

Bruxelas, 5 de março de 2026
(OR. en)

6926/26

MAR 27
TRANS 112
JAI 300

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	4 de março de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES Estratégia Portuária da UE

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 112 final.

Anexo: COM(2026) 112 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 4.3.2026
COM(2026) 112 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

Estratégia Portuária da UE

{SWD(2026) 81 final}

1. INTRODUÇÃO

Durante milénios, os portos foram pontos de encontro e de passagem de pessoas, bens e ideias. O enorme volume de atividade em torno dos portos levou à criação das cidades portuárias que conhecemos hoje e o alcance dos portos alargou-se, permitindo o comércio regional e mundial. Atualmente, **a força industrial e a capacidade de exportação da UE dependem da sua capacidade de possuir uma estreita ligação aos fluxos comerciais mundiais**. Os portos são interfaces essenciais entre a economia europeia e os mercados internacionais. Os portos são também **um elo vital para as ilhas, as regiões costeiras e as regiões ultraperiféricas, que deve ser preservado**.

A geopolítica atravessa diretamente as nossas cadeias de abastecimento e os nossos portos são vitais para **a segurança e a autonomia estratégica da Europa**. É essencial expandir a capacidade, descarbonizar, digitalizar e reforçar a segurança dos portos, em simultâneo e em grande escala. **Têm potencial para se tornarem anfitriões de novas indústrias, energias limpas e polos de inovação e, atualmente, já assumem um papel crucial no aprovisionamento energético, na defesa e na economia azul da UE**.

A transformação proporciona oportunidades aos portos e à economia da UE. Mas, paralelamente, os portos estão expostos a novas vulnerabilidades e responsabilidades — desde a luta contra as redes de criminalidade organizada, as ciberameaças e as ameaças apresentadas por drones, até à resposta às preocupações em torno da propriedade estrangeira e à intensificação da concorrência de países terceiros. À medida que potências mundiais se confrontam para alargar ou proteger as suas esferas de influência, os portos correm o risco de se tornarem um campo de batalha. Temos de reforçar o papel dos portos enquanto plataformas comerciais competitivas, bem como apoiá-los como infraestruturas críticas para a segurança económica da UE e como prestadores de serviços públicos para a resiliência da nossa sociedade.

Anualmente, os **portos da UE** movimentam mais de 3,4 mil milhões de toneladas (74 %) das mercadorias que entram ou saem da Europa e cerca de 395 milhões de passageiros¹. Com quase 3 milhões de escalas portuárias por ano, a UE contabiliza 23 % das escalas portuárias em todo o mundo. A sua pegada económica atingiu um volume de negócios de cerca de 90 mil milhões de EUR em 2022 e aproximadamente 423 000 postos de trabalho diretos². A rede transeuropeia de transportes baseia-se em 283 portos marítimos, 223 portos de navegação interior e 44 portos mistos. Os portos de pequena e média dimensão prestam serviços importantes em regiões ultraperiféricas, zonas remotas, ilhas e mercados altamente especializados. Os intervenientes portuários incluem as autoridades portuárias, os operadores de terminais, os operadores de rebocadores, os pilotos marítimos, os fornecedores de combustível e de meios portuários de receção, que prestam serviços a empresas de transporte marítimo e logística, assim como a outras partes interessadas.

Num amplo processo de consulta³, o setor, os Estados-Membros e outras partes interessadas confirmaram a necessidade de reforçar a competitividade dos portos, capacitá-los para a transição energética, descarbonizá-los, melhorar a sua segurança e resiliência, proporcionar-

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

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

³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14659-Estrategia-dos-Portos-da-UE_pt.

lhes acesso ao financiamento e torná-los mais seguros, nomeadamente para trabalhar. A diversidade dos portos, em termos de dimensão, localização, segmentos de mercado servidos, modelos de governação e partes interessadas, exige uma abordagem ampla e flexível.

Com base na política portuária de 2013, a UE **atua agora** ao proporcionar um quadro para o futuro dos portos europeus. A Estratégia Portuária da UE reúne iniciativas novas e em curso, simplificação e orientações sobre a execução da legislação em vigor⁴.



2. REFORÇO DA COMPETITIVIDADE, DA INOVAÇÃO E DA DIGITALIZAÇÃO

2.1. *Manter a competitividade mundial*

A presente estratégia apoia os portos da UE na manutenção e no reforço da sua competitividade. Centra-se na inovação e na digitalização, na melhoria das ligações ao interior, nas prioridades comuns de financiamento da UE, na simplificação regulamentar e no desenvolvimento de novas oportunidades de negócio.

O comércio marítimo é intrinsecamente mundial. Por conseguinte, os portos da UE cooperam e concorrem com portos de todo o mundo, o que torna estas relações complexas e multifacetadas. Os portos e as empresas da UE colaboram com portos de países terceiros em domínios como as energias limpas e os combustíveis alternativos, além de investirem no estrangeiro no âmbito de cadeias logísticas mundiais. Estas atividades são apoiadas por várias iniciativas da UE e internacionais.

A competitividade nos portos é afetada pelos custos (incluindo a energia, a mão de obra, os investimentos apoiados pelo Estado) e por fatores não relacionados com os custos (em especial, normas e legislação aplicáveis). A existência de quadros jurídicos desiguais (no que diz respeito aos aspetos ambientais, sociais e outros) e de estratégias de investimento agressivas constitui uma grande preocupação em termos de condições de concorrência equitativas. A Comissão está a preparar a atualização do sistema de comércio de licenças de emissão da UE no 3.º trimestre

⁴ A Estratégia Portuária da UE aborda os aspetos dos transportes nos portos marítimos e de navegação interior. Outros setores da economia azul, em especial o turismo, a pesca e as marinas, são abrangidos pelo Pacto Europeu dos Oceanos, pela Estratégia da UE para o Turismo Sustentável e pelas estratégias europeias para as regiões ultraperiféricas, as regiões costeiras e as ilhas.

de 2026, seguida da revisão prevista do Regulamento FuelEU Transportes Marítimos. Esta atualização terá em conta, nomeadamente, eventuais problemas de execução que afetem a competitividade dos portos europeus, incluindo o risco de desvio do tráfego para portos de transbordo de países terceiros.

Para além da fixação de preços, a qualidade do serviço e a eficiência das ligações ao interior continuam a ser fatores fundamentais para a competitividade dos portos. A UE continua a apoiar o setor através da definição de prioridades de financiamento (ver anexo 1). Através dos seus programas, a União apoia investimentos que reforcem a sustentabilidade, a competitividade, a conectividade e a resiliência⁵. A Estratégia Industrial Marítima da UE prevê medidas adicionais relativas ao fabrico e ao transporte marítimo.

Em determinados casos, a UE também concede financiamento a portos de países candidatos, bem como a projetos portuários de países terceiros em vários aspetos. Com esta estratégia, a Comissão define princípios claros (anexo 1) que constituirão a base para **atribuir prioridade a iniciativas mutuamente benéficas em portos de países terceiros**. A Comissão, o SEAE, as instituições financeiras da UE e os Estados-Membros devem aplicar estes princípios nas suas iniciativas e melhorar a coordenação e o intercâmbio de informações, em conformidade com as regras de concorrência da UE.

O acesso a mercados portuários de países terceiros deve basear-se em condições justas e não discriminatórias para os operadores da UE e dos países parceiros. Em especial, a UE ponderará se deve continuar a conceder acesso ao mercado a operadores estrangeiros em setores sensíveis — como os serviços portuários — em que os operadores da UE não recebem acesso comparável num país terceiro. **A Comissão aplicará os princípios da presente estratégia em negociações de acordos internacionais e quadros de cooperação.** Continuará a procurar o acesso ao mercado em negociações de acordos de comércio livre e, **juntamente com o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE), colaborará com países terceiros para promover condições de investimento justas e o acesso das empresas da UE a infraestruturas e operações portuárias.** Os proponentes de países que excluam operadores da UE, ou de países com os quais a UE não tenha celebrado acordos que garantam um acesso equitativo e não discriminatório, não devem beneficiar de acesso ilimitado a concessões e contratos públicos relacionados com os portos da UE.

Por último, **os Estados-Membros e os seus organismos de normalização devem desempenhar um papel de liderança no estabelecimento de normas técnicas globais nas instâncias internacionais pertinentes**, incluindo a ISO. **A Comissão apoiará estes esforços através de uma nova vertente de trabalho sobre portos e terminais inovadores**, no âmbito do Fórum de Alto Nível sobre a Normalização Europeia⁶.

⁵ A Comissão presta apoio através da Estratégia Global Gateway e das iniciativas da Conferência Ministerial de Energia Limpa, como os corredores e polos de transportes marítimos verdes da Estratégia Global Gateway (GGGSC) e o Corredor Económico Índia-Médio Oriente-Europa (CEIME), ou projetos como o «Future-Ready Shipping in Africa» (transporte marítimo preparado para o futuro em África), bem como potenciais novas iniciativas no âmbito do Pacto para o Mediterrâneo. A abordagem estratégica da UE para a região do mar Negro reforçará a cooperação com países terceiros, organizações multilaterais e instituições financeiras, preservando a competitividade da UE.

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

2.2. *Garantir a segurança económica dos portos da UE*

Enquanto líderes mundiais nas cadeias logísticas e de transporte marítimo, os portos europeus atraem investimento. Embora os investimentos sejam bem-vindos e necessários, podem fazer-se acompanhar de riscos de segurança, dependendo da fonte. A propriedade ou influência estrangeira em ativos portuários estratégicos pode suscitar questões legítimas sobre o alinhamento a longo prazo com os interesses de segurança económica da UE, especialmente quando estão envolvidos intervenientes que beneficiam de apoio estatal. A Comissão já está a abordar a questão da influência estrangeira e da segurança económica através de vários instrumentos horizontais⁷, a fim de garantir que as empresas que recebem apoio estatal estrangeiro não obtêm vantagens competitivas desleais no mercado interno da UE.

A comunicação conjunta intitulada «Reforçar a segurança económica da UE»⁸ apela a uma ação mais assertiva da UE no sentido de limitar a propriedade, o controlo e a exploração de infraestruturas críticas por parte de entidades de alto risco. Tal pode reduzir os riscos de vinculação tecnológica (*lock-in*) ou de dependência de determinados fornecedores (de alto risco). Pode ainda impedir o acesso de entidades de alto risco a iniciativas financiadas pela UE e apoiar o desenvolvimento de fornecedores de confiança de subcomponentes críticos.

A fim de assegurar que as regras são aplicadas de forma coerente, a Comissão **elaborará orientações para os Estados-Membros avaliarem os investimentos estrangeiros em consonância com os compromissos internacionais da UE**. Tal basear-se-á numa abordagem sistémica que inclua todos os operadores portuários pertinentes de acordo com o seu papel nas cadeias de abastecimento críticas e, em especial, no caso dos portos abrangidos pelos requisitos do regulamento relativo à mobilidade militar. Estabelecerá, nomeadamente, limiares e critérios para a influência estrangeira, como a influência sobre decisões estratégicas, o controlo das operações e a dependência de fornecedores de alto risco de equipamentos. Seguir-se-á um **quadro para o levantamento e o acompanhamento dos investimentos estrangeiros nos portos da UE**, em consonância com o Regulamento Análise dos IDE e a Comunicação relativa à segurança económica da UE.

Do ponto de vista da defesa, em consonância com a proposta de regulamento relativo à mobilidade militar⁹, os Estados-Membros devem **prevenir, atenuar e combater os riscos associados à propriedade e ao controlo estrangeiros de infraestruturas portuárias estratégicas de dupla utilização e das operações conexas**. Os portos pertinentes devem ser sujeitos a uma avaliação exaustiva pelos Estados-Membros, a fim de atenuar os riscos de propriedade estrangeira, controlo operacional e equipamentos de fornecedores de alto risco. Além disso, os Estados-Membros devem estabelecer quadros para o acesso atempado a recursos de transportes críticos, incluindo portos, sempre que não seja possível mobilizar medidas alternativas, como a contratação, dentro do prazo exigido. **Os Estados-Membros devem assegurar a possibilidade de obter o controlo público temporário ou o direito de utilização de infraestruturas, ativos ou equipamentos estratégicos de dupla utilização ao abrigo do direito nacional**. A Comissão recorda a importância da rápida adoção da proposta

⁷ Incluindo o Regulamento Análise dos Investimentos Diretos Estrangeiros, o Regulamento Subvenções Estrangeiras, a Diretiva Resiliência das Entidades Críticas e a Diretiva SRI 2, que também abrange aspetos de cibersegurança.

⁸ JOIN(2025) 977.

⁹ COM(2025) 847 final.

de regulamento relativo à mobilidade militar e insta os Estados-Membros a assegurarem que as medidas necessárias sejam plena e rapidamente aplicadas.

2.3. *Levar a inovação aos portos da UE*

A inovação impulsionou ganhos de eficiência e competitividade em todo o setor portuário. Uma maior utilização de tecnologias emergentes, como a inteligência artificial, combinada com a procura de soluções inovadoras para enfrentar os desafios atuais (sustentabilidade, eficiência energética, segurança e proteção), abre a porta a soluções europeias mais inovadoras nos portos. Todavia, apesar do importante financiamento para investigação e I&I a longo prazo da UE, as soluções inovadoras europeias não conseguem alcançar a implantação em mercados mais vastos. A fim de assegurar a implantação para além da fase-piloto, **a Comissão colocará uma maior ênfase neste objetivo nas futuras iniciativas do Horizonte Europa, incluindo o tema emblemático de 21 milhões de EUR «Portos do Futuro»¹⁰**, bem como nos próximos convites à apresentação de propostas no âmbito do Horizonte Europa.

A fim de apoiar este objetivo, a Comissão **reforçará a liderança tecnológica da União na utilização de combustíveis alternativos, na eletrificação, na conceção, na adaptação de equipamentos, na eficiência energética e na digitalização, incluindo sistemas de conversão de energia, circularidade e soluções digitais. A Comissão procurará reforçar a cooperação público-privada no âmbito do Programa-Quadro Horizonte Europa 2028-2034 em domínios prioritários**, com base numa abordagem de carteira. No setor dos transportes por via navegável, tal basear-se-á nas realizações da atual **Parceria para o Transporte Aquático de Emissões Zero (PTAEZ)** coprogramada, com vista a **reforçar e expandir a ação da UE** neste domínio, a fim de promover sinergias e efeitos de escala entre a descarbonização, a digitalização, a automatização e a circularidade no ecossistema aquático mais vasto.

Com seminários específicos e assistência técnica, o BlueInvest¹¹ pode ajudar a testar novas tecnologias, validar o mercado, prestar assistência técnica e apoiar a angariação de fundos e a aceitação pelo mercado, especialmente para os portos de pequena e média dimensão. Além disso, a nova «Comunidade de Conhecimento e Inovação» nos setores e ecossistemas da água, marinhos e marítimos, no âmbito do Instituto Europeu de Inovação e Tecnologia (EIT), integrará os portos no «triângulo do conhecimento da inovação» entre universidades, instituições de investigação e empresas.

As partes interessadas do setor devem **apoiar a adoção e a distribuição da investigação financiada pela UE, partilhar boas práticas, bem como desenvolver parcerias e novos modelos empresariais que vão além dos desafios específicos/locais**. Devem dar resposta às exigências do mercado em geral, incluindo as dos portos de pequena e média dimensão. Os Estados-Membros são igualmente incentivados a **racionalizar os procedimentos de planeamento e licenciamento, a fim de permitir uma rápida adoção da inovação nos portos**.

¹⁰ A iniciativa «Portos do Futuro», no programa de trabalho do Horizonte Europa de 2026/2027, promove a replicação em portos de pequena e média dimensão. A iniciativa emblemática «Plano Estratégico Europeu para as Tecnologias Energéticas» reduz os riscos das tecnologias de combustíveis renováveis. O Horizonte 2020 e o Horizonte Europa disponibilizaram um total de 218 milhões de EUR para apoiar a inovação nos portos.

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

2.4. Operações portuárias e cadeias logísticas eficientes e digitais

O aumento dos tempos médios de espera nos principais portos da UE em 2024¹² demonstrou que a conectividade marítima é cada vez mais limitada pela produtividade dos terminais e pelas ligações ao interior, e não apenas pelo acesso marítimo¹³. A ineficiência das ligações ferroviárias e por vias navegáveis interiores, combinada com embarcações de maior dimensão e espaço limitado, dificulta as operações. O reforço destas ligações pode reduzir os tempos e os custos de trânsito, melhorar as cadeias de abastecimento e apoiar o comércio na UE e com os parceiros, incluindo os portos mediterrânicos.

O Espaço Marítimo Europeu (EME) é uma componente fundamental da rede transeuropeia de transportes. **No próximo plano de trabalho do Espaço Marítimo Europeu, o coordenador do Espaço Marítimo Europeu atribuirá prioridade ao desenvolvimento de polos e ligações sustentáveis e ecológicos para o transporte marítimo de curta distância, e promoverá a colaboração entre portos, com destaque para os portos de menor dimensão, a modernização das infraestruturas marítimas e a integração com o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores.** A fim de continuar a apoiar a transferência modal, a Comissão reforçará as regras de acesso às instalações de serviço ferroviário¹⁴ e proporá um **Plano de Ação sobre Vias Navegáveis Interiores para o período 2028-2034**, que se centrará igualmente nos portos de navegação interior.

Tal deve ser complementado **pelos Estados-Membros e pelas partes interessadas do setor, que devem atribuir maior prioridade às ligações ao interior com os transportes ferroviários e com as vias navegáveis interiores**¹⁵. A capacidade de adaptação e de reação rápida aos desafios atuais é uma componente fundamental para a competitividade e, por conseguinte, **as concessões portuárias e os contratos de arrendamento de terrenos devem permitir uma flexibilidade suficiente.** Os Estados-Membros são incentivados a **racionalizar os procedimentos de ordenamento do território e de licenciamento, a fim de permitir o rápido desenvolvimento de zonas adicionais para utilização portuária**, protegendo o ambiente e a saúde humana, em consonância com a proposta de regulamento relativo à aceleração das avaliações ambientais¹⁶.

As aplicações digitais podem otimizar as escalas portuárias, melhorar os tempos de rotação, reduzir os tempos de espera e otimizar a utilização de recursos, reduzindo as emissões e melhorando a segurança e a proteção. As iniciativas digitais da UE¹⁷ facilitarão a comunicação de informações entre as empresas e a administração pública, assim como os processos aduaneiros. Além disso, o MIE — Digital apoia a implantação de tecnologias 5G nos portos.

O intercâmbio de dados entre as empresas é fragmentado e muitas vezes associado a *software* proprietário. Uma melhor integração dos sistemas pode melhorar a visibilidade da cadeia de

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

¹³ Drewry, *Ports & Terminals Insight*, 1.º trimestre de 2025, 28.2.2025.

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

¹⁵ Em consonância com o Regulamento (UE) 2024/1679, o artigo 29.º do regulamento relativo à capacidade da infraestrutura ferroviária e utilizando as disposições em matéria de consulta previstas no regulamento relativo à prestação de serviços portuários.

¹⁶ COM(2025) 391 final.

¹⁷ Como o ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo, as informações eletrónicas sobre o transporte de mercadorias (eFTI) e a futura revisão do Código Aduaneiro da União.

abastecimento sem impor plataformas centralizadas e salvaguarda os investimentos existentes no domínio das TI. A Comissão **estabelecerá orientações da UE para uma partilha eficiente de dados na cadeia de transporte**, juntamente com as ações dos Estados-Membros¹⁸.

2.5. Mercado interno funcional e concorrência leal

O bom funcionamento do mercado interno constitui uma vantagem competitiva para os portos da UE. Apoia igualmente a autonomia estratégica da Europa e salvaguarda o emprego no setor portuário. O comércio e o mercado interno estavam no cerne da política portuária da UE de 2013¹⁹. Embora sejam visíveis progressos, a aplicação incoerente das regras do mercado único nos Estados-Membros, a evolução das estruturas do mercado portuário e a lentidão dos processos de licenciamento colocam em risco as vantagens competitivas da UE.

As regras da UE em matéria de auxílios estatais enquadram o financiamento dos portos pelos Estados-Membros e proporcionam clareza jurídica, transparência e previsibilidade. As regras revistas a respeito dos portos e das ligações marítimas constantes da decisão relativa aos serviços de interesse económico geral (SIEG) permitem aos Estados-Membros apoiar de forma mais eficiente os portos de menor dimensão, nas ilhas e nas regiões costeiras e regiões ultraperiféricas²⁰. Os portos devem também dar resposta a desafios emergentes (segurança, cibersegurança, digitalização, mobilidade militar e requalificação dos trabalhadores portuários para novas tecnologias) e o financiamento de investimentos para esse efeito não deve distorcer a concorrência. A Comissão está atualmente a **rever o Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão (Regulamento Geral de Isenção por Categoria — RGIC)**. Neste contexto, se for caso disso, também à luz dos resultados da consulta pública, a Comissão avaliará **se é necessário alterar os limiares e fornecerá orientações adicionais**, dando exemplos e clarificações interpretativas das regras do RGIC, nomeadamente para os investimentos em infraestruturas portuárias. Juntamente com as futuras Orientações relativas ao transporte terrestre e multimodal, o novo Regulamento de Isenção por Categoria no setor dos transportes facilitará o apoio público a instalações de transporte multimodal que se encontrem em portos marítimos e possuam ligações ferroviárias ou por vias navegáveis interiores, melhorando assim as ligações ao interior.

Os **contratos de concessão e arrendamento de terrenos** com operadores de terminais portuários desempenham um papel fundamental na atração de capital e na promoção da competitividade dos portos europeus. Esses acordos proporcionam o quadro para investimentos a longo prazo, permitindo aos portos prosperar e dar resposta a necessidades societárias prementes. Os Estados-Membros e as autoridades portuárias devem procurar um **equilíbrio entre o retorno dos investimentos para os operadores privados e obrigações contratuais adequadas** (duração, condições transparentes e justas para as renovações, cláusulas de flexibilidade), a fim de garantir a resiliência, a segurança, a proteção e a redução das emissões. A Comissão assegurará o cumprimento das regras do mercado interno em todos os portos da UE.

O aumento da integração vertical de operadores logísticos e marítimos de grande dimensão está a alterar o panorama portuário tradicional. A integração vertical pode melhorar a

¹⁸ No âmbito do Consórcio para uma Infraestrutura de Dados Europeia, <https://digital-strategy.ec.europa.eu/pt/policies/edic>.

¹⁹ COM(2013) 295 final.

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

previsibilidade do desenvolvimento do tráfego e, assim, apoiar planos de investimento a longo prazo, proporcionar ganhos de eficiência e inovação por todas as cadeias logísticas, reduzir os custos de transação e melhorar a qualidade do serviço prestado aos utilizadores. Ao mesmo tempo, deve ser preservada uma concorrência efetiva entre os operadores, em consonância com as regras da UE aplicáveis em matéria de anti-*trust* e de concentrações. A Comissão irá **rever as orientações da UE em matéria de concentrações**, com vista a fornecer orientações claras e atualizadas sobre a aplicação das regras da UE em matéria de concentrações aos efeitos horizontais e não horizontais das concentrações.

Ações emblemáticas

- *Utilizar princípios orientadores para o financiamento e os investimentos da UE em portos de países terceiros (anexo 1).*
- *Elaborar orientações para os Estados-Membros com critérios de avaliação dos investimentos estrangeiros nos portos, em consonância com os compromissos internacionais da UE.*
- *Apoiar a transformação digital e ecológica dos portos europeus através da inovação, promovendo a expansão, a replicação e a adoção de tecnologias e equipamentos portuários inovadores.*

3. PROMOÇÃO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, DA SUSTENTABILIDADE E DAS INDÚSTRIAS LIMPAS

3.1. Os portos como facilitadores da transição energética

Os portos estão a tornar-se polos energéticos e industriais estratégicos, tendo em conta que cerca de 40 % das mercadorias movimentadas estão relacionadas com a energia.

Eletrificação dos portos: pedra angular da descarbonização

Do total de portos marítimos europeus inquiridos, 62 % disponibilizam energia a partir da rede terrestre a um ou mais postos de amarração²¹, mas os progressos são desiguais²² e persistem limitações de capacidade, prevendo-se que a procura aumente²³. A Comissão continuará a acompanhar a implantação do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre através da EMSA e do Observatório Europeu de Combustíveis Alternativos. No futuro **Plano de Ação para a Eletrificação**, a Comissão **introduzirá novas medidas para apoiar a eletrificação dos portos**. Além disso, a Comissão **promoverá uma maior transparência dos preços do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre** e uma melhor previsão da procura.

À medida que a procura de eletricidade nos portos aumenta, será fundamental dispor de uma capacidade de rede suficiente. **Os Estados-Membros devem apoiar tecnologias sem cabos e soluções de redes inteligentes, procedimentos digitalizados e uma melhor utilização dos ativos de rede existentes**. Além disso, em especial para os portos de pequena e média dimensão, devem ser promovidas soluções de gestão da procura. A proposta de RTE-E revista²⁴, juntamente com o Regulamento RTE-T, apoia o desenvolvimento de infraestruturas

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

²² Principalmente o fornecimento de eletricidade de baixa tensão a partir da rede terrestre, enquanto o fornecimento de eletricidade de alta tensão a partir da rede terrestre para navios de maiores dimensões continua a ser escasso.

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

²⁴ COM(2025) 1006 final.

portuárias e a integração da energia de fontes renováveis ao largo. **Os Estados-Membros devem reforçar as sinergias entre a RTE-T e a RTE-E e outros planos da rede de eletricidade**, especialmente para os corredores de energia de fontes renováveis ao largo. Neste contexto, os futuros planos de desenvolvimento da rede ao largo devem incluir as necessidades em terra, que também devem refletir-se nos planos nacionais de desenvolvimento da rede a nível do transporte e da distribuição.

Licenciamento e ligações à rede aceleradas

As instalações de energia eólica marítima e flutuantes exigem instalações portuárias maiores e reforçadas para a montagem, o armazenamento e a implantação, mais espaço físico e uma melhor ligação à rede. O **pacote Redes Europeias**²⁵ e as **Orientações sobre ligações à rede eficientes e em tempo útil**²⁶ **acelerarão as ligações à rede para projetos viáveis**, incluindo em portos de todas as dimensões. A Cooperação Transmediterrânica no domínio da Energia e das Tecnologias Limpas (T-MED) apoiará a conectividade energética sustentável entre portos mediterrânicos. Uma nova plataforma para o planeamento da rede de distribuição da UE e um diálogo com operadores de redes de transporte (ORT), operadores de redes de distribuição (ORD) e entidades reguladoras nacionais abordarão as boas práticas para a sequenciação do desenvolvimento da rede, incluindo grupos de trabalho específicos com os utilizadores da rede, nomeadamente portos, sobre o planeamento da rede. Nas suas avaliações caso a caso, **os Estados-Membros deverão também presumir**²⁷ **que as infraestruturas de transporte e distribuição de eletricidade, incluindo o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos, são de interesse público superior, simplificando assim a implantação de redes nas zonas portuárias.**

Portos como plataformas de produção e abastecimento de vários combustíveis

O quadro regulamentar da UE²⁸ e o Plano de Investimento nos Transportes Sustentáveis sublinham o papel dos portos na implantação de combustíveis limpos. Embora uma abordagem composta por vários combustíveis assegure flexibilidade e resiliência, a incerteza na procura de combustíveis atrasa o investimento e, por conseguinte, é importante fazer corresponder estas duas forças de mercado. Enquanto a iniciativa FuelEU Transportes Marítimos e as medidas promovidas na Estratégia Industrial Marítima da UE se debruçam no aspeto da procura, do lado da oferta, **a Comissão analisará, no contexto do futuro pacote União da Energia, como promover a disponibilidade de combustíveis sustentáveis nos portos.** Na futura revisão do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos²⁹, **ter-se-á em conta medidas para acelerar a implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos para o transporte marítimo.** Paralelamente, as regras em matéria de abastecimento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos devem ser harmonizadas em toda a UE e alinhadas com a Diretiva Energias Renováveis da UE, a fim de evitar discrepâncias e distorções da concorrência no mercado interno da UE. Juntamente com uma base de dados eficaz da União, as companhias

²⁵ «Pacote Redes Europeias», COM(2025) 1005 final.

²⁶ Comunicação da Comissão intitulada «Orientações sobre ligações à rede eficientes e em tempo útil» (C/2025/6703).

²⁷ COM(2025) 1007 final.

²⁸ Incluindo o Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, o Regulamento FuelEU Transportes Marítimos, a inclusão do transporte marítimo no CELE, bem como o Regulamento RTE-T e o Regulamento RTE-E.

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

de navegação internacionais poderão rastrear os combustíveis renováveis e hipocarbónicos, permitindo um sistema sólido de certificação e rastreabilidade à escala da UE que atenuar eficazmente os riscos de irregularidades e fraude.

O Pacto para o Mediterrâneo contribuirá para a adoção de combustíveis hipocarbónicos e renováveis para o transporte marítimo, salvaguardando a competitividade dos portos da UE. Podem ser mobilizados recursos significativos e específicos para financiar a descarbonização através das receitas do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) leiloadas pelos Estados-Membros da UE na sequência do alargamento do sistema ao setor marítimo. Uma vez que os Estados-Membros são legalmente obrigados a utilizar as receitas do CELE para investimentos em medidas climáticas, a Comissão **incentiva vivamente os Estados-Membros a afetarem uma parte das receitas do CELE** a investimentos de descarbonização marítima em todo o setor marítimo na Europa³⁰. A fim de maximizar o impacto e alcançar efeitos de sinergia a nível da UE, incluindo entre armadores, estaleiros navais, fornecedores de tecnologia e combustível, e partes interessadas do setor portuário, a Comissão **coordenará os esforços dos Estados-Membros e facilitará o intercâmbio de boas práticas**, eventualmente através de orientações.

A fim de orientar o planeamento do investimento, **a Aliança para os Combustíveis Renováveis e Hipocarbónicos (CRH) avaliará, até ao final de 2026, a capacidade das infraestruturas e as futuras necessidades de fornecimento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos e para os mesmos**. Além disso, a Aliança CRH incentivará os debates entre armadores, o setor dos combustíveis sustentáveis e instituições financeiras, com vista a promover a produção e o fornecimento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor do transporte por via navegável. Os portos podem ser vitais para os vales de hidrogénio³¹ com terminais transfronteiriços de importação de hidrogénio incluídos no contexto da RTE-E. A Comissão, no âmbito da Empresa Comum do Hidrogénio Limpo, **encomendará um estudo, no início de 2026, para apoiar as atividades da Comissão na Coligação Mundial dos Portos de Hidrogénio** no âmbito da Conferência Ministerial de Energia Limpa.

Polos industriais e partilha de energia em zonas portuárias

Os portos são facilitadores essenciais da indústria europeia baseada em energias limpas. Todavia, a fragmentação do planeamento, a limitação da coordenação entre portos e com polos industriais, juntamente com a incerteza quanto à futura procura de infraestruturas energéticas, podem atrasar o investimento e reduzir a eficiência do sistema. A Comissão **insta os Estados-Membros a apoiarem uma cooperação estruturada entre os portos e os polos industriais locais**, promovendo a implantação de energias renováveis, a partilha de energia, a reutilização do calor residual, soluções de armazenamento e o desenvolvimento de comunidades de energia centradas nos portos, bem como a integração com as redes locais de aquecimento e arrefecimento. A Comissão **apoiará parcerias com portos, autoridades locais e polos industriais**. O subprograma **Transição para as energias limpas do programa LIFE** financiará projetos que promovam a cooperação local no domínio da energia e os portos podem

³⁰ Tais como a produção e a adoção de combustíveis sustentáveis, a melhoria da eficiência energética dos navios, a renovação da frota, investimentos em tecnologias marinhas limpas inovadoras e em infraestruturas sustentáveis, e fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos.

³¹ Desde 2019, foram apoiados 21 projetos com 253 milhões de EUR. [Parceria para o Hidrogénio Limpo, Study on hydrogen in ports and industrial coastal areas.](#)

participar nos convites à apresentação de propostas previstos para a primavera de 2026 e de 2027.

A Comissão **incentiva uma cooperação mais estreita entre portos, empresas do setor da energia, operadores de rede e autoridades locais**, e está disposta a fornecer orientações informais sobre questões anti-*trust*³², tendo em conta as orientações da Comissão sobre os acordos de cooperação horizontal³³. A Comissão **organizará uma série de seminários específicos para os portos** sobre a aplicação prática da principal legislação da UE em matéria de energia, a integração das energias renováveis, a eficiência energética, o hidrogénio verde e os combustíveis alternativos³⁴, bem como sobre a implantação de tecnologias ao largo e neutras em carbono, incluindo a gestão e o armazenamento de CO₂.

3.2. *Reforçar a sustentabilidade ambiental e simplificar os procedimentos de licenciamento*

Os portos são ativos económicos vitais e zonas sensíveis do ponto de vista ambiental³⁵, o que exige o alinhamento da competitividade com a proteção do ambiente e a descarbonização. O quadro jurídico da UE³⁶ procura alcançar este equilíbrio, nomeadamente ao prever flexibilidades específicas em casos de interesse público superior. Outras políticas da UE apoiam a redução da poluição, a recuperação dos ecossistemas, as soluções baseadas na natureza e a economia azul sustentável. O Pacto Europeu dos Oceanos³⁷ e a Estratégia de Resiliência Hídrica reconhecem o papel dos portos na proteção dos ecossistemas marinhos, juntamente com a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e o quadro do Regulamento Taxonomia da UE³⁸. No âmbito de um impulso mais amplo à competitividade na UE, a Comissão **empreenderá várias ações para simplificar os encargos regulamentares**, salvaguardando a proteção do ambiente. A Comissão **procederá à revisão do Regulamento Delegado Taxonomia Climática**, a fim de melhorar a facilidade de utilização dos critérios técnicos de avaliação e de os simplificar e atualizar de modo a refletir a evolução política, legislativa e tecnológica.

A proposta de **regulamento relativo à aceleração das avaliações ambientais**³⁹ acelerará as avaliações com a digitalização, a redução dos prazos, as avaliações combinadas e os pontos únicos de contacto. **Os projetos de descarbonização dos portos de relevância estratégica para a UE podem beneficiar da aprovação tácita e da atribuição de prioridade processual e judicial.**

O **Plano de Ação RESourceEU** ajuda os portos a tornarem-se polos estratégicos para atividades circulares, como a reciclagem em grande escala de sucata metálica ou de materiais compósitos, o tratamento e a reciclagem de materiais avançados, alimentados por energia

³² Tal foi feito no processo AT.40976 — APM Terminals, carta de orientação de 9.7.2025 [COM(2025) 4523 final].

³³ 2023/C 259/01.

³⁴ Incluindo biocombustíveis e combustíveis renováveis de origem não biológica (RFNBO).

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

³⁶ Com base nas Diretivas *Habitats* e Aves, na Diretiva Qualidade do Ar Ambiente, no Regulamento Restauro da Natureza e complementado pela Diretiva Ordenamento do Espaço Marítimo e pela Diretiva-Quadro Estratégia Marinha.

³⁷ «Pacto Europeu dos Oceanos», COM(2025) 281 final.

³⁸ http://data.europa.eu/eli/reg_del/2021/2139/oj (nomeadamente a atividade 6.16.).

³⁹ COM(2025) 391 final.

limpa⁴⁰. Com a transição para combustíveis limpos, os fluxos de resíduos perigosos mudam e exigem instalações de receção adequadas. A Diretiva-Quadro da Água (DQA) revista⁴¹ proporciona aos Estados-Membros flexibilidade para a autorização de projetos com impactos a curto prazo ou atividades que deteriore o estado químico de massas de água sem aumentar a poluição global⁴². Em 2026, a Comissão emitirá novas orientações sobre o licenciamento no âmbito da DQA. **Os Estados-Membros devem utilizar, se for caso disso, as disposições relacionadas com o desenvolvimento portuário ao abrigo da DQA e assegurar uma aplicação atempada das novas regras ambientais relativas à poluição marinha causada pelo transporte marítimo nos portos.**

Os Estados-Membros são incentivados a abordar as emissões de GEE e poluentes atmosféricos nos portos na execução dos seus planos nacionais em matéria de energia e de clima e dos programas nacionais de controlo da poluição atmosférica. A identificação e avaliação das fontes de emissões e de outros poluentes é um desafio devido à complexidade das atividades portuárias⁴³. Os projetos financiados pela UE salientaram a necessidade de uma abordagem acordada, de uma metodologia comum e de uma aplicação comum. A Comissão **procurará uma medição e comunicação mais coerentes das emissões nos portos**, com o apoio de mais investigação e inovação.

Ações emblemáticas

- *Acelerar os procedimentos de concessão de licenças e proporcionar procedimentos de avaliação mais rápidos para projetos estratégicos relacionados com a energia, a reciclagem e a descarbonização nos portos através do pacote Redes Europeias e do pacote omnibus ambiental.*
- *Acelerar a eletrificação dos portos e proporcionar um acesso atempado e não discriminatório às redes.*
- *Promover parcerias de cooperação energética nas zonas portuárias e nas suas imediações para a utilização sustentável da energia, incluindo o hidrogénio.*

4. PROTEÇÃO E SEGURANÇA DOS PORTOS

4.1. Segurança interna

A evolução do panorama geopolítico amplificou o terrorismo, a sabotagem, a criminalidade organizada e a corrupção e deu origem ao surgimento de ciberameaças/ameaças híbridas, bem como de drones aéreos e aquáticos em toda a Europa. Uma gama crescente de ações de sabotagem e híbridas abaixo do limiar de ataque armado por parte da Rússia apresenta cada vez mais características comparáveis às do terrorismo patrocinado pelo Estado. A região do mar Báltico e os seus portos continuam particularmente expostos a atividades de guerra híbrida russa. Os quadros jurídicos nacionais e da UE em matéria de luta contra o terrorismo e a guerra híbrida devem ser sistematicamente utilizados e, se for caso disso, revistos⁴⁴. É necessária

⁴⁰ Plano de Ação RESourceEU, COM(2025) 945 final.

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

⁴² Por exemplo, realocização de águas ou sedimentos já poluídos.

⁴³ Falta de dados sobre a qualidade do ar: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>.

⁴⁴ Comunicação sobre as regiões fronteiriças orientais da UE com a Rússia, a Bielorrússia e a Ucrânia, COM(2026) 82 final.

cooperação entre as autoridades competentes para reforçar ainda mais a luta contra a evasão às medidas restritivas e apoiar respostas eficazes da UE.

A Comissão **atualizará as orientações existentes** sobre a legislação em matéria de segurança marítima, **a fim de abranger adequadamente todas as ameaças pertinentes**, incluindo ciberameaças e ameaças híbridas, tráfico ilícito e utilização maliciosa de drones não militares, com a assistência de agências como a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) e a Agência da União Europeia para a Cibersegurança (ENISA). **A fim de garantir a segurança dos portos a nível mundial contra essas ameaças, a Comissão colaborará com os Estados-Membros da UE no sentido de elaborar orientações internacionais atualizadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI).** É necessária uma melhor recolha e análise de dados para fazer face aos riscos de terrorismo e criminalidade organizada relacionados com o tráfico através de terminais de passageiros e do transporte marítimo comercial. Os trabalhadores portuários devem ser mais bem formados e protegidos enquanto parceiros na luta contra a criminalidade organizada, as ciberameaças e as ameaças híbridas.

A ProtectEU, Estratégia Europeia de Segurança Interna⁴⁵, sublinha a forma como os portos se tornaram alvos privilegiados de ameaças externas e prevê que a segurança marítima dê resposta aos drones e às sabotagens em cabos submarinos, e que melhore a segurança dos portos e da cadeia de abastecimento, incluindo os países vizinhos. **A Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia** aborda a resiliência e a proteção dos portos enquanto infraestruturas marítimas críticas. A fim de combater a infiltração da criminalidade, a Comissão **apresentará, em 2026, uma estratégia da UE de combate à corrupção**, com base na diretiva relativa à luta contra a corrupção.

A Aliança Europeia dos Portos combate o tráfico de droga e a criminalidade organizada ao reunir as autoridades responsáveis pela aplicação da lei, as autoridades aduaneiras, as autoridades portuárias e a indústria. Reforça a resiliência dos portos através da cooperação, da partilha de boas práticas e da identificação de lacunas operacionais. Com base neste trabalho, **a Comissão proporá um quadro da UE para a verificação de antecedentes dos trabalhadores portuários. Os esforços de segurança serão igualmente alargados aos portos de navegação interior, incluindo os não abrangidos pelo Código ISPS, em cooperação com as comissões fluviais. A Comissão publicará boas práticas para prevenir o tráfico de droga e explorará uma maior cooperação com os países candidatos.**

A prevenção e a deteção da contaminação da carga e da infiltração criminosa têm de ser realizadas já nos portos de partida em países terceiros. Para tal, **é necessário que a Comissão e o SEAE desenvolvam conjuntamente quadros regionais para cooperar com países terceiros na melhoria da segurança dos portos, com base na responsabilidade partilhada e, sempre que possível, com o apoio da Estratégia Global Gateway ou de outros instrumentos de cooperação. Neste contexto, serão realizadas avaliações específicas dos portos de países terceiros de alto risco, a fim de identificar e colmatar lacunas de segurança, melhorar o intercâmbio de informações e, caso fiquem por resolver deficiências graves, prever possíveis respostas.** Este sistema pode contribuir para a criação

⁴⁵ COM(2025) 148 final.

de uma parceria de confiança com países terceiros na luta contra as ameaças à segurança nos portos.

Um maior alinhamento dos controlos aduaneiros nos portos da UE, juntamente com melhores protocolos de segurança em todo o mundo, pode proteger as partes e as infraestruturas críticas da UE, através de instrumentos **como a notificação «Não Carregar»**. A Comissão **trabalhará no intercâmbio de informações público-privadas entre as autoridades aduaneiras e as empresas de logística marítima sobre o tráfico de droga e o comércio ilícito**. Além disso, a Comissão está pronta para avaliar em que medida os instrumentos *anti-trust* podem apoiar a aplicação das orientações ou boas práticas desenvolvidas pela Aliança Europeia dos Portos. Ao abrigo da proposta de reforma aduaneira da UE, a nova Autoridade Aduaneira da UE e a Plataforma de Dados Aduaneiros da UE permitirão às autoridades aduaneiras realizar análises de risco a nível da UE e abordar as cadeias de abastecimento internacionais, incluindo o comércio eletrónico, por parte das autoridades aduaneiras e de outros organismos responsáveis pela aplicação da lei, através de controlos eficazes e verificações da conformidade.

Além disso, a Comissão apoia os Estados-Membros na aplicação de medidas sanitárias e fitossanitárias (MSF) sólidas nos portos. A Comissão está empenhada em reforçar estes mecanismos e insta os Estados-Membros a reforçarem e melhorarem as medidas de controlo das mercadorias importadas. Os Estados-Membros **devem atribuir prioridade à execução da legislação em matéria de segurança marítima, adotar boas práticas partilhadas no âmbito da parceria público-privada da Aliança Europeia dos Portos para combater a criminalidade organizada (incluindo o tráfico de droga) e a corrupção e dar resposta à segurança portuária na sua totalidade**, assegurando pessoal de segurança suficiente e investimentos essenciais.

4.2. Reforçar a resiliência e a preparação dos portos e das redes logísticas

Os perigos induzidos pelas alterações climáticas, como a subida do nível do mar, as secas e as tempestades costeiras, bem como a degradação ambiental, conduzem a riscos acrescidos de inundações e intrusão salina, com impacto na navegabilidade, no estado das infraestruturas portuárias e na fiabilidade, eficiência e segurança das operações portuárias e das docas. A fim de apoiar os Estados-Membros no planeamento da preparação e da resiliência, **a Comissão apresentará, em 2026, um Quadro Europeu Integrado de Resiliência às Alterações Climáticas**.

Os Estados-Membros são obrigados a adotar e aplicar estratégias e planos nacionais de adaptação⁴⁶. Dada a sua vulnerabilidade e importância estratégica, **os portos devem elaborar os seus próprios planos de resiliência às alterações climáticas**. Estes planos devem também ajudar a combater a degradação ambiental. Aquando da construção de portos novos ou da renovação de portos existentes, bem como para o desenvolvimento infraestrutural e operacional de interfaces com as redes logísticas, importa aplicar orientações em matéria de resistência às alterações climáticas para as infraestruturas e princípios de «resiliência às alterações climáticas»

⁴⁶ Artigo 5.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2021/1119, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

desde a conceção». O **intercâmbio de boas práticas em matéria de ação de resiliência às alterações climáticas nos portos** será facilitado no âmbito do Espaço Marítimo Europeu.

Os acidentes e os atos mal-intencionados constituem uma ameaça significativa para as infraestruturas da UE. Uma rede de transportes é tão forte quanto o seu elo mais fraco, pelo que é fundamental garantir redundância suficiente e ligações alternativas na rede RTE-T para proteger as cadeias de abastecimento, para prevenir choques económicos sistémicos e para assegurar a mobilidade militar e a prontidão da defesa. A fim de proteger os portos contra riscos naturais e de origem humana, os Estados-Membros **devem incluir os portos ao aplicarem a Diretiva Resiliência das Entidades Críticas (Diretiva REC)**⁴⁷. As futuras orientações para as entidades críticas facilitarão a sua proteção e a segurança do pessoal. Em consonância com a Estratégia para uma União da Preparação, as autoridades devem promover um elevado nível de sensibilização para os riscos entre as comunidades situadas nas imediações de zonas portuárias, a fim de capacitar os residentes para reagirem e responderem eficazmente em caso de incidente.

O coordenador do Espaço Marítimo Europeu facilitará o planeamento da resiliência da conectividade marítima e ao interior com outros coordenadores de corredores europeus de transportes. Além disso, os Estados-Membros devem atribuir prioridade à interoperabilidade dos portos no âmbito do sistema ferroviário da UE, bem como à consecução de um «bom estado de navegação» para as vias navegáveis interiores, até 2030. Tal incidirá sobre a resiliência das vias navegáveis interiores, as limitações da capacidade ferroviária, os estrangulamentos nos terminais e nas fronteiras e a falta de coordenação entre os gestores de infraestruturas.

Há cada vez mais casos de empastelamento e a falsificação dos sistemas mundiais de navegação por satélite (GNSS) no mar Báltico, no mar Negro e no Mediterrâneo e podem levar a colisões no mar ou nos portos. O recente sistema de autenticação de mensagens de navegação do serviço aberto Galileo, bem como um serviço de monitorização de interferências de radiofrequência, previstos na proposta de Fundo Europeu de Competitividade (FEC), ajudam a fazer face a esta ameaça crescente⁴⁸.

Os Estados-Membros devem assegurar que os bens críticos são manuseados e armazenados em consonância com os requisitos de mobilidade militar, a Estratégia da UE para a Constituição de Reservas⁴⁹ e o regime de segurança do aprovisionamento introduzido pelo Programa da Indústria de Defesa Europeia. Os portos, em especial os de menor dimensão, são importantes para a preparação da UE e devem desempenhar um papel importante quando os Estados-Membros **otimizam o mapeamento, a partilha de informações e a coordenação para criar e proteger as reservas e minimizar as perturbações**. O Plano de Ação sobre Segurança no domínio dos Drones e das Soluções Antidrones⁵⁰ proporciona um conjunto de instrumentos, com testes de esforço das

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

⁴⁸ Os sistemas de observação espacial da Terra, como o Copernicus, podem contribuir para a monitorização da segurança dos portos.

⁴⁹ COM(2025) 528.

⁵⁰ COM(2026) 81 final.

infraestruturas críticas, um maior conhecimento situacional marítimo e uma preparação coordenada no domínio das medidas antidrones.

Os Estados-Membros devem proteger e reforçar as infraestruturas, superestruturas e equipamentos vulneráveis, bem como eliminar os estrangulamentos e intensificar os esforços para reforçar as suas infraestruturas críticas. Os Estados-Membros devem assegurar redundância e capacidade suficientes para absorver perturbações a curto e médio prazo na sua cadeia logística e no fornecimento de bens críticos, permitindo especialmente que os nós de mobilidade militar mais vulneráveis atinjam níveis operacionais adequados.

4.3. Autonomia digital para a segurança económica

Os sistemas digitais, a gestão do tráfego e as plataformas logísticas dos portos estão a tornar-se infraestruturas estratégicas. Quem controla os dados também controla os fluxos. Os intercâmbios de dados podem revelar informações comerciais confidenciais dos utilizadores dos portos e dependem frequentemente de *hardware* e *software* estrangeiros, sendo grande parte dos dados do bloco armazenados fora da UE. Os criminosos e os intervenientes estatais hostis estão a explorar cada vez mais as vulnerabilidades inerentes aos sistemas e processos digitais para o tráfico de droga e os ciberataques.

Embora as questões de cibersegurança exijam uma ação específica, a UE deve reforçar e garantir a soberania digital relativamente a dados subjacentes ao transporte civil e militar. Tal implica soluções seguras de automatização, infraestruturas de computação, incluindo em nuvem, a utilização da IA e da conectividade da próxima geração (5G/6G, GNSS) para evitar qualquer forma de coerção devido à sua capacidade única para cumprir requisitos rigorosos em termos de latência curta e elevada capacidade de apoio a serviços críticos para missões.

A UE necessita igualmente de operadores e trabalhadores qualificados, conscientes do seu papel vital para assegurar o bom funcionamento das redes de infraestruturas críticas da UE. Juntamente com a Estratégia Industrial Marítima, uma nova ênfase na autonomia digital proporcionará às empresas e aos empresários da UE oportunidades para desenvolverem e implantarem as soluções digitais do futuro para detetar e combater atividades criminosas.

A fim de reforçar a autonomia digital dos portos no âmbito do atual quadro financeiro plurianual, **a Comissão apoiará iniciativas de investigação e desenvolvimento destinadas a garantir o intercâmbio e o armazenamento seguros de dados para os portos e as partes interessadas ao longo das cadeias logísticas multimodais.** Juntamente com os Estados-Membros, os transportes, a logística e o setor das TI, a Comissão **promoverá e apoiará soluções para a soberania da UE relativamente a dados subjacentes ao seu transporte civil e militar vital e procurará cooperar com países que partilham as mesmas ideias.**

4.4. Cibersegurança

A complexidade das infraestruturas portuárias e a crescente digitalização criam riscos de cibersegurança⁵¹ significativos para as cadeias de abastecimento e as infraestruturas críticas da UE, incluindo preocupações quanto a fornecedores de alto risco que controlam sistemas essenciais. As orientações da Agência da União Europeia para a Cibersegurança (ENISA) sobre

⁵¹ A cibersegurança marítima é abrangida pela Diretiva SRI 2 e pelo Regulamento de Cibersolidariedade, bem como, a nível internacional, pelo Código ISPS da OMI.

a gestão de riscos cibernéticos para os portos⁵² e as orientações da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) sobre a resposta à cibersegurança a bordo dos navios⁵³ apoiam a aplicação. A Comissão **continuará a cooperar com a OMI para promover normas mundiais harmonizadas de cibersegurança para o setor marítimo através de um código cibernético não obrigatório. A ENISA atualizará as orientações sobre a gestão de riscos cibernéticos para os portos** com medidas de ponta e os mais recentes desenvolvimentos políticos da UE, como a Diretiva SRI 2.

Juntamente com o grupo de cooperação SRI e a ENISA, a Comissão realizará uma **avaliação coordenada a nível da União dos riscos de cibersegurança nos portos, a fim de identificar riscos de cibersegurança e recomendar medidas de atenuação**. Na revisão do Regulamento Cibersegurança, a Comissão propõe um quadro de segurança da cadeia de abastecimento de TIC fiável. Com base na avaliação dos riscos de segurança a nível da União, tal permitirá impor restrições proporcionadas aos fornecedores de alto risco nas nossas infraestruturas críticas. A Comissão realizará exercícios e testes coordenados de preparação nos portos sobre cenários específicos de riscos de cibersegurança.

A fim de proceder ao intercâmbio de boas práticas e de informações, a Comissão está pronta para colaborar com os Estados-Membros numa **instância específica para a cibersegurança e as autoridades marítimas/portuárias dos Estados-Membros**, com base no grupo de cooperação SRI criado nos termos do artigo 14.º da Diretiva (UE) 2022/2555. Tal poderá abranger ciberameaças, incidentes, vulnerabilidades, quase incidentes, sensibilização, formação, exercícios e competências, reforço das capacidades, normas e especificações técnicas, com especial atenção para os portos de pequena e média dimensão. Procurar-se-á a participação da ENISA, da EMSA e das partes interessadas, bem como a coordenação com parcerias público-privadas, como o Centro Europeu de Análise de Informações do Setor Marítimo e iniciativas regionais, como o Polo de Segurança Marítima do Mar Negro. O pacote *omnibus* digital propõe a criação de um ponto de entrada único para a comunicação obrigatória de incidentes de cibersegurança.

Ações emblemáticas

- *Atualizar as orientações existentes em matéria de segurança portuária, a fim de abranger adequadamente todas as ameaças pertinentes.*
- *Desenvolver quadros regionais em conjunto com o SEAE para cooperar com países terceiros na melhoria da segurança dos portos e trabalhar no sentido de um maior alinhamento dos controlos aduaneiros nos portos da UE, juntamente com melhores protocolos de segurança em todo o mundo.*
- *Propor um quadro da UE para a verificação de antecedentes dos trabalhadores portuários.*
- *Criar uma instância para o intercâmbio de informações e boas práticas entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela cibersegurança e as autoridades marítimas/portuárias.*
- *Realizar uma avaliação coordenada a nível da União dos riscos de segurança para identificar os riscos de cibersegurança e recomendar medidas adequadas para os atenuar.*

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>.

5. ACESSO A FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

Apenas uma combinação de financiamento da UE, nacional e privado, apoiada por quadros regulamentares previsíveis e instrumentos de redução dos riscos, dará resposta aos desafios que os portos enfrentam, bem como à evolução dos seus papéis. As partes interessadas forneceram estimativas das necessidades de investimento⁵⁴, com base no aumento dos fluxos comerciais, nos esforços de descarbonização, no aumento da dimensão dos navios e nas necessidades de sustentabilidade e resiliência. Os estrangulamentos no financiamento incluem o acesso a financiamento seguro, o aumento dos custos e procedimentos de licenciamento morosos e dispendiosos.

O financiamento público, em consonância com as regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, reduz os riscos para os investidores privados, permitindo projetos com um valor público significativo e dando resposta a desafios societários. Todavia, o financiamento público é limitado e **deve ser orientado para maximizar o seu impacto (ver os princípios de financiamento no anexo 1).**

Desde 2014, a UE apoiou projetos portuários nos domínios da energia, da sustentabilidade, da conectividade, da inovação e de outros aspetos ao abrigo de vários instrumentos, com cerca de 10 mil milhões de EUR para a implantação e mais de 200 milhões de EUR para a I&I, incluindo o MIE, programas do FEDER e do Fundo de Coesão, o Horizonte 2020 e o Horizonte Europa⁵⁵. A Comissão **atribuirá igualmente prioridade ao apoio ao desenvolvimento do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos, num convite à apresentação de propostas do MIE, em 2026.**

No âmbito do próximo quadro financeiro plurianual (2028-2034), vários instrumentos podem apoiar investimentos nos portos: o **Fundo Europeu de Competitividade (FEC)** proposto poderá incluir investimentos em infraestruturas, superestruturas e equipamentos digitais limpos, seguros, de dupla utilização, multimodais e soberanos nos portos, incluindo infraestruturas de carregamento e tecnologia azul. O **Mecanismo Interligar a Europa 2028-2034 (MIE3)**, com um orçamento proposto para os transportes de 51,5 mil milhões de EUR, será um instrumento fundamental da UE, sendo os portos uma parte das prioridades de financiamento da conectividade transfronteiriça⁵⁶. O futuro **Horizonte Europa 2028-2034** deve apoiar a inovação nos portos.

Nos termos da proposta de regulamento que rege os **planos de parceria nacional e regional**, um dos objetivos específicos inclui medidas que reforçam as infraestruturas de transportes da União e contribuem para a conclusão da RTE-T, descarbonizando e melhorando a

⁵⁴ A ESPO estima essa necessidade em 80 mil milhões de EUR: https://www.espo.be/media/ESP-3217_InvestmentStudyReport2024_LR.pdf.

⁵⁵ MIE — Transportes (3,9 mil milhões de EUR), MIE — Energia (856 milhões de EUR), programas do FEDER e do Fundo de Coesão (3,7 mil milhões de EUR), Fundo de Inovação (870 milhões de EUR), Horizonte 2020 e Horizonte Europa (218 milhões de EUR). O InvestEU mobilizou 200 milhões de EUR para os portos, além de 730 milhões de EUR em tecnologias digitais e SCC pertinentes para os portos. O Mecanismo de Recuperação e Resiliência (MRR) presta um apoio significativo, em alguns Estados-Membros, a projetos de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e de ecologização dos portos.

⁵⁶ Proposta de orçamento do MIE para 2028-2034 de 29,9 milhões de EUR para objetivos específicos no domínio da energia [COM(2025) 547].

conectividade, a segurança e a acessibilidade das zonas remotas, periféricas e menos conectadas. Com os fundos disponíveis, **os Estados-Membros e as regiões poderão, em função das necessidades e circunstâncias locais, promover o desenvolvimento dos seus portos.**

Conforme estabelecido na Estratégia Industrial Marítima da UE, o Fundo de Inovação, financiado pelo CELE, em 2027 lançará um convite específico à apresentação de propostas no domínio marítimo, que também poderá beneficiar projetos nos portos.

No período de 2014-2025, o Grupo do Banco Europeu de Investimento (Grupo BEI) prestou apoio a projetos em portos marítimos e de navegação interior com cerca de 2,8 mil milhões de EUR de recursos próprios, incluindo projetos em matéria de resiliência às alterações climáticas, descarbonização, coesão, inovação, digitalização, segurança e defesa, energia de fontes renováveis ao largo e combustíveis alternativos⁵⁷. **A Comissão solicitará aos serviços de aconselhamento do BEI que prestem apoio ao reforço das capacidades, especificamente para portos de pequena e média dimensão da RTE-T.** Além disso, a Comissão **colaborará com bancos e instituições de fomento nacionais e partes interessadas financeiras privadas para identificar soluções de financiamento adicionais**, em consonância com as prioridades, os critérios e as condições estabelecidos na presente estratégia.

O panorama dinâmico do setor portuário mundial está a assistir a uma mudança para além das principais atividades empresariais, alargando-se a novas tecnologias e inovações que desbloqueiam novas oportunidades. Muitos portos já estão a diversificar-se com êxito, mas ainda há potencial para um maior crescimento. **Os portos da UE devem prosseguir estratégias voltadas para o futuro e inovadoras, que integrem tecnologias de ponta e práticas sustentáveis inovadoras.** Em especial, os portos de pequena e média dimensão devem aproveitar as oportunidades de negócio na transição energética e na digitalização.

6. COESÃO SOCIAL, COMPETÊNCIAS E EMPREGOS DE QUALIDADE

6.1. Os portos como conectores

Os portos são facilitadores vitais do desenvolvimento económico, da resiliência, da coesão social e territorial das zonas árticas e costeiras, das ilhas e das regiões ultraperiféricas, bem como dos seus 20 milhões de cidadãos da UE. O desenvolvimento industrial e os polos marítimos inovadores nos portos melhoram a economia local, ao passo que os espaços públicos e privados situados junto à água aumentam a atratividade das cidades. Esse fenómeno pode resultar numa concorrência pelo espaço e num impacto ambiental negativo em zonas densamente povoadas.

A Comissão **continuará a apoiar a coesão territorial e a conectividade das ilhas e das regiões ultraperiféricas**, nomeadamente as que enfrentam desafios demográficos, através do financiamento da política de coesão e do Mecanismo Interligar a Europa — Transportes (MIE — Transportes), e **convida os Estados-Membros a apoiarem melhorias em termos de infraestruturas, energias limpas e combustíveis, segurança e sustentabilidade dos portos de pequena e média dimensão**, nomeadamente nas ilhas, nas regiões remotas e nas regiões ultraperiféricas. A Comissão **incluirá medidas estratégicas para reforçar os contributos económicos, ambientais e sociais dos portos para as comunidades locais** no âmbito das

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

futuras comunicações sobre a Estratégia para as Comunidades Costeiras e a Estratégia para as Ilhas. As interações entre os portos e as cidades exigem equilíbrio entre os fatores económicos, ambientais e sociais. A Comissão **reforçará os diálogos e apoiará o desenvolvimento de boas práticas e orientações sobre o reforço das relações entre os portos e as cidades**⁵⁸. Além disso, a Comissão propõe um novo roteiro para a competitividade dos portos de pequena e média dimensão.

6.2. Mão de obra qualificada e condições de trabalho seguras nos portos da UE

Uma mão de obra qualificada e que beneficia de formação contínua é fundamental para concretizar as transições justa, limpa e digital nos portos e as atividades conexas da economia azul, incluindo nas comunidades locais das imediações dos portos. Uma nova Estratégia de Renovação Geracional Azul no âmbito do Pacto Europeu dos Oceanos, prevista para 2027, ajudará a desenvolver **uma mão de obra qualificada da próxima geração em todos os setores da economia azul, incluindo os portos**.

No âmbito do Pacto para as Competências reforçado, anunciado na União das Competências, a Comissão incentiva **os parceiros sociais, os portos e outras partes interessadas, incluindo os centros de formação pertinentes, a criarem uma parceria de competências específica para o setor portuário**, a fim de antecipar as necessidades de competências, fazer face à escassez, promover iniciativas de melhoria de competências e requalificação⁵⁹ e o acesso inclusivo a empregos de qualidade, em especial para as mulheres e os jovens. O setor marítimo, incluindo os portos, é convidado a **cooperar com a parceria em grande escala para o ecossistema digital no âmbito do Pacto para as Competências**, a fim de apoiar a melhoria das competências digitais no setor portuário, bem como a **apresentar compromissos no âmbito da Academia de Competências de Cibersegurança** e a **utilizar a ferramenta do Quadro Europeu de Competências em Cibersegurança (ECSF) para os profissionais portuários**. Para o setor portuário, também são altamente pertinentes ações complementares no âmbito da Estratégia Industrial Marítima da UE no sentido de tornar as carreiras no setor do transporte marítimo mais atrativas e promover a mobilidade entre funções marítimas e em terra.

O acervo da UE em matéria de saúde e segurança no trabalho (SST) aplica-se aos portos. Além disso, para proteger os trabalhadores, é fundamental o reforço da cooperação entre as autoridades portuárias nacionais, as inspeções do trabalho e as agências de segurança marítima, incluindo a cooperação transfronteiriça com o apoio da Autoridade Europeia do Trabalho.

Alterações recentes⁶⁰ clarificaram melhor a aplicação das regras de investigação de acidentes de transporte marítimo aos trabalhadores portuários a bordo de navios. A Diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto⁶¹ prevê um sistema de verificações específicas no local do cumprimento por navios que fazem escala nos portos da UE. A fim de reforçar a segurança,

⁵⁸ Através da Missão da UE Cidades com Impacto Neutro no Clima e Inteligentes, da Missão da UE Recuperar os nossos Oceanos e Águas, do Pacto Europeu dos Oceanos, da Estratégia para as Comunidades Costeiras e da perspetiva «da nascente até ao mar» da Estratégia de Resiliência Hídrica. As iniciativas urbanas da UE, como o Acordo Cidade Verde e o Pacto de Autarcas, incentivam a prossecução de objetivos ambiciosos em matéria de ambiente e clima em cidades portuárias.

⁵⁹ Com base em iniciativas como a Recomendação do Conselho que visa assegurar uma transição justa para a neutralidade climática, o Regulamento Indústria Neutra em Carbono (incluindo academias de indústrias de impacto zero) e o Roteiro para Empregos de Qualidade.

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

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

e com a participação de parceiros sociais, a Comissão elaborará orientações sobre a aplicação da legislação em matéria de segurança marítima aos trabalhadores portuários a bordo de navios. A UE apoiará mais investigação e orientações sobre o manuseamento seguro de combustíveis alternativos, renováveis, com emissões baixas ou nulas de carbono em zonas portuárias no âmbito do Horizonte Europa e a Comissão elaborará material de orientação e formação sobre o manuseamento seguro de combustíveis alternativos nos portos.

A UE continuará a promover elevadas normas laborais e de segurança, o diálogo social e as boas práticas, nomeadamente em instâncias internacionais. Os Estados-Membros são incentivados a apoiar melhorias da segurança e da sustentabilidade⁶² nos portos e a assegurar a aplicação e o respeito da legislação laboral nacional e da União e dos acordos de negociação coletiva.

Ações emblemáticas

- *Apoiar os portos de pequena e média dimensão com um roteiro específico (anexo 2).*
- *Apoiar o desenvolvimento de uma mão de obra qualificada da próxima geração em todos os setores da economia azul, incluindo os portos, através de ações no âmbito da Estratégia de Renovação Geracional Azul.*
- *Apoiar os parceiros sociais e as partes interessadas na criação de um Pacto para as Competências para o setor portuário em matéria de melhoria de competências, requalificação e inclusão dos trabalhadores.*
- *Elaborar orientações sobre a aplicação da legislação em matéria de segurança marítima aos trabalhadores portuários a bordo de navios.*
- *Elaborar orientações sobre o manuseamento seguro de combustíveis alternativos nos portos.*

7. CONCLUSÃO

A presente estratégia destaca o papel vital dos portos para a economia da UE e a nossa sociedade. Estabelece um quadro para preparar o setor portuário da UE para o futuro, melhorar a sua competitividade e expandir o papel dos portos para a sociedade de forma segura, protegida e sustentável, bem como para aumentar a resiliência, a mobilidade militar, a cibersegurança e a segurança económica. A Comissão está empenhada em assegurar a sua aplicação efetiva e a realização dos seus objetivos em conjunto com todas as partes interessadas referidas *supra*. Para o efeito, a Comissão lançará um **conselho de alto nível das indústrias marítimas e dos portos**, presidido pelo comissário responsável e pelos vice-presidentes executivos, com vista a manter um intercâmbio contínuo sobre a execução das ações delineadas na **Estratégia Marítima Industrial da UE e na Estratégia Portuária**, bem como a recolher opiniões sobre a evolução do mercado.

⁶² Incluindo a Diretiva 2012/18/UE (Seveso), a Diretiva 2014/34/UE (ATEX), a Diretiva 1999/92/CE (proteção da segurança e da saúde dos trabalhadores) e a Diretiva (UE) 2024/1788 (pacote relativo ao gás e ao hidrogénio).

ANEXO 1: Princípios de financiamento⁶³

A) Princípios comuns para projetos portuários da UE em todos os fluxos de financiamento pertinentes da UE:

- o financiamento público deve centrar-se na obtenção do maior e mais catalisador impacto nos desafios públicos e societais, em consonância com as regras aplicáveis em matéria de auxílios estatais,
- as subvenções só devem ser concedidas a projetos de evidente interesse público, tirando partido dos investimentos privados e reduzindo os riscos dos mesmos,
- as prioridades públicas devem incluir a resiliência das cadeias críticas de abastecimento e logística, a conectividade, o fornecimento de combustíveis verdes, o fornecimento e carregamento de eletricidade a partir da rede terrestre, a eletrificação dos portos e as ligações à rede, as infraestruturas verdes e as operações portuárias sustentáveis, as capacidades de dupla utilização e a segurança física e digital dos portos, a luta contra a criminalidade e o tráfico de droga, a criação de oportunidades de emprego nas comunidades costeiras, a economia circular, a redução dos resíduos e a reciclagem,
- deve ser prestada especial atenção, entre as ilhas, as regiões costeiras e as regiões ultraperiféricas, em função das suas necessidades, aos portos de pequena e média dimensão e, em especial, em termos de melhoria da segurança, da eletrificação e do acesso às redes,
- deve ser atribuída prioridade ao desenvolvimento de soluções da UE e a sua implantação deve ser aumentada,
- criar uma rede resiliente de portos, capaz de assegurar cadeias de abastecimento e logísticas críticas, mobilidade militar e conectividade, incluindo ilhas e regiões ultraperiféricas, bem como proteger os portos marítimos da UE de ameaças internacionais,
- os portos da UE diretamente expostos à concorrência desleal de portos de países terceiros devem beneficiar de financiamento para infraestruturas e equipamentos portuários verdes,
- o financiamento público para entidades nos portos da UE direta ou indiretamente controladas por interesses de países terceiros deve ser analisado com atenção em casos relacionados com a segurança da UE e com interesses de ordem pública, incluindo infraestruturas críticas ou de dupla utilização,
- devem ser incentivadas soluções para apoiar a inovação e a resiliência na UE e importa explorar sinergias entre setores,
- devem ser tidos em conta os potenciais benefícios em termos de segurança de recorrer a fornecedores de tecnologia e de serviços da UE ou de países que partilham as mesmas ideias,
- as soluções propostas por intervenientes nos países do alargamento devem ser consideradas como parte da cadeia de abastecimento mais vasta da UE.

B) Princípios orientadores para o apoio a projetos portuários em países terceiros:

⁶³ O presente anexo não prejudica os procedimentos legislativos relativos à adoção do quadro financeiro plurianual 2028-2034.

- centrar-se em parcerias mutuamente benéficas, nas quais as prioridades sejam partilhadas, como a aplicação de normas comuns, o reforço das capacidades em matéria de medidas regulamentares, a expansão de infraestruturas de combustíveis limpos, a proteção do ambiente, da biodiversidade e do clima, as prioridades de alargamento, a segurança e proteção marítima e portuária, bem como a luta contra o tráfico de droga e de seres humanos e outros tipos de utilização ilegal ou ilícita das infraestruturas portuárias. Assegurar a concorrência leal, bem como o respeito pelos direitos humanos, as normas sociais e ambientais, a proteção do clima e os requisitos de segurança,
- salvaguardar a competitividade da UE (incluindo um teste de competitividade para avaliar o apoio financeiro a projetos portuários que teriam um impacto negativo nas atividades nos portos da UE num raio de 300 milhas náuticas),
- beneficiar os objetivos estratégicos da UE relacionados com a conectividade e o comércio, a importação/exportação de matérias-primas críticas ou combustíveis renováveis e outros bens de importância crítica para a economia da UE,
- assegurar que os acordos internacionais pertinentes entre a UE e países terceiros contêm condições equitativas de acesso ao mercado para os serviços portuários e de terminal e para as concessões para a prestação desses serviços, com mecanismos claros para acompanhar a sua aplicação,
- apoiar a adesão a acordos internacionais vinculativos ambiciosos no âmbito da OMI.

ANEXO 2: Um novo roteiro para a competitividade dos portos de pequena e média dimensão

Os portos de pequena e média dimensão e insulares constituem uma parte importante do sistema portuário europeu, com um grande potencial. Apoiam as comunidades costeiras, a conectividade e a coesão territorial, ligando as economias regionais e contribuindo para as prioridades da União a nível local e regional. Desempenham igualmente um papel na autonomia estratégica da União, nomeadamente no domínio da energia e das cadeias de abastecimento críticas, e apoiam a economia azul, incluindo as pescas, bem como segmentos de mercado importantes e especializados, como o transporte de passageiros, a energia e a eletricidade produzida ao largo. Por conseguinte, a presente estratégia presta especial atenção aos portos de pequena e média dimensão, nomeadamente no que diz respeito à simplificação, à inovação, ao Espaço Marítimo Europeu, à eletrificação e à segurança. A Estratégia para as Comunidades Costeiras continuará a apoiar a competitividade e a diversificação das regiões costeiras, com especial destaque para os portos de pequena dimensão. **O roteiro da Comissão relativo à transição energética do setor das pescas e da aquicultura da UE** abordará igualmente a utilização de energias renováveis nos portos de pequena dimensão e apoiará o desenvolvimento de uma metodologia harmonizada da UE para medir o consumo de energia e as emissões nos portos. Será igualmente facultado apoio e orientação específicos.

- **Prioridade de financiamento específico, financiamento da política de coesão**, bem como **reforço das capacidades financeiras e preparação de projetos** pela plataforma de aconselhamento do BEI.
- Melhor **apoio dos Estados-Membros** com a decisão relativa aos serviços de interesse económico geral.
- Promoção da **eletrificação de instalações industriais e polos industriais** com o futuro Plano de Ação para a Eletrificação.
- **Projetos-piloto sobre a integração de fontes de energia alternativas** (potencial financiamento do Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura).
- **Plataforma BlueInvest** para apoiar o ensaio de novas tecnologias, a validação no mercado, a assistência técnica e a angariação de fundos.
- **Aconselhamento e reforço das capacidades em matéria de cibersegurança.**
- Alargamento da Aliança dos Portos para partilhar **boas práticas e aconselhamento em matéria de luta contra o tráfico de droga e as atividades criminosas.**
- O futuro **plano de trabalho do Espaço Marítimo Europeu** abordará o desenvolvimento de polos e ligações sustentáveis e ecológicos para o transporte marítimo de curta distância, e a colaboração entre portos, com destaque para os portos de menor dimensão.
- O **Plano de Ação sobre Vias Navegáveis Interiores para o período 2028-2034** incluirá ações específicas para promover a partilha de conhecimentos e apoiar os portos de navegação interior.

ANEXO 3: Resumo das ações e orientações

Pilar I — REFORÇO DA COMPETITIVIDADE, DA INOVAÇÃO E DA DIGITALIZAÇÃO

A Comissão irá:

- a partir de 2026, atribuir prioridade a iniciativas mutuamente benéficas em portos de países terceiros, em consonância com princípios orientadores claros,
- a partir de 2026, aplicar os princípios da presente estratégia em negociações de acordos internacionais e quadros de cooperação,
- a partir de 2026, continuar a procurar o acesso ao mercado em negociações de acordos de comércio livre e, juntamente com o Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE), colaborar com países terceiros para promover condições de investimento justas e o acesso das empresas da UE,
- a partir de 2026, apoiar os Estados-Membros nos seus esforços de normalização internacional através de uma nova vertente de trabalho sobre portos e terminais inovadores, no âmbito do Fórum de Alto Nível sobre a Normalização Europeia,
- até 2028, elaborar orientações para os Estados-Membros avaliarem os investimentos estrangeiros em consonância com os compromissos internacionais da UE e um quadro para o levantamento e o acompanhamento dos investimentos estrangeiros nos portos da UE,
- a partir de 2026, dar maior ênfase à implantação para além da fase-piloto em futuras iniciativas do Horizonte Europa, incluindo o tema emblemático «Portos do Futuro»,
- reforçar a liderança tecnológica da União na utilização de combustíveis alternativos, na eletrificação, na conceção, na adaptação de equipamentos, na eficiência energética e na digitalização, incluindo sistemas de conversão de energia, circularidade e soluções digitais,
- a partir de 2026, procurar reforçar a cooperação público-privada no âmbito do Programa-Quadro Horizonte Europa 2028-2034 em domínios prioritários,
- em 2026, reforçar as regras de acesso a instalações de serviço ferroviário,
- em 2028, propor um programa de ação para o transporte por vias navegáveis interiores, para o período 2028-2034, centrado nos portos de navegação interior,
- até 2028, estabelecer orientações da UE para uma partilha eficiente de dados na cadeia de transporte,
- em 2027, se for caso disso, também à luz dos resultados da consulta pública, avaliar se é necessário alterar os limiares e fornecer orientações adicionais, dando exemplos e clarificações interpretativas das regras do RGIC, nomeadamente para os investimentos em infraestruturas portuárias,
- em 2026, rever as orientações da UE em matéria de concentrações, com vista a fornecer orientações claras e atualizadas sobre a aplicação das regras da UE em matéria de concentrações aos efeitos horizontais e não horizontais das concentrações.

O coordenador europeu do Espaço Marítimo Europeu irá:

- atribuir prioridade, no próximo plano de trabalho do Espaço Marítimo Europeu, ao desenvolvimento de polos e ligações sustentáveis e ecológicos para o transporte marítimo de curta distância, e promover a colaboração entre portos, com destaque para os portos

de menor dimensão, a modernização das infraestruturas marítimas e a integração com o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores,

- facilitar o planeamento da resiliência através de seminários com outros coordenadores de corredores europeus de transportes, a fim de explorar opções de contingência para a conectividade marítima e ao interior em caso de perturbação dos maiores portos nas principais rotas de transporte.

Os Estados-Membros são convidados a:

- desempenhar um papel de liderança no estabelecimento de normas técnicas internacionais a nível mundial nas instâncias internacionais pertinentes, incluindo a ISO,
- prevenir, atenuar e combater os riscos associados à propriedade e ao controlo estrangeiros de infraestruturas estratégicas de dupla utilização e das operações conexas,
- assegurar a possibilidade de obter o controlo público temporário ou o direito de utilização de infraestruturas, ativos ou equipamentos estratégicos de dupla utilização ao abrigo do direito nacional,
- assegurar que as medidas necessárias constantes do regulamento relativo à mobilidade militar são plena e rapidamente aplicadas, após a adoção,
- racionalizar os procedimentos de planeamento e licenciamento, a fim de permitir uma rápida adoção da inovação nos portos,
- atribuir maior prioridade à melhoria da disponibilidade e da capacidade das ligações ao interior por transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores,

racionalizar os procedimentos de ordenamento do território e de licenciamento, a fim de permitir o rápido desenvolvimento de zonas adicionais para utilização portuária.

As partes interessadas do setor são incentivadas a:

- apoiar a adoção e a distribuição da investigação financiada pela UE, partilhar boas práticas, bem como desenvolver parcerias e novos modelos empresariais que vão além dos desafios específicos/locais e dar resposta às exigências do mercado em geral, incluindo as dos portos de pequena e média dimensão.

Os Estados-Membros e as partes interessadas são convidados a:

- aplicar os princípios orientadores estabelecidos na presente estratégia também às suas próprias iniciativas e reforçar a coordenação geral e o intercâmbio de informações,
- racionalizar os procedimentos de planeamento e licenciamento, a fim de permitir uma rápida adoção da inovação nos portos,
- atribuir maior prioridade às ligações ao interior com os transportes ferroviários e com as vias navegáveis interiores,
- procurar um equilíbrio entre o retorno dos investimentos para os operadores privados e obrigações contratuais adequadas (duração, condições transparentes e justas para as renovações, cláusulas de flexibilidade), a fim de garantir a resiliência, a segurança, a proteção e a redução das emissões.

Pilar II — PROMOÇÃO DA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA, DA SUSTENTABILIDADE E DAS INDÚSTRIAS LIMPAS

A Comissão irá:

- em 2026, continuar a acompanhar a implantação do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre e, no futuro Plano de Ação para a Eletrificação, introduzir novas medidas para apoiar a eletrificação dos portos e promover uma maior transparência dos preços do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre,
- aproveitar as oportunidades da implementação da T-MED para apoiar a conectividade energética sustentável entre portos mediterrânicos,
- no futuro pacote União da Energia, ponderar como promover a disponibilidade de combustíveis sustentáveis nos portos,
- na futura revisão do Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos, ter em conta medidas para acelerar a implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos para o transporte marítimo,
- coordenar os esforços dos Estados-Membros e facilitar o intercâmbio de boas práticas, eventualmente através de orientações,
- até ao final de 2026, avaliar a capacidade das infraestruturas e as futuras necessidades de fornecimento de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos portos e para os mesmos através da Aliança CRH,
- em 2026, encomendar um estudo no âmbito da Empresa Comum do Hidrogénio Limpo, para apoiar as atividades da Comissão na Coligação Mundial dos Portos de Hidrogénio,
- a partir de 2026, apoiar parcerias com portos, autoridades locais e polos industriais,
- incentivar uma cooperação mais estreita entre portos, empresas do setor da energia, operadores de rede e autoridades locais, e manter-se disposta a fornecer orientações informais sobre questões anti-trust,
- até 2027, organizar uma série de seminários específicos para os portos,
- proceder à revisão do Regulamento Delegado Taxonomia Climática, a fim de melhorar a facilidade de utilização dos critérios técnicos de avaliação e de os simplificar e atualizar de modo a refletir a evolução política, legislativa e tecnológica pertinente,
- procurar uma medição e comunicação mais coerentes das emissões nas zonas portuárias.

Os Estados-Membros são convidados a:

- apoiar tecnologias sem cabos e soluções de redes inteligentes, procedimentos digitalizados e uma melhor utilização dos ativos de rede existentes,
- promover soluções de gestão da procura, especialmente para os portos de pequena e média dimensão,
- reforçar as sinergias entre a RTE-T e a RTE-E e outros planos da rede elétrica, bem como, neste contexto, incluir as necessidades em terra, conforme refletido nos planos nacionais de desenvolvimento da rede nos futuros planos de desenvolvimento da rede ao largo,
- refletir, nos procedimentos nacionais e nas avaliações caso a caso, a presunção de interesse público superior para a infraestrutura da rede elétrica, incluindo o fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos,
- afetar uma parte das receitas do CELE a investimentos de descarbonização marítima em todo o setor marítimo na Europa,
- apoiar uma cooperação estruturada entre os portos e os polos industriais locais, para promover as energias renováveis, a partilha de energia, a reutilização do calor residual, soluções de armazenamento e o desenvolvimento de comunidades de energia centradas nos portos,

- utilizar, se for caso disso, as disposições relacionadas com o desenvolvimento portuário ao abrigo da Diretiva-Quadro da Água e assegurar uma aplicação atempada das novas regras ambientais relativas à poluição marinha causada pelo transporte marítimo nos portos,
- abordar as emissões de gases com efeito de estufa e poluentes atmosféricos nos portos na execução dos seus planos nacionais em matéria de energia e de clima e dos programas nacionais de controlo da poluição atmosférica.

Pilar III — PROTEÇÃO E SEGURANÇA DOS PORTOS

A Comissão irá:

- até 2027, atualizar as orientações existentes sobre a legislação em matéria de segurança marítima, a fim de abranger adequadamente todas as ameaças pertinentes,
- até ao final de 2026, colaborar com os Estados-Membros da UE no sentido de elaborar orientações internacionais atualizadas no âmbito da Organização Marítima Internacional,
- até ao final de 2026, apresentar uma estratégia da UE de combate à corrupção,
- em 2027, propor um quadro da UE para a verificação de antecedentes dos trabalhadores portuários,
- em 2027, alargar os esforços de segurança aos portos de navegação interior, incluindo os não abrangidos pelo Código ISPS, em cooperação com as comissões fluviais,
- em 2027, publicar boas práticas para prevenir o tráfico de droga e explorar uma maior cooperação com os países candidatos,
- até 2027, desenvolver quadros regionais em conjunto com o SEAE para cooperar com países terceiros na melhoria da segurança dos portos e trabalhar no sentido de um maior alinhamento dos controlos aduaneiros nos portos da UE, juntamente com melhores protocolos de segurança em todo o mundo,
- até 2027, trabalhar no intercâmbio bidirecional público-privado de informações entre as autoridades aduaneiras e as empresas de logística marítima,
- manter-se pronta para avaliar em que medida os instrumentos anti-*trust* podem apoiar a aplicação das orientações ou boas práticas desenvolvidas pela Aliança Europeia dos Portos,
- em 2026, apresentar um Quadro Europeu Integrado de Resiliência às Alterações Climáticas,
- a partir de 2026, apoiar iniciativas de investigação e desenvolvimento destinadas a garantir o intercâmbio e o armazenamento seguros de dados para os portos e as partes interessadas ao longo das cadeias logísticas multimodais,
- a partir de 2026, promover e apoiar soluções para a soberania da UE relativamente a dados subjacentes ao seu transporte civil e militar vital e procurar cooperar com países que partilham as mesmas ideias,
- em 2027, continuar a cooperar com a OMI para promover normas mundiais harmonizadas de cibersegurança para o setor marítimo através de um código cibernético não obrigatório,
- até 2027, atualizar as orientações da ENISA sobre a gestão de riscos cibernéticos para os portos,

- até 2027, realizar uma avaliação coordenada a nível da União dos riscos de segurança para identificar os riscos de cibersegurança e recomendar medidas de atenuação adequadas,
- até 2027, criar uma instância para o intercâmbio de informações e boas práticas entre as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela cibersegurança e as autoridades marítimas/portuárias.

Os Estados-Membros são convidados a:

- atribuir prioridade à execução da legislação em matéria de segurança marítima, adotar boas práticas partilhadas no âmbito da parceria público-privada da Aliança Europeia dos Portos para combater a criminalidade organizada (incluindo o tráfico de droga) e a corrupção e dar resposta à segurança portuária na sua totalidade,
- atribuir prioridade à interoperabilidade dos portos no âmbito do sistema ferroviário da UE, bem como à consecução de um «bom estado de navegação» para as vias navegáveis interiores, até 2030,
- incluir os portos na aplicação da Diretiva Resiliência das Entidades Críticas (Diretiva REC),
- assegurar que os bens críticos são manuseados e armazenados em consonância com os requisitos de mobilidade militar, a Estratégia da UE para a Constituição de Reservas e o regime de segurança do aprovisionamento introduzido pelo Programa da Indústria de Defesa Europeia,
- otimizar o mapeamento, a partilha de informações e a coordenação para criar e proteger as reservas e minimizar as perturbações, tendo em conta papéis específicos para os portos de menor dimensão.

Os Estados-Membros e as partes interessadas são convidados a:

- elaborar planos de resiliência às alterações climáticas e proceder ao intercâmbio de boas práticas em matéria de ação de resiliência às alterações climáticas nos portos,
- proteger e reforçar as infraestruturas, superestruturas e equipamentos vulneráveis, bem como eliminar os estrangulamentos e intensificar os esforços para reforçar as suas infraestruturas críticas,
- assegurar redundância e capacidade suficientes para absorver perturbações a curto e médio prazo na sua cadeia logística e no fornecimento de bens críticos, permitindo especialmente que os nós de mobilidade militar mais vulneráveis atinjam níveis operacionais adequados.

O coordenador do Espaço Marítimo Europeu irá:

- facilitar o planeamento da resiliência da conectividade marítima e ao interior com outros coordenadores de corredores europeus de transportes.

Pilar IV — ACESSO A FINANCIAMENTO E INVESTIMENTO

A Comissão irá:

- aplicar os princípios de financiamento desenvolvidos na estratégia em todos os instrumentos de financiamento, incluindo ações pertinentes para apoiar a inovação nos portos no âmbito do Horizonte Europa 2028-2034,
- atribuir prioridade ao apoio ao desenvolvimento do fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre nos portos, num convite à apresentação de propostas do MIE, em 2026,
- utilizar da melhor forma o financiamento disponível ao abrigo do atual QFP para apoiar as prioridades da estratégia,
- solicitar aos serviços de aconselhamento do BEI, através da JASPERS, que prestem apoio ao reforço das capacidades, especificamente para portos de pequena e média dimensão da RTE-T,
- colaborar com os bancos e instituições de fomento nacionais e as partes interessadas financeiras privadas para identificar soluções de financiamento adicionais para os portos e operadores marítimos e de vias navegáveis interiores.

O BEI é convidado a:

- continuar a disponibilizar financiamento e aconselhamento ao setor e manter o diálogo com a Comissão, os Estados-Membros, os cofinanciadores e o setor, a fim de promover as prioridades da estratégia e melhorar o acesso ao financiamento e à assistência técnica para os portos e as empresas de todas as dimensões, nomeadamente os pequenos operadores, portos e PME do setor portuário.

Os Estados-Membros e as regiões são convidados a:

- em função das necessidades e circunstâncias locais, promover o desenvolvimento dos seus portos.

As partes interessadas do setor são convidadas a:

- prosseguir estratégias voltadas para o futuro e inovadoras, que integrem tecnologias de ponta e práticas sustentáveis inovadoras.

Pilar V — COESÃO SOCIAL, COMPETÊNCIAS E EMPREGOS DE QUALIDADE

A Comissão irá:

- continuar a apoiar a coesão territorial e a conectividade das ilhas e das regiões ultraperiféricas, nomeadamente as que enfrentam desafios demográficos,
- em 2026, incluir medidas estratégicas para reforçar os contributos económicos, ambientais e sociais dos portos para as comunidades locais nas futuras estratégias para as comunidades insulares e costeiras,
- a partir de 2026, reforçar os diálogos e apoiar o desenvolvimento de boas práticas e orientações sobre o reforço das relações entre os portos e as cidades,
- em 2026, apoiar os portos de pequena e média dimensão com um roteiro específico (anexo 2),
- em 2026, publicar um roteiro de transição energética para as pescas e a aquicultura da UE,

- em 2027, ajudar a desenvolver uma mão de obra qualificada da próxima geração em todos os setores da economia azul, incluindo os portos, através de ações no âmbito da Estratégia de Renovação Geracional Azul,
- até 2027, elaborar orientações sobre a aplicação da legislação em matéria de segurança marítima aos trabalhadores portuários a bordo de navios,
- a partir de 2026, apoiar mais investigação e orientações sobre o manuseamento seguro de combustíveis alternativos, renováveis, com emissões baixas ou nulas de carbono em zonas portuárias no âmbito do Horizonte Europa,
- até 2027, elaborar material de orientação e formação sobre o manuseamento seguro de combustíveis alternativos.

Os Estados-Membros são convidados a:

- apoiar melhorias em termos de infraestruturas, energias limpas e combustíveis, segurança e sustentabilidade dos portos de pequena e média dimensão, nomeadamente nas ilhas, nas regiões remotas e nas regiões ultraperiféricas,
- apoiar melhorias da segurança e da sustentabilidade nos portos e assegurar a aplicação e o respeito da legislação laboral nacional e da União e dos acordos de negociação coletiva.

Os parceiros sociais e outras partes interessadas do setor são convidados a:

- estabelecer uma parceria de competências específica para o setor portuário, a fim de apoiar a melhoria de competências, a requalificação e a inclusão dos trabalhadores.

O setor marítimo é convidado a:

- cooperar com a parceria em grande escala para o ecossistema digital no Pacto para as Competências, a fim de apoiar a melhoria das competências digitais no setor portuário,
- apresentar compromissos no âmbito da Academia de Competências de Cibersegurança e utilizar a ferramenta do Quadro Europeu de Competências em Cibersegurança (ECSF) para os profissionais portuários.