1. INTRODUZIONE

Per millenni persone, merci e idee si sono incontrate nei porti e sono transitate per gli stessi. L'ingente volume di attività che interessano i porti ha portato alla creazione delle città portuali che conosciamo oggi e la sfera d'azione dei porti si è ulteriormente ampliata, consentendo il commercio regionale e globale. Attualmente **la forza industriale e la capacità di esportazione dell'UE dipendono dalla sua abilità nel collegarsi stabilmente ai flussi commerciali a livello mondiale**. I porti costituiscono interfacce essenziali tra l'economia europea e i mercati internazionali, oltre a fungere da **ancore di salvezza per le isole, le regioni costiere e le regioni ultraperiferiche, che dovrebbero essere preservate**.

La geopolitica è gestita direttamente attraverso le nostre catene di approvvigionamento e i nostri porti sono essenziali ai fini della **sicurezza e dell'autonomia strategica dell'Europa**. I porti devono ampliare la capacità, decarbonizzare, digitalizzare e rafforzare la sicurezza, simultaneamente e su larga scala. **Dispongono del potenziale per accogliere industrie nuove, energia pulita e poli di innovazione e attualmente assumono già un ruolo cruciale nel contesto dell'approvvigionamento energetico, della difesa e dell'economia blu dell'UE**.

La trasformazione offre opportunità per i porti e per l'economia dell'UE. Tuttavia, parallelamente, i porti sono esposti a vulnerabilità e responsabilità nuove, che spaziano dalla lotta alle reti della criminalità organizzata e da minacce informatiche e tramite droni alla risposta alle preoccupazioni relative alla proprietà straniera e all'intensificazione della concorrenza esercitata da paesi terzi. In un contesto in cui le potenze globali si danno battaglia per espandere o proteggere le proprie sfere d'influenza, i porti rischiano di diventare un campo di battaglia. Dobbiamo rafforzare i porti nel loro ruolo di poli commerciali competitivi e sostenerli in quanto infrastrutture critiche per la sicurezza economica dell'UE nonché in veste di fornitori di servizi pubblici per la resilienza della nostra società.

I **porti dell'UE** trattano oltre 3,4 miliardi di tonnellate, ossia il 74 % delle merci in entrata o in uscita dall'Europa, e circa 395 milioni di passeggeri ogni anno¹. Con quasi 3 milioni di scali in porto l'anno, l'UE rappresenta il 23 % degli scali in porto a livello mondiale. La loro impronta economica ha raggiunto un fatturato di circa 90 miliardi di EUR nel 2022 e circa 423 000 posti di lavoro diretti². La rete transeuropea dei trasporti si fonda su 283 porti marittimi, 223 porti della navigazione interna e 44 porti misti. I porti di piccole e medie dimensioni forniscono servizi importanti nelle regioni ultraperiferiche, nelle zone remote, nelle isole e nei mercati altamente specializzati. Tra i soggetti attivi presso i porti figurano le autorità portuali, gli operatori dei terminali, i prestatori di servizi di rimorchio, i piloti marittimi, i gestori di impianti portuali di bunkeraggio e di raccolta, che offrono servizi alle compagnie di navigazione e alle società di logistica e altri portatori di interessi.

Nel contesto di un ampio processo di consultazione³ l'industria, gli Stati membri e altri portatori di interessi hanno confermato la necessità di rafforzare la competitività, conferire ai porti la capacità di agire nel contesto della transizione energetica, decarbonizzare, migliorare la sicurezza e la resilienza, accedere ai finanziamenti e rendere i porti luoghi di lavoro più sicuri e protetti. La diversità dei porti, in termini di dimensioni, ubicazione, segmenti di mercato

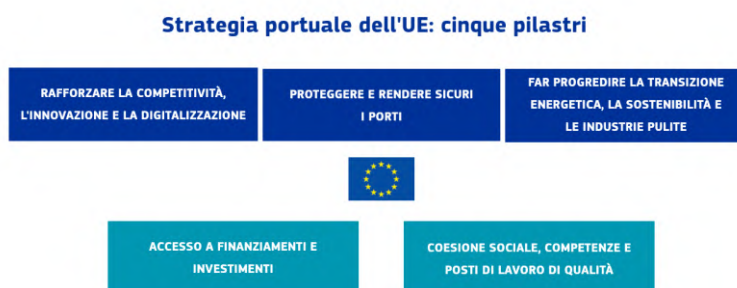
¹[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - annual data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

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

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-EU-Ports-Strategy_it.

serviti, modelli di governance e portatori di interessi, richiede un approccio di ampio respiro e flessibile.

Sulla base della politica portuale del 2013, l'UE interviene ora fornendo un quadro per il futuro dei porti europei. La strategia portuale dell'UE riunisce iniziative nuove e in corso, semplificazione e orientamenti sull'attuazione della legislazione vigente⁴.



2. RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ, L'INNOVAZIONE E LA DIGITALIZZAZIONE

2.1. *Mantenere la competitività a livello globale*

La presente strategia aiuta i porti dell'UE a mantenere e rafforzare la loro competitività. Si concentra sull'innovazione e sulla digitalizzazione, sul miglioramento dei collegamenti con l'entroterra, sulle priorità di finanziamento comuni dell'UE, sulla semplificazione normativa e sullo sviluppo di nuove opportunità commerciali.

Il commercio marittimo è intrinsecamente globale. Di conseguenza i porti dell'UE cooperano e competono con i porti di tutto il mondo, rendendo tali relazioni complesse e multiforini. I porti e le imprese dell'UE collaborano con i porti di paesi terzi in settori quali l'energia pulita e i combustibili alternativi e investono all'estero nel contesto delle catene logistiche globali. Tali attività sono sostenute da diverse iniziative dell'UE e internazionali.

La competitività nei porti è influenzata da fattori legati ai costi (tra cui energia, manodopera, investimenti sostenuti dallo Stato) e da fattori non legati ai costi (in particolare le norme e le leggi applicabili). Quadri giuridici disomogenei (in termini di aspetti ambientali, sociali e di altro tipo) e strategie di investimento aggressive costituiscono fonte di notevole preoccupazione per la parità di condizioni. La Commissione si sta preparando per l'aggiornamento del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE nel terzo trimestre del 2026, che sarà seguito dal previsto riesame del regolamento FuelEU Maritime. Tale aggiornamento prenderà in considerazione, tra l'altro, eventuali problematiche in materia di attuazione che incidono sulla competitività dei porti europei, in particolare il rischio di deviazione del traffico verso porti di trasbordo di paesi terzi.

Oltre alla fissazione dei prezzi, la qualità del servizio e collegamenti efficienti con l'entroterra rimangono fattori chiave ai fini della competitività dei porti. L'UE sostiene ulteriormente il settore definendo le priorità di finanziamento (cfr. allegato 1). Attraverso i suoi programmi,

⁴ La strategia portuale dell'UE affronta gli aspetti relativi ai trasporti dei porti marittimi e interni. Altri settori dell'economia blu, in particolare il turismo, la pesca e i porti turistici, sono oggetto del patto europeo per gli oceani, della strategia dell'UE per il turismo sostenibile e delle strategie europee per le regioni ultraperiferiche, costiere e insulari.

l'Unione sostiene gli investimenti che rafforzano la sostenibilità, la competitività, la connettività e la resilienza⁵. La strategia industriale marittima dell'UE prevede ulteriori misure relative alla manifattura marittima e al trasporto marittimo.

In taluni casi l'UE fornisce anche finanziamenti a favore di porti di paesi candidati e di progetti portuali di paesi terzi concernenti diversi aspetti. Tramite la presente strategia la Commissione definisce principi chiari (allegato 1) che costituiranno la base per **dare priorità a iniziative reciprocamente vantaggiose presso porti di paesi terzi**. La Commissione, il servizio europeo per l'azione esterna (SEAE), gli istituti finanziari dell'UE e gli Stati membri dovrebbero applicare tali principi nelle loro iniziative e migliorare il coordinamento e lo scambio di informazioni, in linea con le norme dell'UE in materia di concorrenza.

L'accesso ai mercati portuali di paesi terzi dovrebbe basarsi su condizioni eque e non discriminatorie per gli operatori dell'UE e di paesi partner; in particolare, l'UE valuterà se continuare a concedere accesso ai mercati esteri in settori sensibili, quali i servizi portuali, nei quali gli operatori dell'UE non ricevono un accesso comparabile in un paese terzo. La **Commissione applicherà i principi della presente strategia nei negoziati sugli accordi internazionali e nei quadri di cooperazione**. Continuerà a perseguire l'accesso al mercato nei negoziati sugli accordi di libero scambio e, **unitamente al SEAE, continuerà a interagire con paesi terzi al fine di promuovere condizioni di investimento eque e l'accesso da parte delle imprese dell'UE** nel contesto di infrastrutture e operazioni portuali. Gli offerenti di paesi che escludono gli operatori dell'UE o di paesi con i quali l'UE non ha concluso accordi che garantiscano un accesso equo e non discriminatorio non dovrebbero beneficiare di un accesso illimitato a concessioni e appalti pubblici relativi ai porti dell'UE.

Infine **gli Stati membri e i loro organismi di normazione dovrebbero svolgere un ruolo di primo piano nella definizione di norme tecniche globali nel contesto dei pertinenti consessi internazionali**, tra i quali figura l'Organizzazione internazionale per la normazione (ISO – *International Organization for Standardization*). La **Commissione sosterrà tali sforzi attraverso un asse di intervento nuovo relativo ai porti e ai terminali innovativi** nel contesto del forum ad alto livello sulla normazione europea⁶.

2.2. *Garantire la sicurezza economica dei porti dell'UE*

Essendo leader mondiali nel trasporto marittimo e nelle catene logistiche, i porti europei attraggono investimenti. Se da un lato tali investimenti sono benvenuti e necessari, dall'altro possono comportare rischi per la sicurezza, a seconda della fonte. La proprietà o l'influenza straniera in relazione a risorse portuali strategiche può sollevare interrogativi legittimi in merito all'allineamento a lungo termine agli interessi dell'UE in materia di sicurezza economica, in particolare quando sono coinvolti soggetti che beneficiano di sostegno statale. La Commissione sta già affrontando la questione dell'influenza straniera e della sicurezza economica attraverso

⁵ La Commissione fornisce sostegno attraverso la strategia Global Gateway e le iniziative della conferenza ministeriale per l'energia pulita, quali l'iniziativa per i corridoi e i poli verdi per il trasporto marittimo nel quadro della strategia "Global Gateway" e il corridoio economico India-Medio Oriente-Europa o progetti quali il "trasporto marittimo pronto per il futuro in Africa", nonché potenziali nuove iniziative nell'ambito del patto per il Mediterraneo. L'approccio strategico dell'UE alla regione del Mar Nero rafforzerà la cooperazione con i paesi terzi, le organizzazioni multilaterali e gli istituti finanziari, preservando nel contempo la competitività dell'UE.

⁶ https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/european-standards/standardisation-policy_it.

diversi strumenti orizzontali⁷ al fine di garantire che le imprese che ricevono sostegno statale estero non ottengano vantaggi competitivi sleali sul mercato interno dell'UE.

La comunicazione congiunta sul rafforzamento della sicurezza economica dell'UE⁸ chiede un'azione più assertiva dell'UE volta a limitare la proprietà, il controllo e la gestione di infrastrutture critiche da parte di soggetti ad alto rischio. Ciò può ridurre i rischi di dipendenza tecnologica o di altro tipo da fornitori (ad alto rischio) e può altresì impedire l'accesso da parte di soggetti ad alto rischio a iniziative finanziate dall'UE e sostenere lo sviluppo di fornitori affidabili di sottocomponenti critici.

Al fine di garantire un'attuazione coerente delle norme, la Commissione **elaborerà orientamenti rivolti agli Stati membri ai fini della valutazione degli investimenti esteri in linea con gli impegni internazionali dell'UE**. Tali orientamenti si baseranno su un approccio sistemico che coinvolgerà tutti gli operatori portuali pertinenti in base al loro ruolo nel contesto delle catene di approvvigionamento critiche e in particolare per i porti soggetti alle prescrizioni di cui al regolamento sulla mobilità militare. In particolare si prevede che saranno volti a stabilire soglie e criteri per l'influenza straniera, quali l'influenza su decisioni strategiche, il controllo delle operazioni e la dipendenza da fornitori ad alto rischio di attrezzature. Seguirà un **quadro per la mappatura e il monitoraggio degli investimenti esteri nei porti dell'UE**, in linea con il regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti (IED) e la comunicazione sulla sicurezza economica dell'UE.

Dal punto di vista della difesa, in linea con la proposta di regolamento sulla mobilità militare⁹, gli Stati membri dovrebbero **prevenire, attenuare e affrontare i rischi associati alla proprietà e al controllo stranieri di infrastrutture portuali strategiche a duplice uso e delle relative operazioni**. I porti interessati dovrebbero essere sottoposti a una valutazione approfondita da parte degli Stati membri al fine di attenuare i rischi derivanti da proprietà straniera, controllo operativo straniero e attrezzature provenienti da fornitori ad alto rischio stranieri. Inoltre gli Stati membri devono istituire quadri per l'accesso tempestivo a risorse critiche di trasporto, compresi i porti, qualora non sia possibile realizzare misure alternative, quali l'aggiudicazione di contratti, entro i termini richiesti. **Gli Stati membri dovrebbero garantire la possibilità di ottenere il controllo o il diritto d'uso pubblico temporaneo di infrastrutture, risorse o attrezzature strategiche a duplice uso a norma del diritto nazionale**. La Commissione ricorda l'importanza di una rapida adozione della proposta di regolamento sulla mobilità militare e invita gli Stati membri a garantire che le misure necessarie siano attuate pienamente e rapidamente.

2.3. Portare l'innovazione presso i porti dell'UE

L'innovazione ha determinato incrementi di efficienza e competitività in tutto il settore portuale. Un uso più ampio delle tecnologie emergenti quali l'intelligenza artificiale, associato alla domanda di soluzioni innovative per affrontare le sfide odierne (sostenibilità, efficienza energetica, sicurezza), apre la strada a soluzioni europee più innovative presso i porti. Tuttavia, nonostante finanziamenti importanti dell'UE a favore della ricerca nonché di attività di ricerca

⁷ Tra cui figurano il regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti, il regolamento sulle sovvenzioni estere, la direttiva sulla resilienza dei soggetti critici e la direttiva NIS2, che riguarda anche aspetti relativi alla cibersicurezza.

⁸ JOIN(2025) 977 final.

⁹ COM(2025) 847 final.

e innovazione a lungo termine, le soluzioni innovative europee non consentono una diffusione sul mercato di più ampia portata. Al fine di garantire la diffusione al di là della fase pilota, **la Commissione porrà maggiormente l'accento su questo obiettivo nelle future iniziative di Orizzonte Europa, tra cui l'area tematica prioritaria da 21 milioni di EUR "Porti del futuro"**¹⁰, così come nei futuri inviti a presentare proposte nell'ambito di Orizzonte Europa.

Al fine di sostenere questo obiettivo, la Commissione **rafforzerà la leadership tecnologica dell'Unione nell'uso di combustibili alternativi, nell'elettrificazione, nella progettazione, nell'ammodernamento di attrezzature, nell'efficienza energetica e nella digitalizzazione, e includerà sistemi di conversione dell'energia, circolarità e soluzioni digitali.** La Commissione cercherà di rafforzare la cooperazione pubblico-privato nell'ambito del programma quadro Orizzonte Europa 2028-2034 nei settori prioritari, sulla base di un approccio di portafoglio. Nel trasporto per vie navigabili, ciò si baserà sui risultati dell'attuale partenariato co-programmato sui trasporti per vie navigabili a emissioni zero (**ZEW – Zero Emission Waterborne Transport**), al fine di rafforzare e ampliare l'azione dell'UE in questo settore, promuovere sinergie ed effetti di scala tra decarbonizzazione, digitalizzazione, automazione e circolarità nell'ecosistema più ampio del trasporto per vie navigabili.

Tramite seminari dedicati e assistenza tecnica, BlueInvest¹¹ può contribuire alla sperimentazione di tecnologie nuove, alla convalida del mercato, fornire assistenza tecnica e sostenere la raccolta di fondi e l'accettazione da parte del mercato, in particolare per i porti di piccole e medie dimensioni. Inoltre la nuova "comunità della conoscenza e dell'innovazione" nei settori e negli ecosistemi marini, marittimi e delle acque, nell'ambito dell'Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT – *European Institute of Innovation and Technology*), integrerà i porti nel "triangolo della conoscenza" composto da istruzione, ricerca e innovazione tra università, istituti di ricerca e imprese.

I portatori di interessi del settore dovrebbero **sostenere l'adozione e la distribuzione della ricerca finanziata dall'UE, condividere le migliori pratiche e sviluppare partenariati e nuovi modelli commerciali che vadano oltre le sfide specifiche/locali.** Dovrebbero rispondere alle esigenze del mercato in generale, comprese quelle dei porti di piccole e medie dimensioni. Gli Stati membri sono inoltre incoraggiati a **razionalizzare le procedure di pianificazione e autorizzazione al fine di consentire una rapida adozione dell'innovazione presso i porti.**

2.4. Operazioni portuali e catene logistiche efficienti e digitali

L'aumento dei tempi medi di attesa nei principali porti dell'UE nel 2024¹² ha dimostrato come la connettività marittima sia sempre più limitata dalla produttività dei terminali e dai collegamenti con l'entroterra, non soltanto dall'accesso al mare¹³. Collegamenti ferroviari e per vie navigabili interne inefficienti, associati a navi di dimensioni maggiori e a uno spazio limitato, ostacolano le operazioni. Il rafforzamento di tali collegamenti può ridurre i tempi e i

¹⁰ "Porti del futuro", nel programma di lavoro 2026-2027 di Orizzonte Europa, promuove la replica presso tutti i porti di piccole e medie dimensioni. L'iniziativa "piano strategico per le tecnologie energetiche" riduce i rischi posti dalle tecnologie relative ai combustibili rinnovabili. Orizzonte 2020 e Orizzonte Europa hanno fornito complessivamente 218 milioni di EUR a sostegno dell'innovazione presso i porti.

¹¹ https://maritime-forum.ec.europa.eu/theme/investments/blueinvest_it.

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

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight*, primo trimestre 2025, 28.2.2025.

costi di transito, migliorare le catene di approvvigionamento e sostenere gli scambi all'interno dell'UE e con i partner, compresi porti del Mediterraneo.

Lo spazio marittimo europeo costituisce una componente fondamentale della rete transeuropea dei trasporti. **Nel futuro piano di lavoro dello spazio marittimo europeo, il coordinatore di detto spazio darà priorità allo sviluppo di poli e collegamenti sostenibili e verdi per il trasporto marittimo a corto raggio, promuoverà la collaborazione tra i porti, focalizzando l'attenzione sui porti di dimensioni inferiori, all'ammodernamento delle infrastrutture marittime e all'integrazione con il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne.** Al fine di sostenere ulteriormente il trasferimento modale, la Commissione **rafforzerà le norme sull'accesso agli impianti di servizio ferroviari¹⁴ e proporrà un piano d'azione sul trasporto per vie navigabili interne per il periodo 2028-2034**, che si concentrerà anche sui porti interni.

Queste attività devono essere integrate **dagli Stati membri e dai portatori di interessi del settore, che dovrebbero dare maggiore priorità ai collegamenti con l'entroterra tramite ferrovia e vie navigabili interne¹⁵.** La capacità di adattarsi e reagire rapidamente alle sfide odierne costituisce una componente fondamentale per la competitività e, pertanto, **le concessioni portuali e i contratti di locazione di terreni dovrebbero consentire una flessibilità sufficiente.** Gli Stati membri sono incoraggiati a **razionalizzare la pianificazione territoriale e le procedure di autorizzazione al fine di consentire un rapido sviluppo di ulteriori zone ad uso portuale**, proteggendo nel contempo l'ambiente e la salute umana in linea con la proposta di regolamento per sveltire le valutazioni ambientali¹⁶.

Le applicazioni digitali possono ottimizzare gli scali nei porti, migliorare i tempi di rotazione, ridurre i tempi di attesa e ottimizzare l'uso delle risorse, riducendo nel contempo le emissioni e migliorando la sicurezza. Le iniziative digitali dell'UE¹⁷ faciliteranno le attività di comunicazione tra imprese ed amministrazioni pubbliche e le procedure doganali. Inoltre il meccanismo per collegare l'Europa Digitale (MCE Digitale) sostiene la diffusione delle tecnologie 5G presso i porti.

Lo scambio di dati tra imprese è frammentato e spesso legato a software proprietari. Una migliore integrazione dei sistemi può migliorare la visibilità della catena di approvvigionamento senza imporre piattaforme centralizzate e salvaguarda gli investimenti informatici esistenti. La Commissione **definerà orientamenti dell'UE per una condivisione efficiente dei dati nel contesto della catena dei trasporti**, unitamente ad azioni degli Stati membri¹⁸.

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

¹⁵ In linea con il regolamento (UE) 2024/1679 e l'articolo 29 del regolamento sulla capacità di infrastruttura ferroviaria, nonché utilizzando le disposizioni in materia di consultazione di cui al regolamento sui servizi portuali.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Quali il sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe – *European Maritime Single Window environment*), le informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI – *electronic freight transport information*) e l'imminente revisione del codice doganale dell'Unione.

¹⁸ Nell'ambito del consorzio per un'infrastruttura europea dei dati, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/it/policies/edic>.

2.5. *Un mercato interno funzionante e una concorrenza leale*

Un mercato interno funzionante rappresenta un vantaggio competitivo per i porti dell'UE. Sostiene inoltre l'autonomia strategica dell'Europa e salvaguarda l'occupazione nel settore portuale. La politica portuale dell'UE¹⁹ del 2013 aveva come fulcro il commercio e il mercato interno. Sebbene i progressi siano visibili, l'attuazione incoerente delle norme in materia di mercato unico tra gli Stati membri, l'evoluzione delle strutture del mercato portuale e la lentezza delle procedure di autorizzazione mettono a rischio i vantaggi competitivi dell'UE.

Le norme dell'UE in materia di aiuti di Stato definiscono il quadro per i finanziamenti degli Stati membri a favore dei porti e garantiscono chiarezza giuridica, trasparenza e prevedibilità. Le norme rivedute in materia di porti e collegamenti marittimi contenute nella decisione sui servizi di interesse economico generale (SIEG) consentono agli Stati membri di sostenere in modo più efficiente i porti di dimensioni inferiori, nelle isole e nelle regioni costiere e ultraperiferiche²⁰. I porti devono inoltre affrontare le sfide emergenti (sicurezza, cibersicurezza, digitalizzazione, mobilità militare e riqualificazione dei lavoratori portuali in relazione alle nuove tecnologie) e il finanziamento degli investimenti a tale fine non dovrebbe distorcere la concorrenza. La Commissione sta attualmente riesaminando il **regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ("regolamento generale di esenzione per categoria")**. In tale contesto, se del caso, anche alla luce dell'esito della consultazione pubblica, la Commissione valuterà **se sia necessario modificare le soglie e pubblicherà ulteriori orientamenti**, fornendo esempi e chiarimenti interpretativi delle norme di cui al regolamento generale di esenzione per categoria, anche per quanto riguarda gli investimenti a favore di infrastrutture portuali. Unitamente ai futuri orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale, il nuovo regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti agevolerà il sostegno pubblico a favore di impianti di trasporto multimodale situati presso porti marittimi e dotati di collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne, migliorando in tal modo i collegamenti con l'entroterra.

Gli **accordi di concessione e di locazione di terreni** stipulati con gli operatori dei terminali portuali svolgono un ruolo fondamentale nell'attrarre capitali e nel rafforzare la competitività dei porti europei. Tali accordi forniscono il quadro per gli investimenti a lungo termine, consentendo ai porti di prosperare e rispondere alle pressanti esigenze della società. Gli Stati membri e le autorità portuali dovrebbero mirare a conseguire un **equilibrio tra utile sul capitale investito dagli operatori privati e obblighi contrattuali adeguati** (durata, condizioni trasparenti ed eque per i rinnovi, clausole di flessibilità) al fine di garantire la resilienza, la protezione, la sicurezza e la riduzione delle emissioni. La Commissione garantirà il rispetto delle norme del mercato interno presso tutti i porti dell'UE.

La crescente integrazione verticale dei grandi operatori logistici e del trasporto marittimo sta modificando il panorama portuale tradizionale. L'integrazione verticale può migliorare la prevedibilità dello sviluppo del traffico e quindi sostenere piani di investimento a lungo termine, garantire efficienze e innovazione in tutte le catene logistiche, ridurre i costi di transazione e migliorare la qualità dei servizi a favore degli utenti. Allo stesso tempo, si dovrebbe preservare una concorrenza effettiva tra gli operatori, in linea con le norme dell'UE applicabili in materia di antitrust e concentrazioni. La Commissione **riesaminerà gli orientamenti dell'UE sulle concentrazioni** al fine di fornire orientamenti chiari e aggiornati

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di concentrazioni agli effetti orizzontali e non orizzontali delle concentrazioni.

Azioni faro

- *Utilizzare i principi guida per i finanziamenti e gli investimenti dell'UE presso porti di paesi terzi (allegato 1);*
- *elaborare orientamenti rivolti agli Stati membri contenenti criteri per valutare gli investimenti esteri nei porti in linea con gli impegni internazionali dell'UE;*
- *sostenere la trasformazione digitale e verde dei porti europei attraverso l'innovazione, promuovendo l'espansione di scala, la replica e l'adozione di attrezzature e tecnologie portuali innovative.*

3. FAR PROGREDIRE LA TRANSIZIONE ENERGETICA, LA SOSTENIBILITÀ E LE INDUSTRIE PULITE

3.1. I porti come fattori abilitanti della transizione energetica

Dato che circa il 40 % delle merci trattate è connesso all'energia, i porti stanno diventando poli strategici per l'energia e l'industria.

Elettrificazione dei porti: elemento portante della decarbonizzazione

Il 62 % dei porti marittimi europei che hanno partecipato all'indagine offre energia elettrica da terra presso uno o più ormeggi²¹, ma i progressi sono disomogenei²² e persistono vincoli in termini di capacità, mentre si prevede un aumento della domanda²³. La Commissione continuerà a monitorare la diffusione della fornitura di energia elettrica da terra attraverso l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA – *European Maritime Safety Agency*) e l'Osservatorio europeo per i combustibili alternativi. Nel futuro **piano d'azione per l'elettrificazione**, la Commissione **introdurrà misure nuove a sostegno dell'elettrificazione dei porti**. La Commissione **promuoverà inoltre una maggiore trasparenza dei prezzi della fornitura di energia elettrica da terra** e una migliore previsione della domanda.

Con l'aumento della domanda di energia elettrica presso i porti, sarà fondamentale disporre di una capacità di rete sufficiente. **Gli Stati membri dovrebbero sostenere le tecnologie non cablate e le soluzioni di reti intelligenti, le procedure digitalizzate e un migliore utilizzo delle risorse di rete esistenti**. Inoltre, in particolare per i porti di piccole e medie dimensioni, dovrebbero essere promosse soluzioni di gestione della domanda. La proposta di revisione della TEN-E²⁴, unitamente al regolamento TEN-T, sostiene lo sviluppo delle infrastrutture portuali e l'integrazione delle energie rinnovabili offshore. **Gli Stati membri dovrebbero rafforzare le sinergie tra le reti TEN-T e TEN-E e altre pianificazioni delle reti di energia elettrica**, in particolare per i corridoi di rete offshore per le energie rinnovabili. In tale contesto, i futuri piani di sviluppo della rete offshore dovrebbero includere le esigenze onshore, che dovrebbero

²¹ ESPO, *Environmental Report 2025 - EcoPorts inSights 2025*.

²² Principalmente fornitura di energia elettrica da terra a bassa tensione, mentre la fornitura di energia elettrica da terra ad alta tensione per le navi di dimensioni maggiori rimane scarsa.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

riflettersi anche nei piani nazionali di sviluppo della rete a livello di trasmissione e distribuzione.

Autorizzazioni e connessioni accelerate alla rete

Gli impianti eolici e galleggianti offshore richiedono strutture portuali di dimensioni maggiori e rafforzate per l'assemblaggio, lo stoccaggio e la diffusione, più spazio fisico e una migliore connessione alla rete. Il **pacchetto sulle reti europee²⁵** e gli **orientamenti per una connessione efficiente e tempestiva alla rete²⁶** **accelereranno le connessioni alla rete per progetti sostenibili**, anche nei porti di tutte le dimensioni. L'iniziativa transmediterranea per la cooperazione sulle energie rinnovabili e le tecnologie pulite (T-MED) supporterà la connettività energetica sostenibile tra i porti mediterranei. Una nuova piattaforma per la pianificazione delle reti di distribuzione dell'UE e un dialogo con i gestori dei sistemi di trasmissione (TSO), i gestori dei sistemi di distribuzione (DSO) e le autorità nazionali di regolamentazione esamineranno le migliori pratiche per sequenziare lo sviluppo delle reti, compresi gruppi di lavoro specifici con utenti delle reti, compresi i porti, sulla pianificazione delle reti. Nelle loro valutazioni caso per caso, **gli Stati membri dovrebbero inoltre presumere²⁷ che le infrastrutture di trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica, compresa la fornitura di energia elettrica da terra presso i porti, siano di interesse pubblico prevalente, semplificando quindi la diffusione delle reti nelle zone portuali.**

I porti come poli di produzione e approvvigionamento multicomcombustibile

Il quadro normativo dell'UE²⁸ e il piano di investimenti per i trasporti sostenibili sottolineano il ruolo dei porti nella diffusione dei combustibili puliti. Sebbene un approccio multicomcombustibile garantisca flessibilità e resilienza, l'incertezza della domanda di combustibili ritarda gli investimenti ed è quindi importante abbinare queste due forze di mercato. Mentre FuelEU Maritime e le misure promosse nella strategia industriale marittima dell'UE esaminano l'aspetto della domanda, sul versante dell'offerta **la Commissione valuterà, nel contesto del futuro pacchetto sull'Unione dell'energia, come promuovere la disponibilità di combustibili sostenibili presso i porti.** La futura revisione del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi²⁹ **prenderà in considerazione misure volte ad accelerare la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per il trasporto marittimo.** Parallelamente, le norme sul bunkeraggio di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio dovrebbero essere armonizzate in tutta l'UE, in linea con la direttiva dell'Unione sulle energie rinnovabili, al fine di evitare discrepanze e distorsioni della concorrenza nel mercato interno dell'UE. In associazione a una banca dati dell'Unione efficace, ciò consentirà alle società di navigazione internazionali di tracciare i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, rendendo possibile un solido sistema di certificazione e tracciabilità a livello di UE che attenui efficacemente i rischi di irregolarità e frode.

²⁵ Pacchetto sulle reti europee (COM(2025) 1005 final).

²⁶ Comunicazione della Commissione, *Orientamenti per una connessione efficiente e tempestiva alla rete* (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Nel quale figurano il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il regolamento FuelEU Maritime, l'inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS, nonché i regolamenti TEN-T e TEN-E.

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

Il patto per il Mediterraneo contribuirà alla diffusione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per il trasporto marittimo, salvaguardando nel contempo la competitività dei porti dell'UE. Risorse significative e dedicate per finanziare la decarbonizzazione possono essere mobilitate attraverso i proventi del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) messi all'asta dagli Stati membri dell'UE a seguito dell'estensione del sistema al settore marittimo. Dato che gli Stati membri sono tenuti per legge a utilizzare i proventi dell'EU ETS per investimenti a favore di misure per il clima, la Commissione **incoraggia vivamente gli Stati membri a destinare una parte dei proventi dell'EU ETS** ad investimenti nella decarbonizzazione marittima in tutto il settore marittimo in Europa³⁰. Al fine di massimizzare l'impatto e conseguire effetti sinergici a livello di UE, anche tra armatori, cantieri navali, fornitori di tecnologia e carburante e portatori di interessi del settore portuale, la Commissione **coordinerà gli sforzi degli Stati membri e faciliterà lo scambio di migliori pratiche**, eventualmente anche attraverso orientamenti.

Al fine di orientare la pianificazione degli investimenti, **l'alleanza per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio valuterà**, entro la fine del 2026, **la capacità di infrastruttura e le esigenze future per la fornitura di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio presso i porti e ai porti**. Tale alleanza incoraggerà inoltre le discussioni tra gli armatori, l'industria dei combustibili sostenibili e gli istituti finanziari nell'ottica di promuovere la produzione e la fornitura di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto per vie navigabili. I porti possono essere essenziali per le valli dell'idrogeno³¹ con terminali transfrontalieri per l'importazione di idrogeno inclusi nella rete transeuropea dell'energia (TEN-E). Nell'ambito dell'impresa comune "Idrogeno pulito", **all'inizio del 2026 la Commissione commissionerà uno studio volto a sostenere le sue attività nell'ambito della coalizione globale dei porti per l'idrogeno** nel contesto della conferenza ministeriale per l'energia pulita.

Cluster industriali e condivisione dell'energia nelle zone portuali

I porti sono fattori chiave dell'industria europea basata sull'energia pulita. Tuttavia una pianificazione frammentata e un coordinamento limitato tra i porti e con i cluster industriali, associati all'incertezza sulla futura domanda di infrastrutture energetiche, possono rallentare gli investimenti e ridurre l'efficienza del sistema. La **Commissione invita gli Stati membri a sostenere una cooperazione strutturata tra i porti e i cluster industriali locali**, promuovendo la diffusione di energie rinnovabili, la condivisione dell'energia, il riutilizzo del calore di scarto, le soluzioni di stoccaggio e lo sviluppo di comunità energetiche incentrate sui porti e l'integrazione con le reti locali di riscaldamento e raffrescamento. La Commissione **sosterrà i partenariati con i porti, le autorità locali e i cluster industriali**. Il **sottoprogramma Transizione all'energia pulita di LIFE** finanzia progetti che promuovono la cooperazione in materia di energia a livello locale; inoltre i porti possono presentare domanda nel contesto di inviti a presentare proposte previsti per la primavera del 2026 e del 2027.

³⁰ Quali la produzione e la diffusione di combustibili sostenibili, il miglioramento dell'efficienza energetica delle navi, il rinnovo delle flotte, gli investimenti in tecnologie marine pulite innovative, infrastrutture sostenibili e fornitura di energia elettrica da terra presso i porti.

³¹ 21 progetti sostenuti dal 2019 con 253 milioni di EUR. [Partenariato per l'idrogeno pulito, Study on Hydrogen, Ports and Industrial Coastal Areas.](#)

La Commissione **incoraggia una cooperazione più stretta tra porti, imprese del settore dell'energia, gestori di rete e autorità locali** ed è pronta a fornire orientamenti informali in merito a questioni in materia di antitrust³², tenendo conto delle linee direttrici della Commissione sugli accordi di cooperazione orizzontale³³. La Commissione **organizzerà una serie di seminari mirati rivolti ai porti** sull'applicazione pratica della legislazione fondamentale dell'UE in materia di energia, sull'integrazione delle energie rinnovabili, sull'efficienza energetica, sull'idrogeno verde e sui combustibili alternativi³⁴, nonché sulla diffusione delle tecnologie offshore e a zero emissioni nette, compresi la gestione e lo stoccaggio di CO₂.

3.2. Rafforzare la sostenibilità ambientale e semplificare le procedure di autorizzazione

I porti sono sia risorse economiche vitali che aree sensibili dal punto di vista ambientale³⁵, il che richiede di allineare la competitività alla protezione dell'ambiente e alla decarbonizzazione. Il quadro giuridico dell'UE³⁶ persegue tale equilibrio, anche prevedendo flessibilità specifiche nei casi di interesse pubblico prevalente. Ulteriori politiche dell'UE sostengono la riduzione dell'inquinamento, il ripristino degli ecosistemi, le soluzioni basate sulla natura e l'economia blu sostenibile. Il patto europeo per gli oceani³⁷ e la strategia sulla resilienza idrica riconoscono il ruolo dei porti nella protezione degli ecosistemi marini, unitamente alla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino e al quadro definito dal regolamento sulla tassonomia dell'UE³⁸. Nel contesto di uno sforzo di più ampia portata inteso a stimolare la competitività nell'UE, la Commissione **intraprenderà diverse azioni volte a semplificare gli oneri normativi**, salvaguardando nel contempo la protezione dell'ambiente. La Commissione **rivedrà l'atto delegato relativo agli aspetti climatici della tassonomia al fine di migliorare l'utilizzabilità dei criteri di vaglio tecnico e di semplificarli e aggiornarli al fine di tenere conto degli sviluppi politici, legislativi e tecnologici**.

La proposta di **regolamento per sveltire le valutazioni ambientali**³⁹ accelererà le valutazioni grazie alla digitalizzazione, a tempistiche ridotte, a valutazioni combinate e a punti di contatto unici. **I progetti di decarbonizzazione dei porti di rilevanza strategica per l'UE possono beneficiare dell'approvazione tacita e di una definizione delle priorità a livello procedurale e giudiziario**.

Il piano d'azione RESourceEU aiuta i porti a diventare poli strategici per attività circolari quali il riciclaggio su larga scala di rottami metallici o materiali compositi, la trasformazione e il riciclaggio di materiali avanzati, alimentati da energia pulita⁴⁰. Con la transizione verso combustibili puliti, i flussi di rifiuti pericolosi cambiano e richiedono impianti di raccolta

³² Ciò è stato fatto nel caso AT.40976 – APM Terminals, lettera di orientamento del 9.7.2025 (COM(2025) 4523 final).

³³ 2023/C 259/01.

³⁴ Compresi i biocarburanti e i combustibili rinnovabili di origine non biologica.

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

³⁶ Basato sulle direttive Habitat e Uccelli, sulla direttiva relativa alla qualità dell'aria ambiente e sul regolamento sul ripristino della natura e integrato dalla direttiva sulla pianificazione dello spazio marittimo e dalla direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino.

³⁷ *Patto europeo per gli oceani* (COM(2025) 281 final).

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (in particolare l'attività 6.16).

³⁹ COM(2025) 391 final.

⁴⁰ Piano d'azione RESourceEU (COM(2025) 945 final).

adeguati. La direttiva quadro sulle acque⁴¹ riveduta offre agli Stati membri flessibilità per l'autorizzazione di progetti con impatti a breve termine o attività che deteriorano lo stato chimico dei corpi idrici senza aumentare l'inquinamento complessivo⁴². Nel 2026 la Commissione pubblicherà ulteriori orientamenti sul rilascio di autorizzazioni a norma della direttiva quadro sulle acque. **Gli Stati membri dovrebbero utilizzare, se del caso, le disposizioni relative allo sviluppo dei porti previste dalla direttiva quadro sulle acque e garantire un'attuazione tempestiva delle nuove norme ambientali in materia di inquinamento marino causato dal trasporto marittimo presso i porti.**

Gli Stati membri sono incoraggiati ad affrontare la questione delle emissioni di gas a effetto serra e degli inquinanti atmosferici presso i porti nell'attuazione dei loro piani nazionali per l'energia e il clima e dei programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico. L'individuazione e la valutazione delle fonti di emissioni e di altri inquinanti sono difficili a causa della complessità delle attività portuali⁴³. I progetti finanziati dall'UE hanno evidenziato la necessità di un approccio concordato, così come di una metodologia e di un'applicazione comuni. La Commissione **si adopererà per rendere più coerenti la misurazione e la comunicazione delle emissioni presso i porti**, con il sostegno di ulteriori attività di ricerca e innovazione.

Azioni faro

- *Accelerare le procedure di rilascio delle autorizzazioni e prevedere procedure di valutazione più rapide per i progetti strategici relativi ai porti in materia di energia, riciclaggio e decarbonizzazione attraverso il pacchetto sulle reti europee e l'omnibus ambientale;*
- *accelerare l'elettrificazione dei porti e fornire un accesso tempestivo e non discriminatorio alle reti;*
- *promuovere partenariati per la cooperazione in materia di energia all'interno e nei dintorni delle zone portuali ai fini di un uso sostenibile dell'energia, compreso l'idrogeno.*

4. PROTEGGERE E RENDERE SICURI I PORTI

4.1. Sicurezza interna

Il mutevole panorama geopolitico ha amplificato il terrorismo, il sabotaggio, la criminalità organizzata e la corruzione e ha dato luogo a minacce informatiche/ibride e dovute a droni aerei e acquatici in tutta Europa. Una serie crescente di sabotaggi e azioni ibride al di sotto della soglia di attacco armato da parte della Russia presenta sempre più caratteristiche paragonabili al terrorismo sponsorizzato dallo Stato. La regione del Mar Baltico e i suoi porti rimangono particolarmente esposti alle attività di guerra ibrida della Russia. I quadri giuridici dell'UE e nazionali per la lotta al terrorismo e alla guerra ibrida dovrebbero essere utilizzati in modo sistematico e, se del caso, riveduti⁴⁴. Al fine di rafforzare ulteriormente la lotta contro l'elusione

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

⁴² Ad esempio il trasferimento di acque o sedimenti già inquinati.

⁴³ Mancanza di dati sulla qualità dell'aria: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Comunicazione sulle regioni orientali dell'UE al confine con la Russia, la Bielorussia e l'Ucraina (COM(2026) 82 final).

delle misure restrittive e sostenere risposte efficaci dell'UE, è necessaria la cooperazione tra le autorità competenti.

La Commissione **aggiornerà gli orientamenti esistenti** sulla legislazione in materia di sicurezza marittima **al fine di trattare in modo adeguato tutte le minacce pertinenti**, comprese le minacce informatiche e ibride, il traffico illecito e l'uso malevolo di droni non militari, con l'assistenza di agenzie quali l'EMSA e l'Agenzia dell'Unione europea per la cibersicurezza (ENISA – *European Union Agency for Network and Information Security*). **Al fine di garantire la sicurezza dei porti a livello mondiale nei confronti di tali minacce, la Commissione collaborerà con gli Stati membri dell'UE per elaborare orientamenti internazionali aggiornati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO – *International Maritime Organization*)**. È necessario migliorare la raccolta e l'analisi dei dati al fine di affrontare i rischi legati a terroristi e criminalità organizzata concernenti attività di traffico attraverso i terminali passeggeri e il trasporto marittimo commerciale. I lavoratori portuali devono essere meglio formati e protetti in veste di partner nella lotta contro la criminalità organizzata, le misure e le minacce informatiche e ibride.

La comunicazione "**ProtectEU: strategia europea di sicurezza interna**"⁴⁵ sottolinea come i porti siano diventati un bersaglio privilegiato per le minacce esterne e prevede che la sicurezza marittima affronti i droni e i sabotaggi relativi ai cavi sottomarini e migliori la sicurezza dei porti e delle catene di approvvigionamento, compresi i paesi vicini. La **strategia per la sicurezza marittima dell'UE** affronta la resilienza e la protezione dei porti in quanto infrastrutture marittime critiche. Al fine di contrastare l'infiltrazione criminale, nel 2026 la Commissione **presenterà una strategia anticorruzione dell'UE**, basata sulla direttiva sulla lotta alla corruzione.

L'Alleanza europea dei porti combatte il traffico di droga e la criminalità organizzata riunendo le autorità di contrasto, le autorità doganali, le autorità portuali e il settore. Rafforza la resilienza dei porti attraverso la cooperazione, la condivisione di migliori pratiche e l'individuazione di lacune operative. Sulla base di questo lavoro, **la Commissione proporrà un quadro dell'UE per i controlli dei precedenti personali dei lavoratori portuali**. **Gli sforzi in materia di sicurezza saranno estesi anche ai porti interni, compresi quelli non contemplati dal codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (codice ISPS), in collaborazione con le commissioni fluviali**. **La Commissione pubblicherà le migliori pratiche per prevenire il traffico di stupefacenti ed esaminerà la possibilità di approfondire la cooperazione con i paesi candidati**.

La prevenzione e l'individuazione della contaminazione del carico e dell'infiltrazione criminale devono essere affrontate già in partenza nei porti di paesi terzi. A tal fine è necessario che **la Commissione e il SEAE sviluppino congiuntamente quadri regionali per cooperare con paesi terzi al fine di migliorare la sicurezza dei porti, sulla base di una responsabilità condivisa e, ove possibile, con il sostegno del Global Gateway o di altri strumenti di cooperazione**. **In tale contesto saranno effettuate valutazioni mirate dei porti di paesi terzi ad alto rischio al fine di individuare e colmare le lacune in materia di sicurezza, migliorare lo scambio di informazioni e prevedere possibili risposte, laddove le carenze gravi non**

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

siano ancora state affrontate. Questo sistema può contribuire a costruire un partenariato affidabile con paesi terzi nella lotta contro le minacce alla sicurezza nei porti.

Un maggiore allineamento dei controlli doganali presso tutti i porti dell'UE, unitamente a migliori protocolli di sicurezza a livello mondiale, può proteggere le parti e le infrastrutture critiche dell'UE attraverso strumenti **quali il "Divieto di carico" (DNL – Do Not Load).** La Commissione **lavorerà allo scambio di informazioni pubblico-privato tra le autorità doganali e le società di logistica marittima in merito al traffico e al commercio illecito di stupefacenti.** La Commissione è inoltre pronta a valutare in che misura **gli strumenti antitrust possano sostenere l'applicazione degli orientamenti o delle migliori pratiche sviluppati/e dall'Alleanza europea dei porti.** Nel contesto della proposta di riforma doganale dell'UE, la nuova Autorità doganale dell'UE e il centro doganale digitale dell'UE consentiranno alle autorità doganali di effettuare analisi dei rischi a livello di UE e di affrontare le catene di approvvigionamento internazionali, compreso il commercio elettronico, da parte delle autorità doganali e di altri organismi di contrasto, attraverso controlli e verifiche di conformità efficaci.

La Commissione sostiene inoltre gli Stati membri nell'attuazione di solide misure sanitarie e fitosanitarie presso i porti. La Commissione è impegnata a rafforzare tali meccanismi e invita gli Stati membri a rafforzare e migliorare le misure di controllo sulle merci importate. Gli Stati membri **dovrebbero dare priorità all'attuazione della legislazione in materia di sicurezza marittima, adottare le migliori pratiche condivise nell'ambito del partenariato pubblico-privato dell'Alleanza europea dei porti al fine di contrastare la criminalità organizzata (compreso il traffico di stupefacenti) e la corruzione e affrontare la questione della sicurezza dei porti nel suo complesso,** garantendo personale sufficiente per la sicurezza e investimenti essenziali.

4.2. Rafforzare la resilienza e la preparazione dei porti e delle reti logistiche

I pericoli legati ai cambiamenti climatici, quali l'innalzamento del livello del mare, le tempeste costiere e la siccità nonché il degrado ambientale, comportano un aumento dei rischi di inondazioni e intrusione salina, con ripercussioni sulla navigabilità, sullo stato delle infrastrutture portuali così come sull'affidabilità, sull'efficienza e sulla sicurezza delle operazioni portuali e a livello di banchina. Al fine di sostenere gli Stati membri nella pianificazione della preparazione e della resilienza, **nel 2026 la Commissione presenterà un quadro europeo integrato per la resilienza ai cambiamenti climatici.**

Gli Stati membri sono tenuti a adottare e attuare strategie e piani nazionali di adattamento⁴⁶. Data la loro vulnerabilità e importanza strategica, **i porti dovrebbero elaborare propri piani di resilienza ai cambiamenti climatici.** Tali piani dovrebbero inoltre contribuire a contrastare il degrado ambientale. Nella costruzione di porti nuovi o nella ristrutturazione di quelli esistenti, nonché ai fini dello sviluppo infrastrutturale e operativo di interfacce con le reti logistiche, si dovrebbero applicare gli orientamenti in materia di immunizzazione dagli effetti del clima per le infrastrutture e i principi della "resilienza ai cambiamenti climatici fin dalla progettazione". **Lo scambio di migliori pratiche in materia di azione per la resilienza ai**

⁴⁶ Articolo 5, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

cambiamenti climatici presso i porti sarà agevolato nell'ambito dello spazio marittimo europeo.

Gli incidenti e gli eventi malevoli costituiscono una minaccia significativa per le infrastrutture dell'UE. La forza di una rete di trasporto è pari soltanto a quella del suo elemento più debole, di conseguenza una ridondanza sufficiente e collegamenti alternativi nella rete TEN-T sono fondamentali per proteggere le catene di approvvigionamento, prevenire shock economici sistemici e garantire la mobilità militare e la prontezza alla difesa. Per proteggere i porti nei confronti di rischi naturali e provocati dall'uomo, gli Stati membri **dovrebbero includere i porti nell'attuazione della direttiva sulla resilienza dei soggetti critici**⁴⁷. I futuri orientamenti per i soggetti critici faciliteranno la loro protezione e la sicurezza del personale. In linea con la strategia per l'Unione della preparazione, le autorità dovrebbero promuovere un livello elevato di consapevolezza dei rischi tra le comunità situate in prossimità delle zone portuali al fine di consentire ai residenti di reagire e rispondere in modo efficace in caso di incidente.

Il coordinatore dello spazio marittimo europeo faciliterà la pianificazione della resilienza per la connettività marittima e dell'entroterra collaborando con altri coordinatori dei corridoi di trasporto europei. Gli Stati membri dovrebbero inoltre dare priorità all'interoperabilità dei porti all'interno del sistema ferroviario dell'UE e al conseguimento di uno "stato di buona navigazione" entro il 2030 per le vie navigabili interne. In questo modo si affronteranno la resilienza delle vie navigabili interne, i vincoli di capacità a livello ferroviario, le strozzature presso i terminali e alle frontiere e lo scarso coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura.

Nel Mar Baltico, nel Mar Nero e nel Mediterraneo si registrano in modo sempre più frequente eventi di disturbo intenzionale (*jamming*) e spoofing ai danni dei sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS – *Global Navigation Satellite Systems*) i quali possono portare a collisioni in mare o nei porti. La recente autenticazione dei messaggi di navigazione del servizio aperto di Galileo e un servizio di monitoraggio delle interferenze di radiofrequenza, previsti nella proposta relativa al Fondo europeo per la competitività, contribuiscono ad affrontare questa minaccia crescente⁴⁸.

Gli Stati membri dovrebbero garantire che le merci critiche siano movimentate e immagazzinate in linea con le prescrizioni in materia di mobilità militare, con la strategia di costituzione delle scorte dell'UE⁴⁹ e il regime di sicurezza dell'approvvigionamento introdotto dal programma per l'industria europea della difesa. I porti, in particolare quelli di dimensioni inferiori, sono importanti ai fini della preparazione dell'UE e dovrebbero svolgere un ruolo importante quando gli Stati membri **ottimizzano la mappatura, la condivisione delle informazioni e il coordinamento per costituire e proteggere le scorte e ridurre al minimo le perturbazioni.** Il piano d'azione sulla sicurezza dei droni e antidrone⁵⁰

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

⁴⁸ I sistemi spaziali di osservazione della Terra quali Copernicus possono contribuire al monitoraggio della sicurezza dei porti.

⁴⁹ COM(2025) 528 final.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

mette a disposizione un pacchetto di strumenti, con prove di stress delle infrastrutture critiche, una maggiore conoscenza del settore marittimo e una preparazione coordinata antidrone.

Gli Stati membri dovrebbero proteggere e rafforzare le infrastrutture, le sovrastrutture e le attrezzature vulnerabili, affrontare le strozzature e intensificare gli sforzi volti a potenziare le loro infrastrutture critiche. Gli Stati membri dovrebbero garantire un grado sufficiente di ridondanza e capacità per assorbire perturbazioni a breve e medio termine nella loro catena logistica e nell'approvvigionamento di merci critiche, consentendo in particolare ai nodi di mobilità militare più vulnerabili di raggiungere livelli operativi adeguati.

4.3. Autonomia digitale per la sicurezza economica

I sistemi digitali portuali, la gestione del traffico e le piattaforme di logistica stanno diventando infrastrutture strategiche. Chiunque controlli i dati controlla anche i flussi. Gli scambi di dati possono rivelare informazioni commerciali riservate degli utenti dei porti e spesso dipendono da hardware e software stranieri; inoltre gran parte dei dati del blocco sono conservati al di fuori dell'UE. I criminali e gli attori statali ostili sfruttano sempre più le vulnerabilità intrinseche dei sistemi e dei processi digitali per il traffico di stupefacenti e gli attacchi informatici.

Sebbene le questioni relative alla cibersicurezza richiedano un'azione specifica, l'UE deve rafforzare e garantire la sovranità digitale sui dati alla base dei trasporti civili e militari. Ciò implica soluzioni di automazione sicure, infrastrutture cloud e di calcolo, l'uso dell'intelligenza artificiale e della connettività di prossima generazione (5G/6G, GNSS) al fine di evitare qualsiasi forma di coercizione a causa della sua capacità unica di soddisfare requisiti rigorosi in termini di latenza breve e capacità di trasmissione elevata a sostegno di servizi essenziali per le missioni.

L'UE ha inoltre bisogno di operatori e lavoratori formati, consapevoli del loro ruolo fondamentale nel garantire che le reti di infrastrutture critiche dell'UE funzionino come dovrebbero. Unitamente alla strategia industriale marittima, una nuova attenzione all'autonomia digitale offrirà alle imprese e agli imprenditori dell'UE l'opportunità di sviluppare e diffondere le soluzioni digitali di domani volte ad individuare e contrastare le attività criminali.

Al fine di rafforzare l'autonomia digitale dei porti nel contesto del quadro finanziario pluriennale attuale, **la Commissione sosterrà iniziative in materia di ricerca e sviluppo volte a garantire gli scambi e l'archiviazione di dati per i porti e i portatori di interessi lungo le catene logistiche multimodali.** Insieme agli Stati membri e ai settori dei trasporti, della logistica e dell'informatica, la Commissione **promuoverà e sosterrà soluzioni a favore della sovranità dell'UE sui dati alla base dei suoi trasporti civili e militari essenziali e cercherà di cooperare con i paesi che condividono gli stessi principi.**

4.4. Cibersicurezza

La complessità delle infrastrutture portuali e la crescente digitalizzazione creano rischi notevoli in materia di cibersicurezza⁵¹ per le catene di approvvigionamento e le infrastrutture critiche

⁵¹ La cibersicurezza marittima è disciplinata dalla direttiva NIS2 e dal regolamento sulla cibersolidarietà e, a livello internazionale, dal codice ISPS dell'IMO.

dell'UE, comprese preoccupazioni per i fornitori ad alto rischio che controllano sistemi chiave. Gli orientamenti dell'ENISA intitolati *Cyber Risk Management for Ports*⁵² e gli orientamenti dell'EMSA sulla gestione della cibersecurity a bordo delle navi⁵³ sostengono l'attuazione. La Commissione **continuerà a cooperare con l'IMO per promuovere norme globali armonizzate in materia di cibersecurity per il settore marittimo attraverso un codice a livello informatico non obbligatorio. L'ENISA aggiornerà gli orientamenti in materia di gestione dei rischi informatici nei porti** con misure all'avanguardia e tenendo conto degli sviluppi più recenti della politica dell'UE, quali la direttiva NIS2.

Insieme al gruppo di cooperazione NIS e all'ENISA, la Commissione effettuerà una **valutazione dei rischi per la cibersecurity nei porti coordinata a livello di Unione, al fine di individuare i rischi per la cibersecurity e raccomandare misure di attenuazione.** Nella revisione del regolamento sulla cibersecurity, la Commissione propone un quadro affidabile per la sicurezza delle catene di approvvigionamento delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. Sulla base della valutazione dei rischi per la sicurezza a livello di Unione, ciò consentirebbe di applicare restrizioni proporzionate ai fornitori ad alto rischio nelle nostre infrastrutture critiche. La Commissione effettuerà prove coordinate di preparazione ed esercitazioni di addestramento presso i porti in relazione a specifici scenari di rischio per la cibersecurity.

Al fine di consentire lo scambio di migliori pratiche e informazioni, la Commissione è pronta a collaborare con gli Stati membri nell'ambito di un **forum specifico per la cibersecurity e le autorità marittime/portuali degli Stati membri**, fondato sul gruppo di cooperazione NIS istituito a norma dell'articolo 14 della direttiva (UE) 2022/2555. Tale attività potrebbe riguardare minacce informatiche, incidenti, vulnerabilità, quasi-incidenti, la sensibilizzazione, la formazione, esercitazioni e competenze, lo sviluppo di capacità, norme e specifiche tecniche, con particolare attenzione ai porti di piccole e medie dimensioni. Si cercherà la partecipazione dell'ENISA, dell'EMSA e dei portatori di interessi pertinenti, così come il coordinamento con partenariati pubblico-privato, quali il Centro europeo di analisi della condivisione delle informazioni marittime (EM-ISAC), e le iniziative regionali, quali il polo di sicurezza marittima del Mar Nero. Il pacchetto omnibus digitale propone di istituire un punto di accesso unico per le comunicazioni obbligatorie di incidenti di cibersecurity.

Azioni faro

- *Aggiornare gli orientamenti esistenti in materia di sicurezza dei porti in modo da trattare adeguatamente tutte le minacce pertinenti;*
- *sviluppare quadri regionali congiuntamente con il SEAE per cooperare con paesi terzi al fine di migliorare la sicurezza dei porti e lavorare a un allineamento maggiore dei controlli doganali presso tutti i porti dell'UE, unitamente a migliori protocolli di sicurezza in tutto il mondo;*
- *proporre un quadro dell'UE per i controlli dei precedenti personali dei lavoratori portuali;*
- *creare un forum per la cibersecurity degli Stati membri e le autorità marittime/portuali per lo scambio di informazioni e migliori pratiche;*

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>

- *effettuare una valutazione dei rischi per la sicurezza coordinata a livello di Unione al fine di individuare i rischi di cibersicurezza e raccomandare misure adeguate per attenuarli.*

5. ACCESSO A FINANZIAMENTI E INVESTIMENTI

Soltanto una combinazione di finanziamenti dell'UE, nazionali e privati, sostenuti da quadri normativi prevedibili e da strumenti di riduzione dei rischi, affronterà le sfide e l'evoluzione dei ruoli che i porti si trovano a dover gestire. I portatori di interessi hanno fornito stime del fabbisogno di investimenti⁵⁴ sulla base dell'aumento dei flussi commerciali, degli sforzi di decarbonizzazione, dell'aumento delle dimensioni delle navi e delle esigenze in termini di sostenibilità e resilienza. Tra le strozzature nei finanziamenti figurano l'accesso a finanziamenti sicuri, l'aumento dei costi e procedure di autorizzazione lunghe e costose.

I finanziamenti pubblici, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato, se del caso, riducono i rischi per gli investitori privati, consentendo la realizzazione di progetti di notevole valore pubblico e affrontando sfide sociali. Tuttavia i finanziamenti pubblici sono limitati e **devono essere mirati per massimizzarne l'impatto (cfr. allegato 1 per i principi in materia di finanziamento)**.

Dal 2014 l'UE ha sostenuto progetti portuali in materia di energia, sostenibilità, connettività, innovazione e altri aspetti nel contesto di diversi strumenti, con circa 10 miliardi di EUR a favore della diffusione e oltre 200 milioni di EUR per la ricerca e l'innovazione, compresi il meccanismo per collegare l'Europa (MCE), il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e i programmi di coesione, Orizzonte 2020 e Orizzonte Europa⁵⁵. La Commissione **darà inoltre priorità al sostegno a favore dello sviluppo della fornitura di energia elettrica da terra presso i porti nell'ambito di un invito a presentare proposte dell'MCE per il 2026.**

Nel contesto del prossimo quadro finanziario pluriennale (2028-2034), una serie di strumenti può sostenere investimenti a favore di porti: il **Fondo europeo per la competitività** proposto potrebbe includere investimenti in infrastrutture, sovrastrutture e attrezzature pulite, sicure, a duplice uso, multimodali e sovrane digitalizzate presso i porti, comprese le infrastrutture di ricarica e le tecnologie blu. Il **meccanismo per collegare l'Europa 2028-2034 (MCE3)**, con un bilancio proposto per i trasporti di 51,5 miliardi di EUR, sarà uno strumento fondamentale dell'UE e, in tale contesto, i porti costituiranno parte delle priorità di finanziamento della connettività transfrontaliera⁵⁶. Il futuro programma **Orizzonte Europa 2028-2034** dovrebbe sostenere l'innovazione nei porti.

⁵⁴ L'ESPO stima tale importo a 80 miliardi di EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ MCE Trasporti (3,9 miliardi di EUR), MCE Energia (856 milioni di EUR), programmi del FESR e del Fondo di coesione (3,7 miliardi di EUR), Fondo per l'innovazione (870 milioni di EUR), Orizzonte 2020 e Orizzonte Europa (218 milioni di EUR). InvestEU ha mobilitato 200 milioni di EUR nei porti, più 730 milioni di EUR per il digitale e la cattura e lo stoccaggio del carbonio pertinenti per i porti. Il dispositivo per la ripresa e la resilienza sta fornendo, in taluni Stati membri, un sostegno significativo a progetti relativi alla fornitura di energia elettrica da terra e all'ecologizzazione dei porti.

⁵⁶ Il bilancio proposto per l'MCE 2028-2034 ammonta a 29,9 milioni di EUR per gli obiettivi specifici in materia di energia (COM(2025) 547 final).

Nell'ambito della proposta di regolamento che disciplina i **piani di partenariato nazionale e regionale**, in uno degli obiettivi specifici figurano misure volte a rafforzare le infrastrutture di trasporto dell'Unione e a contribuire al completamento della TEN-T, decarbonizzando e migliorando nel contempo la connettività, la sicurezza e l'accessibilità per le zone remote, periferiche e meno collegate. In considerazione dei fondi disponibili, **gli Stati membri e le regioni saranno in grado, a seconda delle esigenze e delle circostanze locali, di promuovere lo sviluppo dei loro porti.**

Come stabilito nella strategia industriale marittima dell'UE, il Fondo per l'innovazione, finanziato dall'EU ETS, aprirà nel 2027 un invito dedicato per il settore marittimo, che potrà apportare benefici anche a progetti presso i porti.

Nel periodo 2014-2025 il gruppo Banca europea per gli investimenti (gruppo BEI) ha fornito sostegno a progetti presso porti marittimi e di navigazione interna con circa 2,8 miliardi di EUR provenienti da risorse proprie, compresi progetti in materia di resilienza ai cambiamenti climatici, decarbonizzazione, coesione, innovazione, digitalizzazione, sicurezza e difesa, energie rinnovabili offshore e combustibili alternativi⁵⁷. **La Commissione chiederà servizi di consulenza della BEI al fine di fornire sostegno allo sviluppo di capacità specificamente per i porti della rete TEN-T di piccole e medie dimensioni.** La Commissione collaborerà inoltre con le banche e gli istituti nazionali di promozione e con i portatori di interessi finanziari privati al fine di individuare ulteriori soluzioni di finanziamento in linea con le priorità, i criteri e le condizioni di cui alla presente strategia.

Il panorama dinamico dell'industria portuale mondiale sta assistendo a sviluppi che vanno oltre le attività commerciali principali, estendendosi a tecnologie nuove e innovazioni che sbloccano opportunità nuove. Numerosi porti si stanno già diversificando con successo, ma esiste ancora un potenziale di crescita ulteriore. **I porti dell'UE dovrebbero perseguire strategie lungimiranti e fuori dagli schemi, integrando tecnologie all'avanguardia e pratiche sostenibili innovative.** In particolare i porti di piccole e medie dimensioni dovrebbero cogliere le opportunità commerciali offerte dalla transizione energetica e dalla digitalizzazione.

6. COESIONE SOCIALE, COMPETENZE E POSTI DI LAVORO DI QUALITÀ

6.1. I porti quali elementi di collegamento

I porti sono fattori abilitanti essenziali per lo sviluppo economico, la resilienza e la coesione sociale e territoriale delle zone artiche e costiere, delle isole e delle regioni ultraperiferiche e dei loro 20 milioni di cittadini dell'UE. Lo sviluppo industriale e i cluster marittimi innovativi nei porti migliorano l'economia locale, mentre gli spazi pubblici e privati lungo il litorale aumentano l'attrattiva delle città. Ciò può comportare una concorrenza per lo spazio e un impatto ambientale negativo nelle zone densamente popolate.

La Commissione **continuerà a sostenere la coesione territoriale e la connettività delle isole e delle regioni ultraperiferiche**, in particolare quelle soggette a sfide demografiche, attraverso finanziamenti a titolo della politica di coesione e del meccanismo per collegare l'Europa per i trasporti (MCE Trasporti) e **invita gli Stati membri a sostenere i miglioramenti in termini di infrastrutture, energia pulita e combustibili, sicurezza e sostenibilità per i porti di piccole e medie dimensioni**, in particolare nelle isole, nelle regioni remote e ultraperiferiche.

⁵⁷ <https://www.eib.org/en/products/index>: *What we offer*.

La Commissione **includerà misure politiche volte a rafforzare i contributi economici, ambientali e sociali dei porti alle comunità locali** nel quadro delle comunicazioni della futura strategia per le comunità costiere e della futura strategia per le isole. Le interazioni porto-città richiedono il conseguimento di un equilibrio tra fattori economici, ambientali e sociali. La Commissione **rafforzerà i dialoghi e sosterrà lo sviluppo di migliori pratiche e orientamenti al fine di migliorare le relazioni porto-città**⁵⁸. La Commissione propone inoltre una nuova tabella di marcia per porti di piccole e medie dimensioni competitivi.

6.2. Una forza lavoro qualificata e condizioni di lavoro sicure nei porti dell'UE

Una forza lavoro qualificata e costantemente formata è fondamentale ai fini della realizzazione di transizioni eque, pulite e digitali presso i porti e nell'ambito delle attività connesse dell'economia blu, anche nelle comunità locali circostanti i porti. Una nuova strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu nel contesto del patto europeo per gli oceani, prevista per il 2027, contribuirà a sviluppare **una forza lavoro qualificata di prossima generazione in tutti i settori dell'economia blu, compresi i porti.**

Nell'ambito del patto rafforzato per le competenze, annunciato nell'ambito dell'Unione delle competenze, la Commissione incoraggia **le parti sociali, i porti e altri portatori di interessi, compresi i centri di formazione pertinenti, a istituire un partenariato per le competenze dedicato per il settore portuale** al fine di anticipare le esigenze in termini di competenze, affrontare le carenze, promuovere iniziative di miglioramento delle competenze e di riqualificazione⁵⁹ così come un accesso inclusivo a posti di lavoro di qualità, in particolare per le donne e i giovani. L'industria marittima, compresi i porti, è invitata a **cooperare con il partenariato su vasta scala per l'ecosistema digitale nell'ambito del patto per le competenze** al fine di sostenere il miglioramento delle competenze digitali nel settore portuale, a **presentare impegni nell'ambito dell'Accademia per le competenze in materia di cibersicurezza** e a **utilizzare lo strumento del quadro europeo per le competenze in materia di cibersicurezza per i professionisti portuali.** Anche azioni complementari nell'ambito della strategia industriale marittima dell'UE volte a rendere più attraenti le carriere nel settore del trasporto marittimo e a promuovere la mobilità tra i ruoli a terra e in mare sono estremamente pertinenti per il settore portuale.

L'*acquis* dell'UE in materia di salute e sicurezza sul lavoro si applica ai porti. Inoltre il rafforzamento della cooperazione tra le autorità portuali nazionali, gli ispettorati del lavoro e le agenzie per la sicurezza marittima, compresa la cooperazione transfrontaliera con il sostegno dell'Autorità europea del lavoro, è fondamentale per proteggere i lavoratori.

Modifiche recenti⁶⁰ hanno inoltre chiarito l'applicazione delle norme in materia di inchieste su incidenti nel trasporto marittimo relative ai lavoratori portuali a bordo di navi. La direttiva

⁵⁸ Attraverso la missione dell'UE sulle città intelligenti e a impatto climatico zero, la missione dell'UE "Far rivivere i nostri oceani e le nostre acque", il patto europeo per gli oceani, la strategia per le comunità costiere e l'approccio "dalla sorgente al mare" della strategia sulla resilienza idrica. Le iniziative urbane dell'UE, quali il "Green City Accord" e il Patto dei sindaci, incoraggiano il perseguimento di ambiziosi obiettivi ambientali e climatici nelle città portuali.

⁵⁹ Sulla base di iniziative quali la raccomandazione del Consiglio relativa alla garanzia di una transizione equa verso la neutralità climatica, il regolamento sull'industria a zero emissioni nette (comprese le accademie a zero emissioni nette) e la tabella di marcia per posti di lavoro di qualità.

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

relativa al controllo da parte dello Stato di approdo⁶¹ prevede un sistema di controlli mirati a campione della conformità delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE. Al fine di migliorare ulteriormente la sicurezza, e con il coinvolgimento delle parti sociali, **la Commissione elaborerà orientamenti sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima ai lavoratori portuali a bordo di navi.** L'UE sosterrà ricerche e orientamenti ulteriori in materia di **manipolazione in condizioni di sicurezza di combustibili alternativi, rinnovabili, a basse e a zero emissioni di carbonio nell'area portuale** nell'ambito di Orizzonte Europa e **la Commissione preparerà materiale di orientamento e formazione sulla manipolazione in condizioni di sicurezza dei combustibili alternativi presso i porti.**

L'UE continuerà a promuovere norme rigorose in materia di sicurezza e lavoro, il dialogo sociale e le buone pratiche, anche in seno a consessi internazionali. **Gli Stati membri sono incoraggiati a supportare miglioramenti in materia di sicurezza e sostenibilità⁶² nei porti e a garantire l'attuazione e il rispetto della legislazione nazionale e dell'Unione in materia di lavoro e dei contratti collettivi.**

Azioni faro

- *Sostenere i porti di piccole e medie dimensioni con una tabella di marcia specifica (allegato 2);*
- *sostenere lo sviluppo di una forza lavoro qualificata di prossima generazione in tutti i settori dell'economia blu, compresi i porti, attraverso azioni nell'ambito della strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu;*
- *sostenere le parti sociali e i portatori di interessi pertinenti nell'istituzione di un patto per le competenze per il settore portuale in materia di miglioramento delle competenze, riqualificazione e inclusione dei lavoratori;*
- *elaborare orientamenti sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima ai lavoratori portuali a bordo di navi;*
- *preparare orientamenti sulla manipolazione in condizioni di sicurezza dei combustibili alternativi nei porti.*

7. CONCLUSIONI

La presente strategia sottolinea il ruolo fondamentale dei porti per l'economia e la società dell'UE. Definisce un quadro per adeguare il settore portuale dell'UE alle esigenze future, migliorarne la competitività, ampliare il ruolo dei porti per la società in modo sicuro e sostenibile e aumentare la resilienza, la mobilità militare e la sicurezza informatica ed economica. La Commissione si impegna a garantire l'attuazione efficace e il conseguimento degli obiettivi della presente strategia insieme a tutti i portatori di interessi di cui sopra. A tale fine la Commissione istituirà un **consiglio di alto livello per le industrie marittime e i porti**, presieduto dal commissario responsabile e dai vicepresidenti esecutivi, al fine di mantenere uno scambio continuo sull'attuazione delle azioni delineate nella **strategia marittima industriale e nella strategia portuale dell'UE** e di raccogliere riscontri sugli sviluppi del mercato.

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

⁶² Tra cui figurano la direttiva 2012/18/UE (Seveso) e la direttiva 2014/34/UE (ATEX); la direttiva 1999/92/CE (tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori) e la direttiva (UE) 2024/1788 (pacchetto gas e idrogeno).

ALLEGATO 1: principi di finanziamento⁶³

A) Principi comuni per i progetti portuali dell'UE in tutti i flussi di finanziamento pertinenti dell'UE:

- i finanziamenti pubblici dovrebbero concentrarsi sul conseguimento dell'impatto massimo e più catalitico sulle sfide pubbliche e sociali, in linea con le norme applicabili in materia di aiuti di Stato;
- le sovvenzioni dovrebbero essere concesse soltanto a progetti di evidente interesse pubblico, che stimolino gli investimenti privati e ne riducano i rischi;
- tra le priorità pubbliche dovrebbero figurare la resilienza delle catene critiche di approvvigionamento e logistiche, la connettività, la fornitura di combustibili verdi, la fornitura di energia elettrica e la ricarica da terra, l'elettrificazione dei porti e le connessioni alla rete, le infrastrutture verdi e le operazioni portuali sostenibili, le capacità a duplice uso e la sicurezza fisica e digitale dei porti, la lotta alla criminalità e al traffico di stupefacenti, la creazione di opportunità di lavoro nell'ambito delle comunità costiere, l'economia circolare, la riduzione dei rifiuti e il riciclaggio;
- è opportuno prestare particolare attenzione, in tutte le isole e le regioni costiere e ultraperiferiche, a seconda delle loro esigenze, ai porti di piccole e medie dimensioni, in particolare in termini di miglioramento della sicurezza, dell'elettrificazione e dell'accesso alle reti;
- è opportuno dare priorità allo sviluppo di soluzioni dell'UE e aumentarne la diffusione;
- creare una rete portuale resiliente di porti, in grado di garantire catene di approvvigionamento e logistiche critiche, la mobilità militare e la connettività, anche nelle isole e nelle regioni ultraperiferiche, nonché proteggere i porti marittimi dell'UE da minacce internazionali;
- i porti dell'UE direttamente esposti alla concorrenza sleale da parte di porti di paesi terzi dovrebbero beneficiare di finanziamenti per le infrastrutture verdi e le attrezzature portuali;
- i finanziamenti pubblici a favore di soggetti all'interno di porti dell'UE controllati direttamente o indirettamente da interessi di paesi terzi dovrebbero essere esaminati attentamente nei casi connessi alla sicurezza dell'UE e agli interessi di ordine pubblico, comprese le infrastrutture critiche o a duplice uso;
- dovrebbero essere incentivate soluzioni per sostenere l'innovazione e la resilienza nell'UE e dovrebbero essere esplorate sinergie tra i settori;
- dovrebbero essere presi in considerazione i potenziali vantaggi in termini di sicurezza derivanti dalla dipendenza da fornitori di tecnologie e servizi aventi sede all'interno dell'UE o provenienti da paesi che condividono gli stessi principi;
- le soluzioni proposte da soggetti di paesi dell'allargamento dovrebbero essere considerate parte della catena di approvvigionamento dell'UE di più ampia portata.

B) Principi guida per il sostegno a favore di progetti portuali in paesi terzi:

- concentrarsi su partenariati reciprocamente vantaggiosi, nel contesto dei quali siano condivise priorità quali l'attuazione di norme comuni, lo sviluppo di capacità in

⁶³ Il presente allegato non pregiudica le procedure legislative relative all'adozione del quadro finanziario pluriennale 2028-2034.

materia di misure normative, l'espansione delle infrastrutture per i combustibili puliti, la protezione dell'ambiente, della biodiversità e del clima, le priorità in materia di allargamento, la protezione e la sicurezza marittime e portuali, nonché la lotta contro il traffico di stupefacenti e la tratta di esseri umani e altri tipi di uso illegale o illecito delle infrastrutture portuali. Garantire la concorrenza leale, il rispetto dei diritti umani, delle norme sociali e ambientali, la protezione del clima e il rispetto delle prescrizioni in materia di sicurezza;

- salvaguardare la competitività dell'UE (compreso un controllo della competitività per valutare il sostegno finanziario a favore di progetti portuali che inciderebbero negativamente sulle attività nei porti dell'UE entro 300 miglia nautiche);
- favorire gli obiettivi strategici dell'UE relativi alla connettività e al commercio, all'importazione/esportazione di materie prime critiche o di combustibili rinnovabili e di altre merci di importanza cruciale per l'economia dell'UE;
- garantire che gli accordi internazionali pertinenti tra l'UE e paesi terzi prevedano condizioni eque di accesso al mercato per i servizi portuali e presso i terminali e per le concessioni per la fornitura di tali servizi, con meccanismi chiari per seguirne l'applicazione;
- sostenere l'adesione ad ambiziosi accordi internazionali vincolanti in seno all'IMO.

ALLEGATO 2: una tabella di marcia nuova per porti di piccole e medie dimensioni competitivi

I porti di piccole e medie dimensioni e situati su isole rappresentano una parte importante del sistema portuale europeo e presentano un potenziale notevole. Sostengono le comunità costiere, la connettività e la coesione territoriale, collegando nel contempo le economie regionali e contribuendo alle priorità dell'Unione a livello locale e regionale. Svolgono inoltre un ruolo nel contesto dell'autonomia strategica dell'Unione, in particolare nelle catene di approvvigionamento energetiche e critiche, e sostengono l'economia blu, compresa la pesca, nonché segmenti di mercato importanti e specializzati quali il trasporto di passeggeri, l'energia e l'energia elettrica offshore. La presente strategia presta pertanto particolare attenzione ai porti di piccole e medie dimensioni, anche in relazione alla semplificazione, all'innovazione, allo spazio marittimo europeo, all'elettrificazione e alla sicurezza. La strategia per le comunità costiere sosterrà ulteriormente la competitività e la diversificazione delle regioni costiere, prestando particolare attenzione ai porti di piccole dimensioni. La **tabella di marcia** della Commissione **sulla transizione energetica della pesca e dell'acquacoltura dell'UE** affronterà inoltre l'uso delle energie rinnovabili nei porti di piccole dimensioni e sosterrà lo sviluppo di una metodologia armonizzata dell'UE per misurare il consumo di energia e le emissioni nei porti. Saranno inoltre forniti sostegno e orientamenti mirati.

- **Priorità di finanziamento specifica, finanziamento a titolo della politica di coesione e sviluppo di capacità finanziarie e preparazione di progetti** da parte del polo di consulenza della BEI;
- migliore **sostegno da parte degli Stati membri** grazie alla decisione sui servizi di interesse economico generale;
- promozione dell'**elettrificazione di siti e cluster industriali** grazie al futuro piano d'azione per l'elettrificazione;
- **progetti pilota sull'integrazione di fonti energetiche alternative** (potenziali finanziamenti europei per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura);
- **piattaforma BlueInvest** per il sostegno alla sperimentazione di tecnologie nuove, alla convalida del mercato, all'assistenza tecnica e alla raccolta di fondi;
- **consulenza in materia di cibersicurezza e sviluppo di capacità;**
- estensione dell'alleanza dei porti al fine di condividere **le migliori pratiche e la consulenza in materia di lotta contro il traffico di stupefacenti e le attività criminali;**
- il futuro **piano di lavoro dello spazio marittimo europeo** affronterà lo sviluppo di poli e collegamenti sostenibili e verdi per il trasporto marittimo a corto raggio e la collaborazione tra i porti, prestando particolare attenzione ai porti più piccoli;
- il **piano d'azione sul trasporto per vie navigabili interne per il periodo 2028-2034** comprenderà azioni specifiche volte a promuovere la condivisione delle conoscenze e a sostenere i porti interni.

ALLEGATO 3: sintesi di azioni e orientamenti

Pilastro I – RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ, L'INNOVAZIONE E LA DIGITALIZZAZIONE

La Commissione intende:

- a partire dal 2026, dare priorità a iniziative reciprocamente vantaggiose presso porti di paesi terzi, in linea con chiari principi guida;
- a partire dal 2026, applicare i principi della presente strategia nei negoziati sugli accordi internazionali e sui quadri di cooperazione;
- a partire dal 2026, continuare a perseguire l'accesso al mercato nei negoziati sugli accordi di libero scambio e, unitamente al servizio europeo per l'azione esterna (SEAE), continuare a interagire con i paesi terzi al fine di promuovere condizioni di investimento eque e l'accesso da parte delle imprese dell'UE;
- a partire dal 2026, sostenere gli Stati membri nei loro sforzi di normazione internazionale attraverso un asse di intervento nuovo relativo ai porti e ai terminali innovativi nel contesto del forum ad alto livello sulla normazione europea;
- entro il 2028, elaborare orientamenti rivolti agli Stati membri al fine di consentire valutazioni di investimenti esteri nei porti in linea con gli impegni internazionali dell'UE, nonché un quadro per la mappatura e il monitoraggio degli investimenti esteri nei porti dell'UE;
- a partire dal 2026, porre maggiormente l'accento sulla diffusione al di là della fase pilota nelle future iniziative di Orizzonte Europa, tra cui l'area tematica prioritaria "Porti del futuro";
- rafforzare la leadership tecnologica dell'Unione nell'uso di combustibili alternativi, nell'elettrificazione, nella progettazione, nell'ammodernamento di attrezzature, nell'efficienza energetica e nella digitalizzazione, e includere sistemi di conversione dell'energia, circolarità e soluzioni digitali;
- a partire dal 2026, cercare di rafforzare la cooperazione pubblico-privato nell'ambito del programma quadro Orizzonte Europa 2028-2034 nei settori prioritari;
- nel 2026, rafforzare le norme sull'accesso agli impianti di servizio ferroviari;
- nel 2028, proporre un programma d'azione sul trasporto per vie navigabili interne per il periodo 2028-2034, che si concentrerà sui porti interni;
- entro il 2028, definire orientamenti dell'UE per una condivisione efficiente dei dati nel contesto della catena dei trasporti;
- nel 2027, se del caso, anche alla luce dell'esito della consultazione pubblica, valutare se sia necessario modificare le soglie e fornire ulteriori orientamenti che offrano esempi e chiarimenti interpretativi delle norme di cui al regolamento generale di esenzione per categoria, anche per quanto riguarda gli investimenti a favore di infrastrutture portuali;
- nel 2026, riesaminare gli orientamenti dell'UE sulle concentrazioni al fine di fornire orientamenti chiari e aggiornati sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di concentrazioni agli effetti orizzontali e non orizzontali delle concentrazioni.

Il coordinatore europeo dello spazio marittimo europeo intende:

- dare priorità, nel futuro piano di lavoro per lo spazio marittimo europeo, allo sviluppo di poli e collegamenti sostenibili e verdi per il trasporto marittimo a corto raggio, promuovere la collaborazione tra i porti, focalizzando l'attenzione sui porti di dimensioni

inferiori, all'ammodernamento delle infrastrutture marittime e all'integrazione con il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne;

- facilitare la pianificazione della resilienza attraverso seminari con altri coordinatori dei corridoi di trasporto europei al fine di esaminare opzioni di emergenza per la connettività marittima e dell'entroterra in caso di perturbazioni presso i porti principali sulle rotte di trasporto chiave.

Gli Stati membri sono invitati a:

- svolgere un ruolo guida nella definizione di norme internazionali tecniche globali nel contesto dei pertinenti consessi internazionali, tra i quali figura l'ISO;
- prevenire, attenuare e affrontare i rischi associati alla proprietà e al controllo stranieri di infrastrutture strategiche a duplice uso e delle relative operazioni;
- garantire la possibilità di ottenere il controllo o il diritto d'uso pubblico temporaneo di infrastrutture, risorse o attrezzature strategiche a duplice uso a norma del diritto nazionale;
- garantire che le misure necessarie di cui al regolamento sulla mobilità militare siano attuate pienamente e rapidamente, una volta adottato tale atto legislativo;
- razionalizzare le procedure di pianificazione e autorizzazione al fine di consentire una rapida adozione dell'innovazione presso i porti;
- dare maggiore priorità al miglioramento della disponibilità e della capacità dei collegamenti con l'entroterra tramite ferrovia e vie navigabili interne.

razionalizzare la pianificazione territoriale e le procedure di autorizzazione al fine di consentire un rapido sviluppo di ulteriori zone ad uso portuale.

I portatori di interessi del settore sono incoraggiati a:

- sostenere l'adozione e la distribuzione della ricerca finanziata dall'UE, condividere le migliori pratiche e sviluppare partenariati e nuovi modelli commerciali che vadano oltre le sfide specifiche/locali, nonché rispondere alle esigenze del mercato in generale, comprese quelle dei porti di piccole e medie dimensioni.

Gli Stati membri e i portatori di interessi sono invitati a:

- applicare i principi guida stabiliti nella presente strategia anche alle proprie iniziative e rafforzare il coordinamento generale e lo scambio di informazioni;
- razionalizzare le procedure di pianificazione e autorizzazione al fine di consentire una rapida adozione dell'innovazione presso i porti;
- dare maggiore priorità ai collegamenti con l'entroterra tramite ferrovia e vie navigabili interne;
- mirare a conseguire un equilibrio tra utile sul capitale investito dagli operatori privati e obblighi contrattuali adeguati (durata, condizioni trasparenti ed eque per i rinnovi, clausole di flessibilità) al fine di garantire la resilienza, la protezione, la sicurezza e la riduzione delle emissioni.

Pilastro II – FAR PROGREDIRE LA TRANSIZIONE ENERGETICA, LA SOSTENIBILITÀ E LE INDUSTRIE PULITE

La Commissione intende:

- nel 2026, continuare a monitorare la diffusione della fornitura di energia elettrica da terra e, nel futuro piano d'azione per l'elettrificazione, introdurre misure nuove a sostegno dell'elettrificazione dei porti e promuovere una maggiore trasparenza della fissazione dei prezzi della fornitura di energia elettrica da terra;
- sfruttare le opportunità offerte dall'attuazione dell'iniziativa T-MED a sostegno della connettività energetica sostenibile tra i porti del Mediterraneo;
- nel futuro pacchetto sull'Unione dell'energia, valutare come promuovere la disponibilità di combustibili sostenibili presso i porti;
- nella futura revisione del regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, prendere in considerazione misure volte ad accelerare la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi per il trasporto marittimo;
- coordinare gli sforzi degli Stati membri e facilitare lo scambio di migliori pratiche, eventualmente anche attraverso orientamenti;
- entro la fine del 2026, valutare la capacità di infrastruttura e le esigenze future per la fornitura di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio presso i porti e ai porti attraverso l'alleanza per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio;
- nel 2026, nel contesto dell'impresa comune "Idrogeno pulito", commissionare uno studio volto a sostenere le attività della Commissione nell'ambito della coalizione globale dei porti per l'idrogeno;
- a partire dal 2026, sostenere i partenariati con i porti, le autorità locali e i cluster industriali;
- incoraggiare una cooperazione più stretta tra porti, imprese del settore dell'energia, gestori di rete e autorità locali ed essere pronta a fornire orientamenti informali su questioni relative all'antitrust;
- entro il 2027, organizzare una serie di seminari mirati rivolti ai porti;
- rivedere l'atto delegato relativo agli aspetti climatici della tassonomia al fine di migliorare l'utilizzabilità dei criteri di vaglio tecnico e di semplificarli e aggiornarli al fine di tenere conto degli sviluppi politici, legislativi e tecnologici pertinenti;
- adoperarsi per rendere più coerenti la misurazione e la comunicazione delle emissioni presso i porti.

Gli Stati membri sono invitati a:

- sostenere le tecnologie non cablate e le soluzioni di reti intelligenti, le procedure digitalizzate e un migliore utilizzo delle risorse di rete esistenti;
- promuovere soluzioni di gestione della domanda, in particolare per i porti di piccole e medie dimensioni;
- rafforzare le sinergie tra le reti TEN-T e TEN-E e altre pianificazioni delle reti di energia elettrica e, in tale contesto, includere le esigenze onshore, come rispecchiate nei piani nazionali di sviluppo della rete nell'ambito dei futuri piani di sviluppo della rete offshore;
- rispecchiare nelle procedure nazionali e nelle valutazioni caso per caso la presunzione di interesse pubblico prevalente per l'infrastruttura della rete elettrica, compresa la fornitura di energia elettrica da terra presso i porti;
- destinare una parte dei proventi dell'EU ETS a investimenti nella decarbonizzazione del settore marittimo in tutto il settore marittimo in Europa;

- sostenere una cooperazione strutturata tra i porti e i cluster industriali locali al fine di promuovere le energie rinnovabili, la condivisione dell'energia, il riutilizzo del calore di scarto, le soluzioni di stoccaggio e lo sviluppo di comunità energetiche incentrate sui porti;
- utilizzare, se del caso, le disposizioni relative allo sviluppo dei porti previste dalla direttiva quadro sulle acque e garantire un'attuazione tempestiva delle nuove norme ambientali in materia di inquinamento marino causato dal trasporto marittimo presso i porti;
- affrontare le emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici presso i porti nell'attuazione dei loro piani nazionali per l'energia e il clima e dei programmi nazionali di controllo dell'inquinamento atmosferico.

Pilastro III — PROTEGGERE E RENDERE SICURI I PORTI

La Commissione intende:

- entro il 2027, aggiornare gli orientamenti esistenti sulla legislazione in materia di sicurezza marittima in modo da trattare adeguatamente tutte le minacce pertinenti;
- entro la fine del 2026, collaborare con gli Stati membri dell'UE per aggiornare gli orientamenti internazionali in seno all'IMO;
- entro la fine del 2026, presentare una strategia anticorruzione dell'UE;
- nel 2027, proporre un quadro dell'UE per i controlli dei precedenti personali dei lavoratori portuali;
- nel 2027, estendere gli sforzi in materia di sicurezza ai porti interni, compresi quelli non contemplati dal codice ISPS, in collaborazione con le commissioni fluviali;
- nel 2027, pubblicare le migliori pratiche per prevenire il traffico di stupefacenti ed esaminare la possibilità di approfondire la cooperazione con i paesi candidati;
- entro il 2027, sviluppare quadri regionali congiuntamente con il SEAE per cooperare con paesi terzi al fine di migliorare la sicurezza dei porti e lavorare a un allineamento maggiore dei controlli doganali presso tutti i porti dell'UE, unitamente a migliori protocolli di sicurezza in tutto il mondo;
- entro il 2027, lavorare allo scambio di informazioni pubblico-privato e viceversa tra le autorità doganali e le società di logistica marittima;
- essere pronta a valutare in che misura gli strumenti antitrust possano sostenere l'applicazione degli orientamenti o delle migliori pratiche sviluppati/e dall'Alleanza europea dei porti;
- nel 2026 presentare un quadro europeo integrato per la resilienza ai cambiamenti climatici;
- a partire dal 2026, sostenere iniziative in materia di ricerca e sviluppo volte a garantire gli scambi e l'archiviazione di dati per i porti e i portatori di interessi lungo le catene logistiche multimodali;
- a partire dal 2026, promuovere e sostenere soluzioni a favore della sovranità dell'UE sui dati alla base dei suoi trasporti civili e militari essenziali e cercare di cooperare con i paesi che condividono gli stessi principi;

- nel 2027, continuare a cooperare con l'IMO per promuovere norme globali armonizzate in materia di cibersicurezza per il settore marittimo attraverso un codice a livello informatico non obbligatorio;
- entro il 2027, aggiornare gli orientamenti dell'ENISA in materia di gestione dei rischi informatici nei porti;
- entro il 2027, effettuare una valutazione dei rischi per la sicurezza coordinata a livello di Unione al fine di individuare i rischi per la cibersicurezza e raccomandare misure adeguate per attenuarli;
- entro il 2027, creare un forum per la cibersicurezza affinché gli Stati membri e le autorità marittime/portuali possano scambiarsi informazioni e migliori pratiche.

Gli Stati membri sono invitati a:

- dare priorità all'attuazione della legislazione in materia di sicurezza marittima e adottare le migliori pratiche condivise nell'ambito del partenariato pubblico-privato dell'Alleanza europea dei porti al fine di contrastare la criminalità organizzata (compreso il traffico di stupefacenti) e la corruzione e affrontare la questione della sicurezza dei porti nel suo complesso;
- dare priorità all'interoperabilità dei porti all'interno del sistema ferroviario dell'UE e al conseguimento di uno "stato di buona navigazione" entro il 2030 per le vie navigabili interne;
- includere i porti nell'attuazione della direttiva sulla resilienza dei soggetti critici (direttiva CER);
- garantire che le merci critiche siano movimentate e immagazzinate in linea con le prescrizioni in materia di mobilità militare, con la strategia di costituzione delle scorte dell'UE e il regime di sicurezza dell'approvvigionamento introdotto dal programma per l'industria europea della difesa;
- ottimizzare la mappatura, la condivisione delle informazioni e il coordinamento per costituire e proteggere le scorte e ridurre al minimo le perturbazioni, prendendo in considerazione ruoli specifici per i porti più piccoli.

Gli Stati membri e i portatori di interessi sono invitati a:

- elaborare piani di resilienza ai cambiamenti climatici e scambiarsi migliori pratiche in materia di azione per la resilienza ai cambiamenti climatici presso i porti;
- proteggere e rafforzare le infrastrutture, le sovrastrutture e le attrezzature vulnerabili, affrontare le strozzature e intensificare gli sforzi volti a rafforzare le loro infrastrutture critiche;
- garantire un grado sufficiente di ridondanza e capacità per assorbire perturbazioni a breve e medio termine nella loro catena logistica e nell'approvvigionamento di merci critiche, consentendo in particolare ai nodi di mobilità militare più vulnerabili di raggiungere livelli operativi adeguati.

Il coordinatore dello spazio marittimo europeo intende:

- facilitare la pianificazione della resilienza per la connettività marittima e dell'entroterra collaborando con altri coordinatori dei corridoi di trasporto europei.

Pilastro IV – ACCESSO A FINANZIAMENTI E INVESTIMENTI

La Commissione intende:

- applicare i principi di finanziamento sviluppati nella strategia a tutti gli strumenti di finanziamento, comprese le azioni pertinenti a sostegno dell'innovazione nei porti nell'ambito di Orizzonte Europa 2028-2034;
- dare priorità al sostegno a favore dello sviluppo della fornitura di energia elettrica da terra presso i porti nell'ambito di un invito a presentare proposte dell'MCE per il 2026;
- utilizzare al meglio i finanziamenti disponibili nel contesto del quadro finanziario pluriennale attuale per sostenere le priorità della strategia;
- chiedere servizi di consulenza della BEI, attraverso JASPERS, al fine di fornire sostegno allo sviluppo di capacità specificamente per i porti della rete TEN-T di piccole e medie dimensioni;
- collaborare con le banche e gli istituti nazionali di promozione e con i portatori di interessi finanziari privati al fine di individuare ulteriori soluzioni di finanziamento per i porti e gli operatori della navigazione marittima e interna.

La BEI è invitata a:

- continuare a offrire finanziamenti e consulenza al settore e mantenere il dialogo con la Commissione, gli Stati membri, i cofinanziatori e l'industria al fine di portare avanti le priorità della strategia e migliorare l'accesso ai finanziamenti e all'assistenza tecnica per i porti e le imprese di tutte le dimensioni, in particolare per gli operatori e i porti di dimensioni inferiori e le PMI del settore portuale.

Gli Stati membri e le regioni sono invitati a:

- a seconda delle esigenze e delle circostanze locali, promuovere lo sviluppo dei loro porti.

I portatori di interessi del settore sono invitati a:

- perseguire strategie lungimiranti e fuori dagli schemi, integrando tecnologie all'avanguardia e pratiche sostenibili innovative.

Pilastro V – COESIONE SOCIALE, COMPETENZE E POSTI DI LAVORO DI QUALITÀ**La Commissione intende:**

- continuare a sostenere la coesione territoriale e la connettività delle isole e delle regioni ultraperiferiche, in particolare quelle soggette a sfide demografiche;
- nel 2026, includere misure politiche volte a rafforzare i contributi economici, ambientali e sociali dei porti alle comunità locali nel quadro della futura strategia per le isole e di quella per le comunità costiere;
- a partire dal 2026, rafforzare i dialoghi e sostenere lo sviluppo di migliori pratiche e orientamenti al fine di migliorare le relazioni porto-città;
- nel 2026, sostenere i porti di piccole e medie dimensioni con una tabella di marcia specifica (allegato 2);
- nel 2026, pubblicare una tabella di marcia per la transizione energetica per la pesca e l'acquacoltura dell'UE;

- nel 2027, contribuire a sviluppare una forza lavoro qualificata di prossima generazione in tutti i settori dell'economia blu, compresi i porti, attraverso azioni nell'ambito della strategia per il ricambio generazionale nell'economia blu;
- entro il 2027, elaborare orientamenti sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima ai lavoratori portuali a bordo di navi;
- a partire dal 2026, sostenere ricerche e orientamenti ulteriori in materia di manipolazione in condizioni di sicurezza di combustibili alternativi, rinnovabili, a basse e a zero emissioni di carbonio nell'area portuale nel quadro di Orizzonte Europa;
- entro il 2027, preparare materiale di orientamento e formazione sulla manipolazione in condizioni di sicurezza dei combustibili alternativi.

Gli Stati membri sono invitati a:

- sostenere i miglioramenti in termini di infrastrutture, energia pulita e combustibili, sicurezza e sostenibilità per i porti di piccole e medie dimensioni, in particolare nelle isole, nelle regioni remote e ultraperiferiche;
- supportare miglioramenti in materia di sicurezza e sostenibilità nei porti e garantire l'attuazione e il rispetto della legislazione nazionale e dell'Unione in materia di lavoro e contratti collettivi.

Le parti sociali e altri portatori di interessi del settore sono invitati a:

- istituire un partenariato per le competenze dedicato per il settore portuale al fine di sostenere il miglioramento delle competenze, la riqualificazione e l'inclusione dei lavoratori.

Il settore marittimo è invitato a:

- cooperare con il partenariato su vasta scala per l'ecosistema digitale nell'ambito del patto per le competenze al fine di sostenere il miglioramento delle competenze digitali nel settore portuale;
- presentare impegni nell'ambito dell'Accademia per le competenze in materia di cibersicurezza e utilizzare lo strumento del quadro europeo per le competenze in materia di cibersicurezza per i professionisti portuali.