



**A9-0443/2023**

15.12.2023

# **INFORME**

sobre la elaboración de una estrategia portuaria europea integral  
(2023/2059(INI))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Tom Berendsen

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO .....	3
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS .....	16
ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE EL PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES.....	18
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL.....	19
INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO.....	28
VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO	29

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

### sobre la elaboración de una estrategia portuaria europea integral (2023/2059(INI))

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su título XVIII,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 1 de junio de 2023, titulada «Seguridad marítima: en el centro de un transporte marítimo limpio y moderno» (COM(2023)0268),
- Vista la Comunicación conjunta de la Comisión y del alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 10 de marzo de 2023, relativa a la actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE y su Plan de Acción titulado «Una Estrategia de Seguridad Marítima de la UE reforzada para hacer frente a unas amenazas marítimas cambiantes» (JOIN(2023)0008),
- Visto el Plan de Acción de la Estrategia de Seguridad Marítima, adoptado por el Consejo Europeo el 24 de junio de 2014,
- Vistas las Conclusiones del Consejo sobre la revisión del Plan de Acción de la Estrategia de Seguridad Marítima de la UE, adoptadas por el Consejo Europeo el 26 de junio de 2018,
- Vista la Comunicación conjunta de la Comisión y del alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 1 de diciembre de 2021, titulada «La Pasarela Mundial» (The Global Gateway) (JOIN(2021)0030),
- Vista la Comunicación conjunta de la Comisión y de la alta representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de 12 de marzo de 2019, titulada «UE-China – Una perspectiva estratégica» (JOIN(2019)0005),
- Vista la Comunicación conjunta al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo titulada «Estrategia Europea de Seguridad Económica», de 20 de junio de 2023 (JOIN(2023)0020),
- Visto el paquete de medidas «Objetivo 55» de la Comisión, de 14 de julio de 2021, relativo a la consecución del Pacto Verde Europeo,
- Visto el Acuerdo adoptado en la 21.ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21) en París el 12 de diciembre de 2015 (Acuerdo de París),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 20 de mayo de 2020, titulada «Estrategia de la UE sobre la biodiversidad de aquí a 2030: Reintegrar la naturaleza en nuestras vidas» (COM(2020)0380),

- Vista la Directiva 2007/60/CE, de 23 de octubre de 2007, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación,
- Vista la Directiva (UE) 2018/2001, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 23 de mayo de 2013, titulada «Puertos: motor de crecimiento» (COM(2013)0295),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 18 de octubre de 2023, sobre la hoja de ruta de la UE para la lucha contra el tráfico de drogas y la delincuencia organizada,
- Visto el Plan de acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»,
- Vista la Directiva relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (2022/0347(COD) [en negociación],
- Visto el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE<sup>1</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE<sup>2</sup>,
- Vista la Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas y por la que se deroga la Directiva 2008/114/CE del Consejo<sup>3</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014<sup>4</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión<sup>5</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) 2022/2560 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, sobre las subvenciones extranjeras que distorsionan el mercado interior<sup>6</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos<sup>7</sup>,

---

<sup>1</sup> [DO L 234 de 22.9.2023, p. 1.](#)

<sup>2</sup> [DO L 234 de 22.9.2023, p. 48.](#)

<sup>3</sup> [DO L 333 de 27.12.2022, p. 164.](#)

<sup>4</sup> [DO L 249 de 14.7.2021, p. 38.](#)

<sup>5</sup> [DO L 79I de 21.3.2019 p. 1.](#)

<sup>6</sup> [DO L 330 de 23.12.2022, p. 1.](#)

<sup>7</sup> [DO L 57 de 3.3.2017, p. 1.](#)

- Visto el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE<sup>8</sup>,
  - Vistos el Reglamento (CE) n.º 906/2009 de la Comisión, de 28 de septiembre de 2009, sobre la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios) y la Comunicación a la Comisión, de 10 de octubre de 2023, sobre su expiración el 25 de abril de 2024,
  - Vista la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (COM(2021)0812),
  - Vista su Resolución, de 16 de septiembre de 2021, sobre una nueva estrategia Unión-China<sup>9</sup>,
  - Vista su Resolución, de 27 de abril de 2021, sobre medidas técnicas y operativas para un transporte marítimo más eficiente y limpio<sup>10</sup>,
  - Vista su Resolución, de 12 de marzo de 2019, sobre las amenazas en materia de seguridad relacionadas con la creciente presencia tecnológica de China en la Unión y la posible acción a escala de la Unión para reducirlas<sup>11</sup>,
  - Visto el estudio de septiembre de 2023 sobre el tema «Inversiones chinas en infraestructuras de transporte marítimo europeas» solicitado por la Comisión de Transportes y Turismo<sup>12</sup>,
  - Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,
  - Vista la opinión de la Comisión de Comercio Internacional,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A9-0443/2023),
- A. Considerando que nuestros puertos son las pasarelas de la Unión al mundo y, como tales, desempeñan un papel crucial en su economía, ya que aportan riqueza y empleo, facilitan el comercio exterior, conectan con el interior, y garantizan el crecimiento de la economía azul y la producción industrial, la transición energética y la seguridad del suministro de energía, así como la autonomía estratégica de la Unión;
- B. Considerando que los puertos prestan un servicio público esencial, por lo que deben reconocerse y valorarse;

---

<sup>8</sup> DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

<sup>9</sup> [DO C 117 de 11.3.2022, p. 40.](#)

<sup>10</sup> [DO C 506 de 15.12.2021, p. 12.](#)

<sup>11</sup> [DO C 23 de 21.1.2021, p. 2.](#)

<sup>12</sup> [Mercator Institute for Chinese Studies, The Vienna Institute for International Economic Studies, Institute of International Economic Relations, Chinese Investments in European Maritime Infrastructure \(Inversiones chinas en infraestructuras de transporte marítimo europeas\), octubre de 2023.](#)

- C. Considerando que, si bien la competencia entre puertos resulta beneficiosa, debe evitarse una competición a la baja entre ellos a costa de la seguridad, de una mayor influencia política o control extranjero a través de inversiones por parte de entidades no pertenecientes a la Unión, en particular empresas públicas o controladas o influidas por un Estado;
- D. Considerando que las empresas públicas no pertenecientes a la Unión o las empresas controladas directa o indirectamente por Estados extranjeros han aumentado estratégicamente sus participaciones financieras y operativas en los puertos, terminales, empresas e infraestructuras portuarias europeos;
- E. Considerando que la Unión ha subrayado su deseo de ser más autónoma en sectores estratégicos, pero que apenas ha contribuido a responder al crecimiento de China en el sector marítimo y a sus repercusiones en materia de seguridad;
- F. Considerando que los puertos son entornos muy complejos, con muchas partes interesadas y muchos intereses diferentes, lo que convierte el reconocimiento y la evaluación de los riesgos de influencia extranjera en un ejercicio arduo pero crucial;
- G. Considerando que la guerra de agresión rusa contra Ucrania ha demostrado los riesgos inaceptables de depender de terceros países concretos en sectores estratégicos así como la necesidad crucial de reforzar la seguridad y la resiliencia de las infraestructuras marítimas y las cadenas de valor para garantizar el flujo de mercancías vitales;
- H. Considerando que los puertos han adquirido una importancia renovada desde el punto de vista militar y de la defensa, en particular el doble uso de las infraestructuras portuarias;
- I. Considerando que los puertos europeos a menudo compiten con puertos de terceros países en los que inversiones extranjeras de terceros países hacen aún más acusada la falta de igualdad de condiciones en términos de competitividad y respeto de las normas de sostenibilidad, derechos de los trabajadores y cargas fiscales;
- J. Considerando que debe prestarse especial atención a los efectos negativos de los comportamientos de elusión generados por la reubicación de las actividades de transbordo a puertos situados fuera de la Unión, tanto en términos de disminución de la competitividad de los puertos de la Unión como de aumento de las fugas de carbono;
- K. Considerando que los puertos han desempeñado un papel indispensable en la gestión de crisis de la Unión al garantizar la continuidad de las cadenas de suministro y permitir la creación de rutas alternativas, también mediante el establecimiento de rutas alternativas para el suministro de gas natural licuado (GNL) a corto plazo y el aumento del almacenamiento de gas en Europa;
- L. Considerando que, en las regiones ultraperiféricas y las islas, los puertos a menudo proporcionan un salvavidas al ser la principal conexión social y económica con el resto de la Unión;
- M. Considerando que los puertos son esenciales para la descarbonización del transporte acuático, teniendo en cuenta el Pacto Verde y los objetivos de reducción de la contaminación, así como el papel esencial de la energía renovable marina; considerando

que es importante reducir la contaminación atmosférica procedente de los buques en las zonas portuarias, incluidas las emisiones de carbono negro;

- N. Considerando que las zonas portuarias y las operaciones portuarias en toda la Unión serán vulnerables al aumento del nivel del mar;
- O. Considerando que los puertos combinan y salvaguardan diversas actividades costeras en beneficio de los ciudadanos, las comunidades costeras y el medio marino, contribuyendo a mantener los hábitats costeros y a mejorar la calidad del aire en las aglomeraciones urbanas en torno a los puertos;
- P. Considerando que una mejor planificación logística entre los puertos y los clientes, incluidas las compañías navieras, podría evitar un transporte por carretera innecesario en toda Europa; que una mayor cooperación entre puertos, con el fin de reforzar los vínculos intrarregionales y agilizar las conexiones, podría dar lugar a inversiones más eficientes en infraestructuras portuarias, rutas de importación y exportación más resilientes y un uso más eficiente de los recursos, del dinero público y privado y de las capacidades infrautilizadas;
- Q. Considerando que los puertos son parte de un ecosistema acuático más amplio, que comprende una vasta gama de actividades como el transporte marítimo, la construcción naval, la fabricación de equipamiento marítimo, la navegación interior y la logística;
- R. Considerando que la aparente necesidad de un enfoque multidisciplinar y holístico de los puertos europeos no se ha traducido en medidas concretas por parte de la Comisión, lo que ha dado lugar a un mosaico de normativas relacionadas con los puertos que se ha ido acumulando con el tiempo;

### ***Influencia extranjera***

1. Destaca las reiteradas advertencias de las agencias de inteligencia sobre los riesgos de dependencia económica, espionaje y sabotaje provocados por la participación financiera y operativa de entidades de países no pertenecientes a la Unión en nuestras infraestructuras críticas y sectores estratégicos, como los puertos<sup>13</sup>, incluidas las actividades de buques extranjeros;
2. Pide a la Comisión que presente un marco político estratégico de la Unión con el fin de reducir y limitar la influencia y el control operativo y financiero que ejercen los países no pertenecientes a la Unión en los puertos de la Unión y en sus procesos y operaciones en el interior, incluidos los casos de participación y control en la gestión de una autoridad portuaria, a fin de encontrar un equilibrio entre mantener un entorno abierto a las inversiones y mitigar los riesgos; pide a la Comisión y a los Estados miembros que vigilen además la participación de terceros países en puertos de los países vecinos cubiertos por la política europea de vecindad y la política de ampliación;
3. Pide a la Comisión que proponga un marco para supervisar e informar continuamente, junto con los Estados miembros, sobre la influencia de terceros países en los puertos de la Unión, en particular los puertos de la RTE-T, en la gestión de las terminales de la

---

<sup>13</sup> [AIVD, MIVD y NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, noviembre de 2022.](#)

Unión y el transporte mundial de contenedores, y que evalúe los posibles vínculos entre las acciones de un determinado país no perteneciente a la Unión en estos sectores;

4. Subraya que limitar las inversiones extranjeras, en particular por parte de empresas públicas o controladas o influidas por un Estado, en un puerto concreto de un Estado miembro puede afectar negativamente a la posición competitiva de dicho puerto en relación con los puertos vecinos que no tienen estas limitaciones, lo que acentúa la necesidad de una estrategia europea conjunta en materia de puertos; considera que la distribución asimétrica de las inversiones extranjeras entre los países de la Unión puede amenazar la unidad, las capacidades de gestión de crisis y la resiliencia de la Unión; pide a la Comisión que analice el impacto potencial en el empleo y el comercio a escala local y de la Unión que puede derivarse de limitar las inversiones de fuera de la Unión en puertos europeos;
5. Anima a las autoridades portuarias nacionales, a los Estados miembros y a la Comisión a que desarrollen un formato adecuado de cooperación estratégica entre los puertos europeos con el fin de minimizar el riesgo de que agentes externos los manipulen para enfrentarlos entre sí;
6. Destaca que, a pesar de la existencia de mecanismos de protección a escala de la Unión, como el control de las inversiones extranjeras directas y las normas de competencia, estos instrumentos son insuficientes para abordar el creciente poder económico de las potencias externas a través de empresas individuales, en particular empresas públicas o controladas o influidas por un Estado, y dependen en gran medida de la aplicación por parte de los distintos Estados miembros;
7. Subraya la importancia de aumentar la cooperación de la Unión en el control y bloqueo de las inversiones entrantes en infraestructuras críticas, en las que no pueden excluirse repercusiones negativas importantes en otros Estados miembros o en toda la Unión, y de compartir información sobre amenazas y oportunidades como parte de esta cooperación;
8. Alienta encarecidamente a la Comisión a que refuerce el papel de las medidas de protección para los puertos a través de una revisión ambiciosa del Reglamento sobre las inversiones extranjeras directas<sup>14</sup>, en particular haciendo obligatorio un sistema de control de las inversiones extranjeras directas en todos los Estados miembros, garantizando que los procesos de control sean claros y objetivos y que las definiciones, el ámbito de aplicación y los aspectos procedimentales sean coherentes en todos los Estados miembros, con el fin de garantizar la igualdad de condiciones a escala de la Unión;
9. Subraya asimismo la importancia crucial del mecanismo previsto en el artículo [47] del Reglamento RTE-T revisado [xxx/2024], que obliga a los Estados miembros a controlar las inversiones de terceros países en infraestructuras de la RTE-T por sus posibles riesgos para la seguridad, el orden público o la autonomía estratégica de la Unión, que debe considerarse complementario de las disposiciones del Reglamento sobre inversiones extranjeras directas, ya que este mecanismo se aplica tanto a las inversiones en infraestructuras (por ejemplo, la adquisición de acciones en una terminal) como a las obras de infraestructura realizadas en la Unión por una empresa de un tercer país (por

---

<sup>14</sup> [Reglamento \(UE\) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión, DO L 79 I de 21.3.2019, p. 1.](#)



ejemplo, en una contratación pública para construir una terminal en un puerto europeo) y también prevé la posibilidad de que otros Estados miembros potencialmente afectados formulen observaciones al Estado miembro que lleve a cabo el control, y que su aplicación efectiva en la infraestructura portuaria en cuestión sea una piedra angular de una estrategia portuaria europea;

10. Subraya la importancia de supervisar la aplicación del Reglamento (UE) 2022/2560 sobre las subvenciones extranjeras que distorsionan el mercado interior; pide a la Comisión que siga de cerca el mercado del sector portuario y, si es necesario, intervenga de oficio, tal como se prevé en el artículo 9 de dicho Reglamento;
11. Pide a la Comisión que investigue y evalúe el impacto de la integración vertical en la logística marítima, el Reglamento de exención por categorías para los consorcios, que expira en 2024, y la formación de alianzas en el transporte de contenedores sobre la influencia de terceros países en los puertos de la Unión; pide a la Comisión que intervenga cuando sea necesario para garantizar una competencia leal, un equilibrio de poder justo y la igualdad de condiciones entre todos los agentes del ecosistema portuario;
12. Subraya que, en particular, la presencia agregada de empresas bajo el control o la influencia del Estado chino en los puertos y nodos de la red transeuropea de transporte (RTE-T) tiene importantes implicaciones para la resiliencia y la seguridad de los nodos individuales y de la red en su conjunto; recuerda que la presencia de inversores de terceros países en los puertos puede obstaculizar su doble uso;
13. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que, de manera urgente, lleven a cabo una evaluación de riesgos de la participación de China en las infraestructuras marítimas que incluya su impacto en la mano de obra y el medio ambiente, las dependencias y una evaluación de los cuellos de botella en el envío de mercancías de China a la Unión y el transbordo, y que dicha evaluación también incluya a otros países no pertenecientes a la Unión;
14. Recuerda que los sectores marítimo y portuario de Europa se caracterizan por ser un mosaico de distintas estructuras de gobernanza, con distintos medios de autorización de las inversiones, desde los regímenes de licencias y concesiones, pasando por la concesión de la propiedad de la infraestructura portuaria, hasta el pleno poder operativo sobre las autoridades portuarias; destaca, a este respecto, la importancia de las medidas de reducción del riesgo de los organismos gestores de puertos para salvaguardar el control mediante el establecimiento de múltiples condiciones (operativas, sociales, medioambientales, etc.) con arreglo a las cuales debe funcionar una terminal; subraya, no obstante, los límites de un enfoque basado exclusivamente en concesiones portuarias o contratos de arrendamiento;
15. Sugiere que todos los Estados miembros introduzcan leyes y elaboren planes de contingencia para un escenario de conflicto importante u otro estado de emergencia, o para casos de uso indebido o doble uso de infraestructuras críticas con repercusiones negativas para la seguridad o el orden público, a fin de poder recuperar el control de los puertos, las terminales y otras infraestructuras marítimas, incluida la cancelación de los derechos de concesión o la suspensión de la capacidad del dominio en los casos de propiedad y participación;

16. Pide inversiones públicas y privadas significativas en los puertos ubicados en los territorios de ultramar y las regiones ultraperiféricas para convertirlos en agrupaciones estratégicas para el transporte multimodal, la generación, el almacenamiento y la distribución de energía, así como la defensa; pide a la Comisión que incluya en su propuesta disposiciones para limitar la influencia y el control operativo de esos puertos por parte de países no pertenecientes a la Unión;

### *Seguridad*

17. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden específicamente la necesidad de prevenir y reducir los riesgos de espionaje y sabotaje en los puertos de doble uso o con una función militar, como los puertos utilizados por la OTAN, también por medio de buques extranjeros;
18. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden el uso de tecnologías de confianza en la logística marítima y en el funcionamiento de las terminales de contenedores; expresa su preocupación por la creciente dependencia de productores no pertenecientes a la Unión en lo que respecta a los equipos de seguridad (fronterizos) en los puertos, así como a las grúas pórtico para contenedores capaces de recopilar datos sobre el origen y el destino de los contenedores; alienta las inversiones en investigación y desarrollo en esos ámbitos, de forma que las empresas de la Unión puedan tomar la iniciativa de la producción y venta de esas tecnologías;
19. Considera que las operaciones logísticas complejas y con un gran componente digital dan lugar a una mayor vulnerabilidad a las interrupciones de cadenas logísticas enteras; pide, por tanto, que se limite y supervise el acceso de las empresas extranjeras controladas o influidas por el Estado a las operaciones portuarias y a la información;
20. Pide a la Comisión que preste especial atención a la amenaza que pueden representar las inversiones extranjeras para la propiedad intelectual, en particular a través de las transferencias de tecnología forzosas;
21. Hace hincapié en que un alto nivel de ciberseguridad y ciberresiliencia de todos los agentes en nuestros puertos es crucial para evitar el espionaje y graves perturbaciones de los sistemas y operaciones portuarios, habida cuenta de que el riesgo de ciberamenazas se ha incrementado de forma significativa en los últimos años; pide a la Comisión que siga investigando y recopilando datos sobre la cobertura y los riesgos de la participación de empresas no pertenecientes a la Unión en la ciberseguridad y la seguridad de los datos en infraestructuras críticas, y que apoye el desarrollo de planes de contingencia integrales para los puertos con el apoyo técnico y operativo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima; considera que existe un alto riesgo de efectos indirectos negativos derivados de una falta de ciberseguridad entre un puerto y otro, que todos los Estados miembros deben mantener, por tanto, unas normas elevadas, y que es recomendable el intercambio de mejores prácticas y experiencias;
22. Resalta la creciente importancia de la protección de las infraestructuras críticas marinas y submarinas (incluidas las conducciones energéticas, las redes de comunicaciones y las instalaciones marinas de energías renovables) para la seguridad y la protección de las aguas de la Unión y las operaciones en ellas;

23. Subraya que, si bien el intercambio de datos en la logística contribuye a la eficiencia, la agilidad y la resiliencia de las cadenas de suministro, el uso de plataformas controladas o influidas por Estados no pertenecientes a la Unión en los puertos implica riesgos económicos y estratégicos para la Unión y debe evitarse;
24. Lamenta que las organizaciones delictivas utilicen indebidamente los puertos de la Unión como puntos de entrada clave para las drogas ilícitas, lo que repercute en la sociedad en su conjunto y socava la seguridad de los puertos, las ciudades cercanas y sus residentes; pide a la Comisión que presente medidas para una cooperación europea eficaz en la lucha contra el tráfico de drogas, la extracción y la subversión delictiva; acoge con satisfacción, a este respecto, la hoja de ruta de la Comisión de 18 de octubre de 2023 para luchar contra el tráfico de drogas y la delincuencia organizada y subraya la necesidad de un enfoque coordinado de la Unión para luchar contra todo tipo de delincuencia organizada transnacional;
25. Resalta que los puertos europeos están especialmente expuestos al tráfico de otros productos ilícitos como armas o artículos falsificados, así como a fraudes aduaneros y de IVA, y que también es necesario intensificar la lucha contra esas actividades; subraya, a este respecto, la importancia de la cooperación entre los organismos de gestión portuaria y las autoridades policiales, también en el uso de herramientas y datos digitales para garantizar la seguridad de las operaciones portuarias; considera que, cuando exista una justificación jurídica suficiente, los puertos deben poder acceder a todas las herramientas que necesitan para contribuir a su seguridad;
26. Destaca que la seguridad de los puertos depende de su resiliencia al cambio climático y medioambiental; pide, por tanto, a la Comisión que lleve a cabo un estudio para analizar los riesgos climáticos para los puertos europeos y las infraestructuras de transporte conexas, estableciendo categorías de riesgos, por ejemplo, el aumento del nivel del mar, las inundaciones y el calor extremo, a fin de analizar los riesgos por región e identificar las medidas para hacerles frente, así como los costes de estas medidas y las inversiones necesarias; pide a los Estados miembros que lleven a cabo una evaluación de los riesgos medioambientales a largo plazo de sus infraestructuras portuarias críticas y que adopten medidas de adaptación de forma oportuna;

### ***Papel de los puertos en la transición energética***

27. Destaca el papel fundamental de los puertos en la transición energética, tal como se establece en el Pacto Verde Europeo, como centros energéticos de conversión, acondicionamiento y almacenamiento de vectores energéticos, para la generación de energía y para la importación de materias primas fundamentales, como centros de captura y almacenamiento de carbono, como estaciones de servicio y centros de fabricación para instalaciones energéticas en alta mar y como nodos en los sistemas de transporte que apoyan la transición energética;
28. Recuerda que la Unión aspira a importar diez millones de toneladas de hidrógeno verde de aquí a 2030 y que, a fin de alcanzar este objetivo, para la estrategia portuaria europea es fundamental una estrategia global en materia de importación, coordinación y desarrollo de infraestructuras y debe establecerse rápidamente;

29. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que aborden la creciente necesidad de inversiones en los puertos, las terminales y sus infraestructuras a fin de que puedan asumir su papel en la transición energética; pide a la Comisión que analice y aborde la necesidad de un procedimiento acelerado que concesión de permisos para la ampliación de los puertos en el contexto de la transición energética, como el despliegue de parques eólicos marinos, de forma que no se conviertan en un cuello de botella en la transición energética; destaca la necesidad de una gestión más sostenible del espacio marítimo y costero para liberar el potencial de la energía renovable marina; alienta el uso de zonas portuarias para el despliegue de energía fotovoltaica y eólica;
30. Destaca la importancia de aumentar las sinergias entre la red transeuropea de transporte y la red transeuropea de energía;
31. Pide a la Comisión que incluya a los puertos en su estrategia de economía circular y ayude a los Estados miembros y a las autoridades portuarias locales aportándoles orientación sobre la ejecución de proyectos relacionados con la circularidad; pide a la Comisión que aborde el creciente problema de las manchas de petróleo en los puertos y canales de transporte marítimo;
32. Pide a la Comisión que cumpla su ambición de cambio modal, tal como la formuló en el Pacto Verde, y aborde los retos pendientes en lo que atañe a las vías navegables interiores y, en especial, al transporte de mercancías por ferrocarril para potenciar su adopción en los puertos y su conectividad con el interior;
33. Subraya que una transición energética en los puertos, en el sector de la construcción naval y en el sector marítimo no será posible sin una mano de obra cualificada y una financiación pública y privada adecuada; insta a la Comisión a que proporcione formación, educación y oportunidades de aprendizaje a lo largo de toda la vida con perspectivas de futuro, que promueva el diálogo social, que sitúe a los trabajadores portuarios en el centro de la transición digital y ecológica, y que haga la industria más atractiva para las mujeres; reitera el importante papel social que desempeñan los puertos al aportar muchos puertos de trabajo directos e indirectos, y resalta la necesidad de salvaguardar unas condiciones laborales justas y seguras para todos los trabajadores portuarios y marítimos; resalta que las crisis recientes han puesto de manifiesto que los navegantes, miembros de la tripulación, pescadores y trabajadores portuarios son trabajadores esenciales de «primera línea» y que su bienestar es crucial para mantener el mundo en movimiento;

### ***Competitividad de los puertos y las empresas de la Unión***

34. Destaca que una estrategia portuaria europea debe tener la competitividad de los puertos como una de sus principales prioridades;
35. Destaca que reforzar la posición económica de los puertos de la Unión y mejorar su competitividad en una economía mundial es crucial para limitar la influencia extranjera y los riesgos para la seguridad, así como para la soberanía de la cadena de suministro de Europa; considera que la legislación europea no debe socavar la competitividad de los puertos de la Unión ni generar fugas de carbono y de empresas a puertos de fuera de la Unión;

36. Subraya los riesgos de deslocalización de las actividades de transbordo de contenedores a puertos no pertenecientes a la Unión con el fin de eludir los requisitos de la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión<sup>15</sup> y del Reglamento FueEU Maritime<sup>16</sup>; pide que se apliquen de forma estricta las disposiciones de control de los transbordos de estos dos actos legislativos para detectar y prohibir tales comportamientos, y que se evalúe si estas disposiciones son suficientes para disuadir eficazmente los comportamientos evasivos en detrimento tanto del medio ambiente como del crecimiento y el empleo en Europa y si son necesarias medidas adicionales;
37. Pide a la Comisión que analice y aborde las necesidades de inversión de los puertos europeos a fin de garantizar que sigan siendo competitivos en el futuro y que trabaje a favor de un clima de inversión más estable que incluya transparencia y previsibilidad en las evaluaciones de las inversiones, tanto públicas como privadas;
38. Subraya que, para mantener la competitividad de los puertos de la Unión y el funcionamiento de una posible estrategia portuaria europea, deben evitarse cargas administrativas excesivas que podrían socavar el funcionamiento de dicha estrategia;
39. Hace hincapié en que una estrategia portuaria europea coherente resulta esencial para garantizar una competencia leal; alienta una mayor cooperación entre los puertos europeos y la eliminación de prácticas perjudiciales como la fijación de precios excesivamente bajos;
40. Estima que una unión aduanera que funcione correctamente es fundamental para la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia de la Unión; cree que una unión aduanera reformada y reforzada con un código aduanero común preservará la integridad del mercado único, ayudando a mantener la competitividad de la Unión en la doble transición ecológica y digital, y evitará la competencia desleal entre los puertos europeos;
41. Subraya que las diferencias en las políticas sobre procedimientos aduaneros en los puntos de entrada en la unión aduanera distorsionan a menudo los flujos comerciales y ponen en peligro la integridad del mercado único europeo;
42. Recuerda la importancia de disponer de controles aduaneros armonizados en todos los puertos europeos para evitar una aplicación diferente de las normas sanitarias o de diligencia debida; insiste en que la Comisión garantice que los controles aduaneros en toda la Unión se rijan por las mismas normas por medio de un mecanismo de control aduanero unificado y directo en colaboración con los Estados miembros y desde el pleno cumplimiento del principio de subsidiariedad;
43. Recuerda que los puertos no son activos independientes, sino que forman parte de un vasto ecosistema acuático de logística e industria marítima y cadenas de suministro impulsadas por la demanda de los importadores y exportadores europeos;

---

<sup>15</sup> [Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo \(DO L 275 de 25.10.2003, p. 32\).](#)

<sup>16</sup> [Reglamento \(UE\) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE \(DO L 234 de 22.9.2023, p. 48\).](#)

44. Expresa su preocupación por el hecho de que las empresas navieras de la Unión se enfrentan a una legislación restrictiva en materia de cabotaje marítimo en China, que les prohíbe en la práctica realizar operaciones de cabotaje entre puertos chinos, mientras que las operaciones de cabotaje constituyen un elemento central del modelo de negocio de las empresas navieras chinas en determinados puertos de la Unión y entre ellos; pide a la Comisión que estudie la posibilidad de introducir una legislación de la Unión en materia de cabotaje marítimo recíproca que pueda aplicarse a los cargadores de terceros países, como China; recuerda que la ausencia de reciprocidad en las inversiones portuarias perjudica los intereses de la Unión;
45. Subraya la importancia de la iniciativa Global Gateway de la Unión como alternativa estratégica mundial a la Iniciativa china de la Franja y la Ruta; hace hincapié en el potencial de los proyectos Global Gateway en la industria marítima (por ejemplo, infraestructuras portuarias, conexión por carretera y ferrocarril con el interior, hidrógeno ecológico) para crear una red de puertos que facilite el comercio y la inversión, así como las asociaciones mutuamente beneficiosas;
46. Destaca la necesidad urgente de mejorar la potencia, la capacidad y la resiliencia de las conexiones con el interior de los puertos europeos, en particular los que forman parte de la RTE-T, teniendo en cuenta la necesidad de reducir las emisiones y mejorar la eficiencia energética y con el propósito de cambiar el transporte interior al ferrocarril y las vías navegables interiores en la mayor medida posible, preparándose al mismo tiempo para los impactos del cambio climático, como los fenómenos meteorológicos extremos y los bajos niveles en las vías navegables interiores;
47. Sugiere a la Comisión que establezca un «atlas» de puertos europeos que cartografie, entre otras cosas, la disponibilidad en los puertos comerciales europeos de suministro de electricidad en puerto y combustibles alternativos, infraestructuras de interior (en particular ferroviarias) y vías marítimas, que podrían basarse en los mapas interactivos de TENtec y en el Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos, pero que también deben incluir puertos más pequeños e información adicional; considera que esta cartografía podría contribuir a crear una base fáctica general para el desarrollo continuo de los puertos de la Unión y las industrias conexas, como el transporte de mercancías y pasajeros, el tráfico de cruceros, la pesca, la energía eólica marina, el combustible para uso marítimo y la fabricación;
48. Subraya la importancia de la fabricación marítima, como la construcción naval y su cadena de suministro, en la Unión como base para mantener un sector acuático próspero; pide a la Comisión que estudie y evalúe el impacto de la dependencia de Europa de la fabricación marítima extranjera, que elabore con urgencia una estrategia industrial marítima europea ambiciosa y adopte medidas adecuadas para mejorar la competitividad y la resiliencia de los astilleros europeos y de la totalidad de sus cadenas de suministro;
49. Pide a la Comisión que introduzca un marco digital que permita estimular programas de innovación y mayor digitalización portuaria, como los programas de puertos inteligentes, con vistas a mejorar la eficiencia, la productividad y la sostenibilidad de los puertos; subraya, en particular, el potencial de la digitalización para la optimización de las escalas portuarias (para reducir los tiempos de espera en las aguas costeras y los puertos), las llegadas justo a tiempo, los sistemas avanzados de navegación (para el

ahorro de combustible y la reducción de emisiones), los sistemas de identificación automática (para aumentar la seguridad en el mar y mejorar el cumplimiento de las disposiciones medioambientales), así como para los drones y las soluciones de inteligencia artificial que permitan tomar mejores decisiones sobre las infraestructuras portuarias;

50. Hace hincapié en que serán necesarios una financiación y unos instrumentos financieros adecuados para que los puertos sigan siendo competitivos, desempeñen un papel facilitador de la transición ecológica y limiten los riesgos de influencia extranjera; pide que se incremente la financiación destinada a los puertos en el marco del Mecanismo «Conectar Europa»; subraya la importancia de las inversiones privadas en los puertos, y que las empresas son las que aportan empleo e innovación en los puertos y en su entorno;

### ***Conclusión***

51. Pide la celebración de una cumbre portuaria europea para seguir desarrollando las cuestiones mencionadas y explorar las posibilidades de una mayor cooperación entre los puertos europeos con este fin;
52. Pide a la Comisión que presente una estrategia portuaria europea integral que aborde las cuestiones mencionadas antes de que finalice 2024;

o

o o

53. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Dada la importancia estratégica de los puertos para el sector europeo del transporte y la economía europea en su conjunto, el ponente pide a la Comisión Europea que proponga con prioridad una estrategia portuaria europea integral que garantice la competitividad y la resiliencia futuras de los puertos europeos y evite cualquier dependencia extranjera en este sector.

Después de que Europa se haya enfrentado brutalmente a su dependencia energética unilateral de Rusia, la Unión hace frente a la creación de nuevas dependencias exteriores, esta vez en el sector del transporte. En los últimos veinte años, las inversiones en puertos de operadores estatales extranjeros procedentes de regímenes autocráticos, como China, han sido significativas.

La influencia extranjera en las infraestructuras críticas europeas es problemática, ya que puede socavar la seguridad, la independencia económica y la resiliencia de los distintos Estados miembros y de la Unión en su conjunto. Al permitir tal influencia extranjera, la Unión es cada vez más vulnerable económicamente y está expuesta a la presión ilegítima de terceros países autocráticos. Además, la adquisición por entidades extranjeras de información sobre el flujo completo de mercancías que entran y salen de la Unión aumenta el riesgo de espionaje, como ya han denunciado los servicios de inteligencia nacionales.

Ningún puerto en concreto o Estado miembro puede rechazar fácilmente estas inversiones, ya que tienen que considerar el riesgo de que esta inversión se traslade a un competidor vecino o a un Estado miembro limítrofe. Esto significa que es crucial un enfoque europeo común, sobre todo teniendo en cuenta que la vulnerabilidad de un Estado miembro es una vulnerabilidad para la Unión en su conjunto.

Al mismo tiempo, el ponente señala que, además de abordar los riesgos para la seguridad mediante una mayor cooperación, regulación y ejecución a todos los niveles en Europa, es fundamental reforzar la posición económica de los puertos de la Unión y mejorar su competitividad en la escena mundial. Los puertos desempeñan un papel fundamental en la transición energética y pueden beneficiarse de las inversiones, la innovación, la digitalización y unas condiciones de competencia equitativas a nivel mundial.

Para invertir la tendencia, es decisivo que los Estados miembros y los puertos adopten con carácter prioritario un enfoque estratégico común y riguroso para el desarrollo de nuestras infraestructuras críticas. Por lo tanto, además de la revisión del Reglamento sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) y la próxima revisión del Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión, pedimos a la Comisión que proponga una estrategia portuaria europea integral que garantice la competitividad de los puertos europeos, asegurando al mismo tiempo su independencia económica con respecto a los agentes de terceros países. Esta estrategia debe establecer límites a la inversión extranjera para evitar la presencia de terceros países que puedan socavar la seguridad o el orden público en nuestra Unión. También debe crear el marco adecuado para que los inversores públicos y privados europeos inviertan en infraestructuras portuarias críticas y refuercen la resiliencia de las puertas de entrada a nuestra economía.



Para mantener la prosperidad y el empleo dentro de sus fronteras, la Unión necesita la apertura económica al resto del mundo a través de sus puertos. Pero la cooperación de la Unión debe asegurarse de no se abuse de esta apertura ni se convierta en una debilidad. Esta es la razón por la que el ponente propone una estrategia portuaria europea. Nuestra futura fortaleza económica e independencia estratégica dependerá de ello.

## **ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS DE LAS QUE EL PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES**

De conformidad con el artículo 8 del anexo I del Reglamento interno, el ponente declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación del informe, hasta su aprobación en comisión:

<b>Entidades o personas</b>
Mercator Institute for Chinese Studies (MERICS)
The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw)
European Seaports Organisation (ESPO)
Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)
Bentley Systems
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)
Hamburg Port Authority (HPA)
Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe (SEA Europe)
Havenbedrijf Rotterdam
Branche Organisatie Zeehavens (BOZ)
The United Kingdom Mission to the European Union

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad del ponente.

28.11.2023

## OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE COMERCIO INTERNACIONAL

para la Comisión de Transportes y Turismo

Elaboración de una estrategia portuaria europea integral  
(2023/2059(INI))

Ponente de opinión: Iuliu Winkler

### SUGERENCIAS

La Comisión de Comercio Internacional pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que los puertos europeos son una arteria clave para el comercio mundial y de la Unión, ya que el 74 % de las mercancías entran o salen de la Unión por mar; que, además de su función estratégica, los puertos están asumiendo un papel de importancia creciente como pilar del crecimiento social y económico de las regiones europeas, así como en el abastecimiento, la producción, el suministro y el almacenamiento de energía y en la ecologización del transporte y la industria;
- B. Considerando que los puertos no solo son los destinos finales de los flujos comerciales, sino también nodos de las redes internacionales de la cadena de valor y suministro y de los flujos comerciales regionales, al igual que las conexiones de transporte ferroviario, por carretera y aéreo, que merecen la misma atención en términos de seguridad, resiliencia y competitividad;
  - 1. Hace hincapié en el papel de los puertos europeos como infraestructuras críticas en los esfuerzos de la Unión para impulsar la resiliencia de las cadenas de suministro, especialmente en ámbitos clave relacionados con las transformaciones ecológica y digital y para impulsar la seguridad energética; resalta que, durante la pandemia, los puertos desempeñaron un papel crucial a la hora de garantizar la continuidad de las cadenas de suministro de emergencia;
  - 2. Destaca que, en el nuevo contexto geopolítico, tras la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, los puertos desempeñan un papel esencial a la hora de mantener operativas las rutas comerciales y las cadenas de suministro y de establecer nuevas rutas alternativas, incluidos corredores humanitarios y corredores solidarios, generando al mismo tiempo resiliencia mediante la diversificación; subraya, además, que los puertos europeos son centrales para salvaguardar el suministro de energía y reducir la dependencia energética de Rusia y seguirán siendo fundamentales para relanzar a Europa a corto plazo, fomentando el desarrollo de rutas alternativas para el suministro de gas y aumentando el almacenamiento de gas; paralelamente a ello, hace hincapié en que los puertos

desempeñarán un papel importante en la ecologización del transporte, la industria y la energía;

3. Reconoce que los Estados miembros limítrofes con Rusia se enfrentan a nuevos tipos de retos logísticos y que, dado que el buen funcionamiento de los puertos es fundamental para superar estos retos, la Unión debe prestar especial atención a los puertos de estos Estados miembros;
4. Destaca que, si bien los puertos representan un motor clave para el crecimiento, también pueden ser una fuente estratégica de vulnerabilidad que requiere una atención prioritaria a escala de la Unión;
5. Señala que los puertos europeos tienen un impacto en la economía y la sociedad regionales y están expuestos a un riesgo elevado desde el punto de vista de la seguridad; subraya que los puertos europeos deben estar especialmente protegidos como instalaciones críticas para los Estados miembros;
6. Considera que el desarrollo de los puertos europeos resulta necesario para defender el objetivo de la Unión de trabajar en pos de un comercio internacional basado en normas que beneficie al crecimiento y la riqueza a escala mundial;
7. Destaca que una política comercial de la Unión abierta, equitativa, sostenible y firme, unida a acuerdos comerciales ambiciosos y equilibrados, es clave para la competitividad y la resiliencia de los puertos europeos y para el crecimiento, los empleos y la prosperidad social de Europa; subraya que la competitividad de Europa a largo plazo depende de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial y basadas en normas;
8. Reconoce que las capacidades de fabricación marítima de Europa son esenciales para la autonomía estratégica marítima, la innovación y el crecimiento sostenible de la Unión, así como para las ambiciones de la Unión de liderar la doble transición ecológica y digital; considera que el Reglamento de la Unión sobre subvenciones extranjeras e instrumentos autónomos es esencial para preservar y fomentar la base industrial marítima europea;
9. Recuerda que la Unión debe hallar un equilibrio entre atraer inversiones extranjeras y defender sus infraestructuras críticas, incluida la integridad de sus puertos;
10. Señala que el funcionamiento y ulterior desarrollo de los puertos europeos es una cuestión compleja que requiere un enfoque adecuado en una serie de dimensiones funcionales, no solo estrictamente en términos de infraestructura o superestructura, sino sobre todo en términos de relaciones comerciales, seguridad y sistemas informáticos;
11. Hace hincapié en que una estrategia portuaria europea coherente resulta esencial para garantizar una competencia leal; alienta una mayor cooperación entre los puertos europeos y la eliminación de prácticas perjudiciales como la fijación de precios excesivamente bajos;
12. Expresa su preocupación por la posible competencia desleal de los puertos extracomunitarios al estar exentos de la aplicación del Sistema de Comercio de Emisiones en el transporte marítimo europeo;

13. Observa que la aplicación de la legislación reciente o pendiente de la Unión, también en el ámbito del comercio, requiere una ejecución efectiva por parte de la Unión y sus Estados miembros, así como inversiones y formación sostenidas para los operadores portuarios y las autoridades portuarias, en particular en lo que respecta a las obligaciones derivadas del paquete de medidas «Objetivo 55» o para permitir que los puertos de la Unión desempeñen un papel en la transición ecológica satisfaciendo la demanda en ámbitos clave como las importaciones de hidrógeno; recuerda la importancia de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial en este ámbito clave;
14. Destaca la necesidad de garantizar recursos suficientes a las autoridades de vigilancia de fronteras y control aduanero para que estas puedan hacer cumplir mejor la legislación de la Unión;
15. Recuerda que la Unión aspira a importar diez millones de toneladas de hidrógeno verde de aquí a 2030 y que, a fin de alcanzar este objetivo, para la estrategia portuaria europea es fundamental una estrategia global en materia de importación, coordinación y desarrollo de infraestructuras y debe establecerse rápidamente; observa que, con el Pacto Verde Europeo y las estrategias energéticas actualizadas, los puertos europeos se están convirtiendo en centros energéticos fundamentales, y que este papel emergente debe reconocerse y destacarse adecuadamente en las estrategias de financiación y los desarrollos de infraestructuras futuros;
16. Destaca asimismo la necesidad de programas de la Unión para apoyar a los puertos como nodos en consonancia con el Mecanismo «Conectar Europa», impulsando las transiciones digital y ecológica en ámbitos como la electrificación, las inversiones 5/6G y el hidrógeno;
17. Hace hincapié en que, en determinados casos, el comercio y la inversión exteriores pueden dar lugar a vulnerabilidades en materia de seguridad, en particular en el caso de la propiedad o el control extranjeros de infraestructuras críticas de la Unión —entre ellas, los puertos europeos— o del acceso extranjero a estas; señala, a este respecto, la especial naturaleza de algunos puertos, que no solo proporcionan infraestructuras logísticas, sino que también contribuyen al sistema europeo de defensa; pide una mayor vigilancia y una mayor coordinación a escala de la Unión, también en lo que respecta a la facilitación del intercambio de información y las directrices de seguridad pertinentes para los operadores nacionales y privados; anima a las autoridades nacionales de los Estados miembros de la Unión a que concedan una alta prioridad a la protección de las infraestructuras críticas;
18. Considera que las inversiones extranjeras en infraestructuras esenciales y críticas que puedan abrir la puerta a una participación o un control efectivos (directos o indirectos) en la gestión del puerto deben ser objeto de un análisis exhaustivo; subraya que deben evitarse las inversiones extranjeras procedentes de empresas respaldadas por el Estado o que gocen de cualquier modalidad de subvenciones estatales que permitan una participación efectiva en la gestión del puerto o un control directo o indirecto de esta; considera que, para reforzar la resiliencia de Europa, debe garantizarse la competencia en pie de igualdad y que no debe permitirse que la igualdad de condiciones y la competitividad de Europa se vean socavadas por subvenciones extranjeras distorsionadoras en los puertos europeos;

19. Subraya que las empresas estatales chinas han buscado adquirir participaciones mayoritarias o de control en varios puertos europeos, que según las estimaciones actuales incluyen el control total o parcial de catorce puertos de la Unión Europea y del 10 % de las actividades europeas de transporte marítimo; advierte de que esto no solo ocurre por un mero interés económico, sino que estas inversiones también forman parte de la llamada «gobernanza internacional de los océanos» del Gobierno chino, que se traduce en políticas como la Iniciativa de la Franja y la Ruta, una estrategia que está destinada a obtener influencia en infraestructuras navales europeas fundamentales y constituye claramente un asunto de seguridad económica de gran importancia en el contexto actual de competencia geopolítica; expresa su convencimiento de que las relaciones bilaterales entre la Unión y China en materia comercial y de inversión revisten una importancia estratégica, presentan retos igualmente estratégicos y deben basarse en normas, tener como elementos centrales el sistema multilateral de comercio y el concepto de reciprocidad y dejar claramente en manos de Europa el control de sus infraestructuras críticas; destaca, en este contexto, la expectativa de que China respalde una reforma ambiciosa de la OMC; insiste en una mayor reciprocidad y aboga por que la Unión adopte medidas firmes contra la normativa y las prácticas desleales de China;
20. Anima a las autoridades portuarias nacionales, a los Estados miembros y a la Comisión Europea a que desarrollen un formato adecuado para la cooperación estratégica entre los puertos europeos con el fin de minimizar el riesgo de que terceros agentes los manipulen para enfrentarlos entre sí;
21. Llama la atención sobre la prohibición para buques europeos del cabotaje entre puertos chinos y entre puertos estadounidenses y pide una mayor reciprocidad y el establecimiento de un mecanismo de revisión de la reciprocidad a escala de la UE que permita a la Unión determinar el nivel de apertura de los mercados extranjeros para los cargadores europeos;
22. Reitera que la independencia, competitividad y seguridad de los puertos europeos, junto con otras infraestructuras críticas de importancia comercial, deben formar parte integrante de la Estrategia europea de seguridad económica<sup>1</sup>, en sintonía con el paradigma de reducción de riesgos de la Unión;
23. Subraya que una estrategia portuaria europea debe incorporar medidas para evitar que un oligopolio de compañías de transporte marítimo de línea domine la logística tanto en tierra como en el mar, y que, en aras de una competencia leal y de la igualdad de condiciones, debe ponerse fin inmediatamente al actual trato fiscal preferente para las compañías de transporte marítimo de línea; observa que este trato favorable les ha proporcionado un poder de mercado que les ha permitido expandirse a otros segmentos del sector logístico, y que esta disparidad en la normativa fiscal y de competencia permite a las entidades dominantes del transporte de contenedores ejercer una influencia indebida sobre la logística portuaria y tierra adentro;
24. Destaca la importancia estratégica y el potencial económico del Ártico y, por tanto, la necesidad de que la Unión mejore su comprensión del sector marítimo ártico y atraiga nuevas inversiones en la zona;

---

<sup>1</sup> [Comunicación conjunta de la Comisión Europea y del alto representante «Estrategia Europea de Seguridad Económica», de 20 de junio de 2023 \[JOIN \(2023\) 0020\]](#).

25. Pide que se deniegue el acceso a todos los puertos de la Unión a los buques cuyo último o siguiente puerto de escala se encuentre en la Federación de Rusia, salvo en caso de razones humanitarias justificadas y necesarias;
26. Recuerda que el Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas<sup>2</sup> aborda los riesgos para la seguridad y el orden público derivados de las inversiones de países no pertenecientes a la Unión, entre ellas las que afectan a puertos europeos;
27. Espera con interés la próxima revisión del Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas; anima a la Comisión a que presente una propuesta legislativa ambiciosa que aborde adecuadamente todas las lagunas que han surgido durante la aplicación del Reglamento para el control de las inversiones extranjeras directas, también en lo que respecta a las infraestructuras europeas críticas; pide un instrumento reforzado, con una mayor coherencia en cuanto a las definiciones, el ámbito de aplicación y los aspectos procedimentales de los mecanismos nacionales de control; alienta a los Estados miembros que aún no hayan establecido los mecanismos nacionales de control a que lo hagan sin más tardanza; estima que las evaluaciones sobre la base del Reglamento para el control de las inversiones directas deben llevarse a cabo en un plazo razonable y respetar la confidencialidad durante el proceso de control, con el fin de garantizar la seguridad jurídica para los inversores y las partes interesadas potenciales y salvaguardar el atractivo de Europa para las nuevas inversiones;
28. Hace hincapié en el importante papel que la iniciativa Global Gateway podría desempeñar a la hora de reforzar la red de puertos europeos con terceros países, facilitar el comercio y ampliar las oportunidades de inversión, creando así asociaciones mutuamente beneficiosas y promoviendo cadenas de valor sostenibles; recuerda el papel de la diplomacia económica, incluida su dimensión parlamentaria, en la promoción de estas iniciativas emblemáticas europeas y en el refuerzo de las asociaciones internacionales para un comercio resiliente, sostenible y diversificado;
29. Destaca, en este contexto, que esta estrategia también debe contribuir al fortalecimiento de los países socios y, en particular, de su independencia en términos de infraestructuras estratégicas críticas, para evitar que queden bajo el control de inversores extranjeros con objetivos ambiguos;
30. Subraya una vez más la importancia que para la política comercial de la Unión tiene garantizar la competitividad de los puertos europeos, incluidas las innovaciones tecnológicas y las capacidades conexas; sostiene que una estrategia portuaria europea integral debe proporcionar coherencia, estabilidad y previsibilidad a un espacio estratégico de crecimiento, fomentando el potencial de desarrollo de los operadores, los constructores navales y los marineros europeos; está convencido de que una estrategia así sería conforme con la Comunicación de la Comisión sobre seguridad económica, impulsando la resiliencia de las cadenas de suministro al aumentar su fuerza interna, junto con las dimensiones de la oferta y la demanda de las cadenas de valor para estas infraestructuras críticas;
31. Subraya la importancia de un entorno marítimo y logístico sano, competitivo y diversificado para los puertos; señala, no obstante, el creciente poder de mercado de un

---

<sup>2</sup> [Reglamento \(UE\) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión \(DO L 79I de 21.3.2019, p. 1\).](#)

pequeño número de partes interesadas, en particular compañías navieras, que puede afectar a la igualdad de condiciones y al justo equilibrio de fuerzas entre los distintos agentes del ecosistema portuario; hace hincapié, por tanto, en la importancia de un diálogo eficaz y oportuno entre los puertos y otras partes interesadas de la logística, a fin de garantizar el buen funcionamiento de las cadenas de suministro y evitar activos obsoletos;

32. Hace hincapié en la importancia de considerar, incluso ahora, los puertos y terminales ucranianos como parte integrante del sistema portuario y comercial europeo; aplaude el apoyo que los operadores europeos de estos puertos han prestado a su personal local desde el inicio de la guerra; es consciente de las graves dificultades financieras a que se enfrentan actualmente estos operadores debido a la guerra ilegal de Rusia en Ucrania; considera que estos puertos y terminales pueden —y deben— desempeñar un papel fundamental en la reconstrucción del país;
33. Subraya, en este sentido, la importancia de reforzar el papel de los puertos europeos a la hora de facilitar el tránsito de cereales procedentes de Ucrania con el fin de descongestionar las rutas continentales, contribuyendo así a que el grano ucraniano llegue a terceros países que lo necesitan;
34. Destaca la importancia de salvaguardar la competitividad de los puertos europeos y de garantizar una sólida evaluación de las medidas legislativas que puedan dar lugar a fugas de actividad económica y pérdida de competitividad en beneficio de puertos de fuera de la Unión; considera que las capacidades de los puertos europeos deben reforzarse, también a escala de la Unión, para que puedan desempeñar un cometido crítico y esencial como pasarelas hacia el comercio y socios en la transición energética;
35. Destaca el importante paquete de instrumentos legislativos autónomos a disposición de la Unión y sus Estados miembros para garantizar la integridad de sus puertos;
36. Estima que una unión aduanera que funcione correctamente es fundamental para la competitividad, la sostenibilidad y la resiliencia de la Unión; cree que una unión aduanera reformada y reforzada con un código aduanero común preservará la integridad del mercado único, ayudando a mantener la competitividad de la Unión en la doble transición ecológica y digital, y evitará la competencia desleal entre los puertos europeos;
37. Subraya que las diferencias en las políticas sobre procedimientos aduaneros en los puntos de entrada en la unión aduanera distorsionan a menudo los flujos comerciales y ponen en peligro la integridad del mercado único europeo;
38. Recuerda la importancia de disponer de controles aduaneros armonizados en todos los puertos europeos para evitar una aplicación diferente de las normas sanitarias o de diligencia debida; insiste en que la Comisión garantice que los controles aduaneros en toda la Unión se rijan por las mismas normas por medio de un mecanismo de control aduanero unificado y directo, de manera coordinada con los Estados miembros y respetando plenamente el principio de subsidiariedad.



**ANEXO: ENTIDADES O PERSONAS  
DE LAS QUE EL PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES**

De conformidad con el artículo 8 del anexo I del Reglamento interno, el ponente de opinión declara haber recibido contribuciones de las siguientes entidades o personas durante la preparación de la opinión, hasta su aprobación en comisión:

<b>Organizaciones o personas</b>
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

La lista anterior se elabora bajo la exclusiva responsabilidad del ponente.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>Fecha de aprobación</b>	28.11.2023
<b>Resultado de la votación final</b>	+ : 34 - : 0 0 : 0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Barry Andrews, Anna-Michelle Asimakopoulou, Tiziana Beghin, Geert Bourgeois, Saskia Bricmont, Daniel Caspary, Paolo De Castro, Markéta Gregorová, Heidi Hautala, Danuta Maria Hübner, Karin Karlsbro, Martine Kemp, Miapetra Kumpula-Natri, Bernd Lange, Margarida Marques, Gabriel Mato, Sara Matthieu, Emmanuel Maurel, Carles Puigdemont i Casamajó, Samira Rafaela, Catharina Rinzema, Inma Rodríguez-Piñero, Helmut Scholz, Joachim Schuster, Mihai Tudose, Kathleen Van Brempt, Marie-Pierre Vedrenne, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler, Jan Zahradil, Juan Ignacio Zoido Álvarez
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>34</b>	<b>+</b>
ECR	Bourgeois Geert, Hoogeveen Michiel, Zahradil Jan
NI	Beghin Tiziana, Puigdemont i Casamajó Carles
PPE	Asimakopoulou Anna-Michelle, Caspary Daniel, Hübner Danuta Maria, Kemp Martine, Mato Gabriel, Seekatz Ralf, Warborn Jörgen, Winkler Iuliu, Zoido Álvarez Juan Ignacio
Renew	Andrews Barry, Karlsbro Karin, Rafaela Samira, Rinzema Catharina, Vedrenne Marie-Pierre
S&D	De Castro Paolo, Kumpula-Natri Miapetra, Lange Bernd, Marques Margarida, Moreno Sánchez Javier, Rodríguez-Piñero Inma, Schuster Joachim, Tudose Mihai, Van Brempt Kathleen
The Left	Maurel Emmanuel, Scholz Helmut
Verts/ALE	Bricmont Saskia, Gregorová Markéta, Hautala Heidi, Matthieu Sara

<b>0</b>	<b>-</b>
----------	----------

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

<b>Fecha de aprobación</b>	7.12.2023
<b>Resultado de la votación final</b>	+ : 39 - : 0 0 : 0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
<b>Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final</b>	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EL FONDO**

<b>39</b>	<b>+</b>
ECR	Lundgren Peter, Mozdzanowska Andzelika Anna, Poreba Tomasz Piotr, Rookmaker Dorien, Zlotowski Kosma
ID	Campomenosi Marco
NI	Furore Mario
PPE	Berendsen Tom, Braunsberger-Reinhold Karolin, Gieseke Jens, Lukacijewska Elzbieta Katarzyna, Monteiro de Aguiar Cláudia, Novak Ljudmila, Pirchner Wolfram, Thaler Barbara, Tomac Eugen, Vozemberg-Vrionidi Elissavet, Vuolo Lucia
Renew	Bauzá Díaz José Ramón, Bilbao Barandica Izaskun, Glück Andreas, Kovarik Ondrej, Nagtegaal Caroline, Rasmussen Bergur Løkke, Riquet Dominique
S&D	Cerdas Sara, García Muñoz Isabel, Grapini Maria, Liberadzki Boguslaw, Rudner Thomas, Tax Vera, Ujhelyi István, Van Brempt Kathleen, Variati Achille
Verts/ALE	Dalunde Jakop G., Delli Karima, Marquardt Erik, Metz Tilly, Stefanuta Nicolae

<b>0</b>	<b>-</b>
----------	----------

<b>0</b>	<b>0</b>
----------	----------

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones