



Documento di seduta

A9-0443/2023

15.12.2023

RELAZIONE

"Costruire una strategia portuale europea globale"
(2023/2059(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Tom Berendsen

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	16
ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI	18
PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL COMMERCIO INTERNAZIONALE	19
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	28
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO.....	29

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

"Costruire una strategia portuale europea globale" (2023/2059(INI))

Il Parlamento europeo,

- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare il titolo XVIII,
- vista la comunicazione della Commissione, del 1° giugno 2023, dal titolo "Sicurezza marittima: al centro di un trasporto marittimo pulito e moderno" (COM(2023)0268),
- vista la comunicazione congiunta della Commissione e dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, del 10 marzo 2023, sull'aggiornamento della strategia per la sicurezza marittima dell'UE e del relativo piano d'azione "Una strategia rafforzata per la sicurezza marittima dell'UE per far fronte all'evoluzione delle minacce marittime" (JOIN(2023)0008),
- visto il piano d'azione della strategia per la sicurezza marittima adottato dal Consiglio europeo il 24 giugno 2014,
- viste le conclusioni del Consiglio sulla revisione del piano d'azione della strategia per la sicurezza marittima dell'UE adottate dal Consiglio europeo il 26 giugno 2018,
- vista la comunicazione congiunta della Commissione e dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, del 1° dicembre 2021, dal titolo "Il Global Gateway" (JOIN(2021)0030),
- vista la comunicazione congiunta della Commissione e dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, del 12 marzo 2019, dal titolo "UE-Cina – Una prospettiva strategica" (JOIN(2019)0005),
- vista la comunicazione congiunta al Parlamento europeo, al Consiglio europeo e al Consiglio sulla "Strategia europea per la sicurezza economica" del 20 giugno 2023 (JOIN(2023)0020),
- visto il pacchetto della Commissione "Pronti per il 55 %" del 14 luglio 2021 per la realizzazione del Green Deal europeo,
- visto l'accordo adottato in occasione della 21a Conferenza delle parti della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP21) tenutasi a Parigi il 12 dicembre 2015 (l'accordo di Parigi),
- vista la comunicazione della Commissione, del 20 maggio 2020, dal titolo "Strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030. Riportare la natura nella nostra vita" (COM(2020)0380),
- vista la direttiva 2007/60/CE, del 23 ottobre 2007, relativa alla valutazione e alla gestione dei rischi di alluvioni,

- vista la direttiva (UE) 2018/2001, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili,
- vista la comunicazione della Commissione, del 23 maggio 2013, dal titolo "Porti: un motore per la crescita" (COM(2013)0295),
- vista la comunicazione della Commissione, del 18 ottobre 2023, sulla tabella di marcia dell'UE per contrastare il traffico di droga e la criminalità organizzata,
- visto il piano d'azione dell'UE: "Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo",
- vista la direttiva sulla qualità dell'aria ambiente (2022/0347(COD) [negoziati in corso],
- visto il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE¹,
- visto il regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE²,
- vista la direttiva (UE) 2022/2557 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa alla resilienza dei soggetti critici e che abroga la direttiva 2008/114/CE del Consiglio³,
- visto il regolamento (UE) 2021/1153 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2021, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e abroga i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014⁴,
- visto il regolamento (UE) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione⁵,
- visto il regolamento (UE) 2022/2560 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativo alle sovvenzioni estere distorsive del mercato interno⁶,
- visto il regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti⁷,
- visto il regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE⁸,

¹ [GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1.](#)

² [GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48.](#)

³ [GU L 333 del 27.12.2022, pag. 164.](#)

⁴ [GU L 249 del 14.7.2021, pag. 38.](#)

⁵ [GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1.](#)

⁶ [GU L 330 del 23.12.2022, pag. 1.](#)

⁷ [GU L 57 del 3.3.2017, pag. 1.](#)

⁸ [GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.](#)

- visti il regolamento (CE) n. 906/2009 della Commissione, del 28 settembre 2009, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a talune categorie di accordi, di decisioni e di pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea (consorzi) e la comunicazione alla Commissione, del 10 ottobre 2023, relativa alla sua scadenza il 25 aprile 2024,
 - vista la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (COM(2021)0812),
 - vista la sua risoluzione del 16 settembre 2021 su una nuova strategia UE-Cina⁹,
 - vista la sua risoluzione del 27 aprile 2021 su misure tecniche e operative per un trasporto marittimo più efficiente e più pulito¹⁰,
 - vista la sua risoluzione del 12 marzo 2019 sulle minacce per la sicurezza connesse all'aumento della presenza tecnologica cinese nell'Unione e sulla possibile azione a livello di Unione per ridurre tali minacce¹¹,
 - visto lo studio del settembre 2023 dal titolo "Investimenti cinesi nelle infrastrutture marittime europee", richiesto dalla commissione per i trasporti e il turismo¹²,
 - visto l'articolo 54 del suo regolamento,
 - visto il parere della commissione per il commercio internazionale,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0443/2023),
- A. considerando che i nostri porti sono i punti di accesso dell'UE verso il mondo e, in quanto tali, svolgono un ruolo cruciale nella sua economia, fornendo ricchezza e posti di lavoro, poiché agevolano il commercio estero, fungono da collegamento con l'entroterra e garantiscono la crescita dell'economia blu e della produzione industriale, la transizione energetica e la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, come pure l'autonomia strategica dell'UE;
- B. considerando che i porti svolgono un servizio pubblico essenziale, per il quale dovrebbero essere riconosciuti e valorizzati;
- C. considerando che, sebbene la concorrenza tra i porti sia positiva, occorre evitare una corsa al ribasso tra di essi a scapito della sicurezza o al costo di una maggiore influenza politica o di un maggiore controllo estero attraverso investimenti da parte di entità di paesi terzi, in particolare imprese detenute, controllate o influenzate dallo Stato;
- D. considerando che le imprese statali di paesi terzi e le imprese controllate direttamente o indirettamente da Stati esteri hanno aumentato strategicamente le loro partecipazioni

⁹ [GU C 117 dell'11.3.2022, pag. 40.](#)

¹⁰ [GU C 506 del 15.12.2021, pag. 12.](#)

¹¹ [GU C 23 del 21.1.2021, pag. 2.](#)

¹² [Istituto Mercator per gli studi sulla Cina, Istituto di studi economici internazionali di Vienna, Istituto di relazioni economiche internazionali, Investimenti cinesi nelle infrastrutture marittime europee, ottobre 2023.](#)

finanziarie e operative nei porti, nei terminali, nelle imprese e nelle infrastrutture portuali europei;

- E. considerando che l'Unione europea ha ribadito il proprio desiderio di una maggiore autonomia in settori strategici, ma ha fatto poco per rispondere alla crescita della Cina nel settore marittimo e alle relative ripercussioni in materia di sicurezza;
- F. considerando che i porti sono ambienti particolarmente complessi, caratterizzati da numerosi portatori di interessi e interessi diversi, il che rende il riconoscimento e la valutazione del rischio di influenza straniera un compito difficile ma fondamentale;
- G. considerando che la guerra di aggressione russa contro l'Ucraina ha dimostrato i rischi inaccettabili connessi alla dipendenza da singoli paesi terzi in settori strategici, come pure la necessità fondamentale di rafforzare la sicurezza e la resilienza delle infrastrutture marittime e delle catene del valore in modo da assicurare il flusso di beni essenziali;
- H. considerando che i porti hanno assunto ancora più importanza dal punto di vista militare e della difesa, compreso il duplice uso delle infrastrutture portuali;
- I. considerando che i porti europei spesso competono con i porti di paesi terzi in cui gli investimenti esteri di paesi terzi stanno accentuando ulteriormente la mancanza di parità di condizioni per quanto riguarda la competitività e il rispetto delle norme in materia di sostenibilità, dei diritti dei lavoratori e degli oneri fiscali;
- J. considerando che occorre prestare particolare attenzione agli effetti negativi dei comportamenti elusivi attraverso il trasferimento delle attività di trasbordo in porti al di fuori dell'UE, sia in termini di compromissione della competitività dei porti dell'UE che di aumento della rilocalizzazione delle emissioni di carbonio;
- K. considerando che i porti hanno svolto un ruolo indispensabile nella gestione delle crisi dell'UE, assicurando la continuità delle catene di approvvigionamento e stabilendo rotte alternative, anche attraverso la definizione di rotte alternative in breve tempo per la fornitura di GNL e l'aumento dello stoccaggio di gas in Europa;
- L. considerando che, nelle regioni ultraperiferiche e nelle isole, i porti hanno spesso un'importanza cruciale, poiché fungono da principale collegamento sociale ed economico con il resto dell'UE;
- M. considerando che i porti sono essenziali per decarbonizzare i trasporti per vie navigabili, tenendo conto del Green Deal e degli obiettivi di riduzione dell'inquinamento nonché del ruolo fondamentale delle energie rinnovabili offshore; che è importante ridurre l'inquinamento atmosferico causato dalle navi nelle zone portuali, comprese le emissioni di particolato carbonioso;
- N. considerando che le zone e le operazioni portuali in tutta l'UE saranno vulnerabili all'innalzamento del livello del mare;
- O. considerando che i porti combinano e salvaguardano una serie di diverse attività costiere a vantaggio dei cittadini, delle comunità costiere e dell'ambiente marino, contribuendo a

mantenere gli habitat costieri e migliorare la qualità dell'aria negli agglomerati urbani circostanti i porti;

- P. considerando che una pianificazione logistica più efficace tra porti e clienti, comprese le compagnie di navigazione, potrebbe evitare inutili trasporti stradali sul territorio europeo; che una maggiore cooperazione tra i porti, tesa a rafforzare i legami intraregionali e accorciare i collegamenti, potrebbe tradursi in investimenti più efficienti nelle infrastrutture portuali, in rotte di importazione/esportazione più resilienti e in un uso più efficiente delle risorse, dei fondi pubblici e privati e delle capacità sottoutilizzate;
- Q. considerando che i porti sono parte di un ecosistema più ampio di vie navigabili che comprende una vasta gamma di attività, tra cui i trasporti, la cantieristica navale, la produzione di attrezzature marittime, la navigazione interna e la logistica;
- R. considerando che l'evidente necessità di un approccio multidisciplinare e olistico ai porti europei non è scaturita in misure concrete da parte della Commissione, il che nel corso del tempo si è tradotto in un progressivo mosaico di regolamenti relativi ai porti;

Influenza straniera

1. sottolinea i ripetuti avvertimenti delle agenzie di intelligence sui rischi di dipendenza economica, spionaggio e sabotaggio derivanti dalla presenza economica e dal coinvolgimento operativo di entità di paesi terzi nelle nostre infrastrutture critiche e nei nostri settori strategici, come i porti¹³, comprese le attività di imbarcazioni straniere;
2. invita la Commissione a presentare un quadro politico strategico dell'UE per ridurre e limitare l'influenza e il controllo finanziario e operativo esercitati sui porti dell'UE, come pure sui loro processi e le loro operazioni nell'entroterra, da parte di paesi terzi, compresi i casi di partecipazione e controllo nella gestione di un'autorità portuale, nell'ottica di trovare un equilibrio fra il mantenimento di un contesto aperto agli investimenti e la mitigazione dei rischi; invita la Commissione e gli Stati membri a monitorare anche il coinvolgimento di paesi terzi nei porti dei paesi vicini rientranti nell'ambito di applicazione della politica europea di vicinato e della politica per l'allargamento;
3. invita la Commissione a proporre un quadro per monitorare costantemente e riferire, di concerto con gli Stati membri, in merito all'influenza di paesi terzi sui porti dell'UE, in particolare i porti TEN-T, sulla gestione dei terminali dell'UE e sul trasporto globale di container e a valutare i potenziali collegamenti tra le azioni di un determinato paese terzo in tali settori;
4. sottolinea che limitare gli investimenti esteri, in particolare se provenienti da imprese statali, controllate da uno Stato o soggette all'influenza di uno Stato, in un singolo porto di uno Stato membro può incidere negativamente sulla posizione concorrenziale di tale porto rispetto ai porti vicini che non sono soggetti a tali limitazioni, il che evidenzia la necessità di una strategia europea comune per i porti; ritiene che una diffusione asimmetrica degli investimenti esteri tra i paesi dell'UE possa minacciare l'unità, le

¹³ [AIVD, MIVD e NCTV, Dreigingsbeeld Statelijke Actoren 2, novembre 2022.](#)

capacità di gestione delle crisi e la resilienza dell'Unione; chiede alla Commissione di analizzare il potenziale impatto sull'occupazione e sul commercio a livello locale e dell'Unione che potrebbe derivare dalla limitazione degli investimenti provenienti da paesi terzi nei porti europei;

5. incoraggia le autorità portuali nazionali, gli Stati membri e la Commissione a sviluppare un modello adeguato per la cooperazione strategica tra i porti europei in modo da ridurre al minimo il rischio che essi siano posti in competizione reciproca da attori esterni;
6. sottolinea che, sebbene esistano meccanismi di protezione a livello dell'UE, come il controllo degli investimenti esteri diretti e le norme in materia di concorrenza, tali strumenti non sono sufficienti per affrontare la crescente forza economica delle potenze esterne attraverso singole imprese, comprese le imprese statali, controllate da uno Stato o soggette all'influenza di uno Stato, e dipendono ampiamente dall'attuazione da parte dei singoli Stati membri;
7. sottolinea l'importanza di rafforzare la cooperazione dell'UE nel controllare e bloccare gli investimenti in entrata nelle infrastrutture critiche nei casi in cui non sia possibile escludere effetti negativi importanti su altri Stati membri o su tutta l'UE, e sottolinea che tale cooperazione dovrebbe comprendere la condivisione di informazioni relative alle minacce e alle opportunità;
8. incoraggia vivamente la Commissione a rafforzare il ruolo delle misure di protezione per i porti attraverso un'ambiziosa revisione del regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti¹⁴ (regolamento IED), anche rendendo obbligatorio un sistema di controllo degli investimenti esteri diretti in tutti gli Stati membri e garantendo che i processi di controllo siano chiari e oggettivi e che le definizioni, l'ambito di applicazione e gli aspetti procedurali siano coerenti in tutti gli Stati membri, in modo da garantire condizioni di parità a livello dell'Unione;
9. sottolinea inoltre l'importanza cruciale del meccanismo di cui all'articolo [47] del regolamento TEN-T riveduto [xxx/2024], che impone agli Stati membri di sottoporre a controllo gli investimenti provenienti da paesi terzi nelle infrastrutture TEN-T per identificarne i potenziali rischi per la sicurezza, l'ordine pubblico o l'autonomia strategica dell'UE, che deve essere considerato complementare alle disposizioni del regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti, in quanto tale meccanismo si applica sia agli investimenti nelle infrastrutture (ad esempio, l'acquisizione di quote di un terminale) sia alle opere infrastrutturali eseguite nell'UE da una società di un paese terzo (ad esempio, in un appalto pubblico per la costruzione di un terminale in un porto europeo) e prevede anche la possibilità che altri Stati membri potenzialmente interessati forniscano osservazioni allo Stato membro che effettua il controllo, e una sua applicazione efficace per l'infrastruttura portuale interessata dovrebbe essere un fondamento di una strategia portuale europea;
10. sottolinea l'importanza di monitorare l'attuazione del regolamento (UE) 2022/2560 relativo alle sovvenzioni estere distorsive del mercato interno; invita la Commissione a

¹⁴ [Regolamento \(UE\) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2019 che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione, GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1.](#)

monitorare attentamente il mercato del settore portuale e, se necessario, a intervenire d'ufficio, come previsto dall'articolo 9 del regolamento (UE) 2022/2560;

11. invita la Commissione a studiare e valutare l'impatto dell'integrazione verticale nella logistica marittima, del regolamento di esenzione per categoria per i consorzi, la cui scadenza è prevista nel 2024, e della formazione di alleanze nel settore del trasporto di container sull'influenza dei paesi terzi nei porti dell'UE; invita la Commissione a intervenire ove necessario per assicurare una concorrenza leale, un equilibrio di potere equo e condizioni di parità tra tutti gli attori dell'ecosistema portuale;
12. sottolinea che, in particolare, la presenza aggregata di imprese che si trovano sotto il controllo e/o l'influenza dello Stato cinese nei porti e nei nodi centrali della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ha implicazioni importanti per la resilienza e la sicurezza dei singoli nodi e della rete nel suo complesso; ricorda che la presenza di investitori di paesi terzi nei porti può danneggiare il loro ruolo a duplice uso;
13. invita la Commissione e gli Stati membri a effettuare urgentemente una valutazione dei rischi relativi al coinvolgimento della Cina nelle infrastrutture marittime, che comprenda il suo impatto sulla manodopera e sull'ambiente, le dipendenze e una valutazione delle strozzature nel trasporto di merci dalla Cina verso l'UE e nelle operazioni di trasbordo e ritiene che tale valutazione dovrebbe includere anche altri paesi terzi;
14. ricorda che in Europa il settore marittimo e quello portuale sono caratterizzati da un mosaico di diverse strutture di governance, con diverse modalità per consentire gli investimenti, che spaziano da sistemi di licenze e di concessione alla cessione della proprietà delle infrastrutture portuali, fino al pieno potere operativo sulle autorità portuali; sottolinea, a tale proposito, l'importanza delle misure di mitigazione del rischio adottate dagli enti di gestione dei porti per salvaguardare il controllo attraverso la definizione di molteplici condizioni (operative, sociali, ambientali, ecc.) in base alle quali dovrebbe essere gestito un terminale; sottolinea, tuttavia, i limiti di un approccio basato esclusivamente su concessioni portuali e/o su contratti di locazione;
15. suggerisce l'introduzione da parte di tutti gli Stati membri di leggi e la messa a punto di piani di emergenza per uno scenario di conflitto importante o per un diverso stato di emergenza, o per i casi di evidente uso improprio o duplice uso di infrastrutture critiche con ripercussioni negative per la sicurezza o l'ordine pubblico, in modo da poter riprendere il controllo di porti, terminali e altre infrastrutture marittime, anche con la cancellazione dei diritti di concessione e/o la sospensione della capacità di dominio nei casi di proprietà e partecipazione;
16. chiede investimenti pubblici e privati significativi nei porti situati nei territori d'oltremare e nelle regioni ultraperiferiche, finalizzati alla loro trasformazione in poli strategici per il trasporto multimodale, la generazione, lo stoccaggio e la distribuzione di energia, nonché a fini di difesa; invita la Commissione a includere nella sua proposta disposizioni per limitare l'influenza e il controllo operativo da parte dei paesi terzi in tali porti;

Sicurezza

17. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare specificamente l'esigenza di prevenire e ridurre i rischi di spionaggio e sabotaggio nei porti con un duplice uso o una funzione militare, come ad esempio i porti utilizzati dalla NATO, anche per mezzo di imbarcazioni straniere;
18. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare la questione dell'uso di tecnologie affidabili nella logistica marittima e nel funzionamento dei terminali per container; esprime preoccupazione per la crescente dipendenza da produttori di paesi terzi per le attrezzature di sicurezza (di frontiera) nei porti, come pure per le gru di banchina, che sono in grado di raccogliere dati sull'origine e la destinazione dei container; incoraggia gli investimenti in ricerca e sviluppo nei suddetti ambiti, affinché le società dell'UE possano assumere un ruolo guida nella produzione e nella vendita di tali tecnologie;
19. ritiene che operazioni logistiche complesse e altamente digitali portino a una maggiore vulnerabilità alle interruzioni di intere catene logistiche; chiede pertanto che l'accesso alle operazioni portuali da parte di entità straniere statali, controllate da uno Stato o soggette all'influenza di uno Stato sia limitato e monitorato;
20. invita la Commissione a prestare particolare attenzione alla minaccia che gli investimenti esteri possono rappresentare per la proprietà intellettuale, in particolare attraverso i trasferimenti forzati di tecnologia;
21. sottolinea che un elevato livello di cibersicurezza e di ciberresilienza di tutti gli attori nei nostri porti è fondamentale per prevenire lo spionaggio e gravi perturbazioni dei sistemi e delle operazioni portuali, mentre il rischio di minacce informatiche è aumentato in maniera significativa negli ultimi anni; chiede alla Commissione di effettuare ulteriori ricerche e raccogliere dati sulla copertura e sui rischi del coinvolgimento di imprese di paesi terzi nella cibersicurezza e nella sicurezza dei dati di infrastrutture critiche, e di sostenere lo sviluppo di piani di emergenza globali per i porti avvalendosi del sostegno tecnico e operativo dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima; ritiene che il rischio di effetti di ricaduta negativi derivanti da una mancanza di cibersicurezza da un porto a un altro sia elevato e che, pertanto, è opportuno che tutti gli Stati membri mantengano norme rigorose e che sia raccomandata la condivisione delle migliori prassi ed esperienze;
22. sottolinea l'importanza crescente di tutelare le infrastrutture critiche marine e sottomarine (fra cui i condotti energetici, le reti di comunicazione e gli impianti offshore per le energie rinnovabili) ai fini della sicurezza e della protezione delle acque dell'UE e delle operazioni che vi si svolgono;
23. evidenzia che, sebbene la condivisione dei dati nell'ambito della logistica contribuisca all'efficienza, all'agilità e alla resilienza delle catene di approvvigionamento, l'uso nei porti di piattaforme di paesi terzi che sono statali, controllate da uno Stato o soggette all'influenza di uno Stato comporta rischi economici e strategici per l'UE e dovrebbe essere evitato;
24. deplora il fatto che i porti dell'UE siano utilizzati impropriamente da organizzazioni criminali come punti di ingresso chiave per le droghe illecite, il che ha un impatto sulla società nel suo insieme e compromette la sicurezza dei porti, delle città vicine e dei loro residenti; invita la Commissione a presentare misure per una cooperazione europea

efficace nella lotta contro il traffico di droga, l'estrazione e la sovversione criminale; si compiace, a tal proposito, della tabella di marcia della Commissione del 18 ottobre 2023 per combattere il traffico di droga e la criminalità organizzata e sottolinea la necessità di un approccio coordinato dell'UE per combattere tutti i tipi di criminalità organizzata transnazionale;

25. sottolinea che i porti europei sono particolarmente esposti al traffico di altri prodotti illeciti, come ad esempio le armi o i prodotti contraffatti, come pure alle frodi doganali e in materia di IVA, e che è necessario intensificare la lotta contro tali attività; sottolinea, a tal proposito, l'importanza della cooperazione tra gli organismi di gestione dei porti e le autorità di contrasto, anche per quanto riguarda l'uso di strumenti e dati digitali per garantire la sicurezza e la protezione delle operazioni portuali; ritiene che, in presenza di una sufficiente motivazione giuridica, i porti dovrebbero poter accedere a tutti gli strumenti di cui necessitano per contribuire alla propria sicurezza;
26. sottolinea che la sicurezza dei porti dipende dalla loro resilienza al clima e ai cambiamenti climatici; invita pertanto la Commissione a condurre uno studio che analizzi i rischi climatici per i porti europei e le relative infrastrutture di trasporto, definendo categorie di rischi, ad esempio l'innalzamento del livello del mare, le inondazioni e il calore estremo, ad analizzare i rischi per regione e a individuare le misure necessarie per far fronte a tali rischi, compresi i costi di tali misure e gli investimenti necessari; invita gli Stati membri a effettuare una valutazione del rischio ambientale a lungo termine delle rispettive infrastrutture portuali critiche e ad adottare tempestivamente misure di adattamento;

Ruolo dei porti nella transizione energetica

27. sottolinea il ruolo fondamentale svolto dai porti nella transizione energetica quale delineata dal Green Deal dell'UE, in quanto poli dell'energia per la conversione, il condizionamento e lo stoccaggio dei vettori energetici, per la produzione di energia e per l'importazione di materie prime critiche, in quanto poli di cattura e stoccaggio del carbonio, stazioni di servizio e poli produttivi per gli impianti energetici offshore e in quanto nodi nei sistemi di trasporto a sostegno della transizione energetica;
28. rammenta che entro il 2030 l'UE intende importare 10 milioni di tonnellate di idrogeno verde e che a tal fine per la strategia portuale europea è essenziale una strategia globale in materia di importazione, coordinamento e sviluppo delle infrastrutture, che dovrebbe essere adottata tempestivamente;
29. invita la Commissione e gli Stati membri ad affrontare la crescente necessità di investimenti nei porti e nei terminali e nelle relative infrastrutture affinché possano assumere il loro ruolo nella transizione energetica; invita la Commissione ad analizzare e affrontare la necessità di una procedura rapida di autorizzazione per gli ampliamenti portuali nel contesto della transizione energetica, come la diffusione dell'eolico offshore, affinché i porti non diventino una strozzatura nella transizione energetica; sottolinea che è necessaria una gestione più sostenibile dello spazio marittimo e delle coste per mettere a frutto il potenziale delle energie rinnovabili offshore; incoraggia l'utilizzo di aree portuali per l'impiego di energia fotovoltaica ed eolica;

30. sottolinea l'importanza di aumentare le sinergie tra la rete transeuropea dei trasporti e la rete transeuropea dell'energia;
31. chiede alla Commissione di includere i porti nella sua strategia per l'economia circolare e di assistere gli Stati membri e le autorità portuali locali offrendo orientamenti sull'attuazione di progetti relativi alla circolarità; invita la Commissione ad affrontare il problema crescente delle chiazze di petrolio nei porti e nei canali di navigazione;
32. chiede alla Commissione di realizzare la sua ambizione di trasferimento modale formulata nel Green Deal e di affrontare le restanti difficoltà per le vie navigabili interne e, in particolare, per il trasporto merci su rotaia, al fine di promuoverne la diffusione nei porti e la relativa connettività con l'entroterra;
33. sottolinea che la transizione energetica nei porti, nell'industria della cantieristica navale, nonché nel settore marittimo non sarà possibile senza una forza lavoro qualificata e finanziamenti pubblici e privati adeguati; esorta la Commissione a offrire opportunità di formazione, istruzione e apprendimento permanente adeguate alle esigenze del futuro e a promuovere il dialogo sociale per mettere i lavoratori portuali al centro delle transizioni digitale e verde, e a rendere il settore di maggiore interesse per le donne; ribadisce l'importante ruolo sociale dei porti nel fornire molti posti di lavoro diretti e indiretti e sottolinea la necessità di salvaguardare condizioni di lavoro eque e sicure per tutti i lavoratori portuali e marittimi; sottolinea che le recenti crisi hanno mostrato che marittimi, membri dell'equipaggio, pescatori e lavoratori portuali sono lavoratori essenziali "in prima linea" e che il loro benessere è fondamentale per mantenere il mondo in movimento;

Competitività dei porti e delle imprese dell'UE

34. sottolinea che una strategia portuale europea dovrebbe avere la competitività dei porti tra le sue principali priorità;
35. sottolinea che il rafforzamento della posizione economica dei porti dell'UE e il miglioramento della loro competitività in un'economia globale sono fondamentali per limitare l'influenza straniera e i rischi per la sicurezza, nonché per la sovranità della catena di approvvigionamento europea; ritiene che la legislazione europea non dovrebbe compromettere la competitività dei porti dell'UE e creare una rilocalizzazione delle emissioni di carbonio e delle imprese verso i porti al di fuori dell'UE
36. sottolinea i rischi di delocalizzazione delle attività di trasbordo dei container in porti non UE con l'obiettivo di eludere i requisiti della direttiva sul sistema di scambio di quote di emissione (ETS)¹⁵ e del regolamento marittimo FuelEU¹⁶. chiede che si applichino rigorosamente le disposizioni sul monitoraggio dei trasbordi previste da questi due atti legislativi per individuare e vietare tali comportamenti, nonché che si valuti se tali disposizioni siano sufficienti a scoraggiare efficacemente i comportamenti

¹⁵ [Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio \(GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32\).](#)

¹⁶ [Regolamento \(UE\) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE \(GU L 234 del 22.9.2023, pag. 48\).](#)

elusivi a danno sia dell'ambiente che della crescita e dell'occupazione in Europa e se siano necessarie misure aggiuntive;

37. invita la Commissione ad analizzare e affrontare le esigenze di investimento dei porti affinché restino competitivi in futuro nonché ad adoperarsi per rendere più stabili le condizioni per gli investimenti, comprese la trasparenza e la prevedibilità delle valutazioni degli investimenti, sia pubblici che privati;
38. sottolinea che, al fine di mantenere la competitività dei porti dell'UE e il funzionamento di un'eventuale strategia portuale europea, è opportuno evitare oneri amministrativi eccessivi che potrebbero minare il funzionamento di tale strategia;
39. sottolinea che una strategia portuale europea coerente è essenziale per garantire una concorrenza leale; incoraggia una maggiore cooperazione tra i porti europei e l'eliminazione di pratiche dannose come la vendita sottoprezzo;
40. ritiene che un'unione doganale ben funzionante sia fondamentale per la competitività, la sostenibilità e la resilienza dell'UE; sostiene che un'unione doganale riformata e rafforzata, dotata di un codice doganale comune, preserverà l'integrità del mercato unico, contribuirà a mantenere la competitività dell'UE nella duplice transizione verde e digitale ed eviterà la concorrenza sleale tra i porti europei;
41. sottolinea che le differenze nelle politiche in materia di procedure doganali nei punti di ingresso dell'UE all'interno dell'unione doganale provocano spesso distorsioni dei flussi commerciali e mettono a rischio l'integrità del mercato unico europeo;
42. ricorda l'importanza di disporre di controlli doganali armonizzati in tutti i porti europei per evitare un'applicazione diversa delle norme sanitarie o di dovuta diligenza; insiste affinché la Commissione assicuri che i controlli doganali in tutta l'Unione europea rispettino le stesse norme, mediante un meccanismo di controllo doganale diretto e unificato, in coordinamento con gli Stati membri e nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà;
43. ricorda che i porti non sono beni a sé stanti in quanto si inseriscono in un vasto ecosistema fluviale e marittimo di logistica, industria e catene di approvvigionamento guidato dalla domanda di importatori ed esportatori europei;
44. esprime preoccupazione per le compagnie di navigazione dell'UE soggette a una legislazione restrittiva in materia di cabotaggio marittimo in Cina, che di fatto vieta loro di effettuare operazioni di cabotaggio tra porti cinesi, mentre tali operazioni costituiscono un elemento centrale del modello commerciale delle compagnie di navigazione cinesi in alcuni porti dell'UE e tra di essi; invita la Commissione a valutare la possibilità di introdurre una normativa dell'UE reciproca sul cabotaggio marittimo che possa applicarsi a determinati spedizionieri di paesi terzi, come la Cina; ricorda che la mancanza di reciprocità di investimento nei porti danneggia gli interessi dell'Unione;
45. sottolinea l'importanza dell'iniziativa Global Gateway dell'UE quale alternativa strategica globale all'iniziativa cinese "Nuova via della seta"; mette in evidenza il potenziale dei progetti Global Gateway nell'industria marittima (ad esempio infrastrutture portuali, collegamenti stradali e ferroviari con l'entroterra, idrogeno verde)

per creare una rete di porti che agevoli gli scambi commerciali, gli investimenti e partenariati reciprocamente vantaggiosi;

46. pone l'accento sull'urgente necessità di migliorare la solidità, la capacità e la resilienza dei collegamenti dei porti europei, in particolare quelli che fanno parte della TEN-T, con l'entroterra, tenendo conto della necessità di ridurre le emissioni e dell'efficienza energetica, con lo scopo di spostare, per quanto possibile, i trasporti interni verso la ferrovia e le vie navigabili interne, preparandosi altresì agli impatti dei cambiamenti climatici, come eventi atmosferici estremi e bassi livelli di acqua nelle vie di navigazione interna;
47. suggerisce che la Commissione crei un "atlante" dei porti europei, che tracci, tra l'altro, la disponibilità a terra nei porti commerciali europei di energia elettrica e di combustibili alternativi, l'infrastruttura dell'entroterra (in particolare la ferrovia) e le rotte di navigazione, che potrebbe basarsi sulle mappe interattive TENtec e sull'Osservatorio europeo dei combustibili alternativi, ma che dovrebbe includere anche i porti più piccoli e ulteriori informazioni; ritiene che tale mappatura potrebbe contribuire a formare una base fattuale complessiva per il continuo sviluppo dei porti dell'UE e delle industrie correlate, come il trasporto merci e passeggeri, il traffico crocieristico, la pesca, l'eolico offshore, il rifornimento di carburante e l'industria manifatturiera;
48. sottolinea l'importanza della produzione marittima nell'UE, come la cantieristica navale e la relativa catena di approvvigionamento, quale fondamento per mantenere un settore delle vie navigabili prospero; invita la Commissione a studiare e valutare l'impatto della dipendenza dell'Europa dall'industria cantieristica estera, a definire con urgenza un'ambiziosa strategia industriale marittima europea e ad adottare misure adeguate per migliorare la competitività e la resilienza dei cantieri navali europei e delle loro intere catene di approvvigionamento;
49. invita la Commissione a introdurre un quadro digitale abilitante per incoraggiare programmi per l'innovazione e l'ulteriore digitalizzazione dei porti, come i programmi per i porti intelligenti, al fine di migliorare l'efficienza, la produttività e la sostenibilità dei porti; sottolinea, in particolare, il potenziale della digitalizzazione per l'ottimizzazione degli scali (per ridurre i tempi di attesa nelle acque costiere e nei porti), per gli arrivi just-in-time, per i sistemi di navigazione avanzati (per il risparmio di carburante e la riduzione delle emissioni), per i sistemi di identificazione automatica (per una maggiore sicurezza in mare e una migliore applicazione delle disposizioni ambientali), nonché per i droni e le soluzioni di intelligenza artificiale che consentono di prendere decisioni migliori sulle infrastrutture portuali;
50. sottolinea che dovranno essere assegnati fondi e strumenti finanziari adeguati ai porti affinché questi restino competitivi, svolgano un ruolo chiave nella transizione verde e contengano i rischi di influenza estera; chiede di aumentare i finanziamenti destinati ai porti nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa; sottolinea l'importanza degli investimenti privati nei porti ed evidenzia che sono le società a fornire occupazione e innovazione all'interno dei porti e nelle aree circostanti;

Conclusion

51. invita a organizzare un vertice portuale europeo per sviluppare ulteriormente le questioni sopra menzionate ed esplorare le possibilità di una maggiore cooperazione tra i porti europei a tal fine;
52. invita la Commissione a presentare una strategia portuale europea completa che affronti le suddette questioni entro la fine del 2024;
 -
 - ◦
53. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

Tenuto conto dell'importanza strategica dei porti per il settore europeo dei trasporti e per l'economia europea nel suo complesso, il relatore invita la Commissione europea a proporre in via prioritaria una strategia portuale europea globale che garantisca la competitività e la resilienza future dei porti europei e impedisca qualsiasi dipendenza dall'estero in questo settore.

Dopo aver fatto brutalmente i conti con la propria dipendenza unilaterale dalla Russia in materia energetica, l'Unione si trova ad affrontare l'emergere di nuove dipendenze straniere, questa volta nel settore dei trasporti. Negli ultimi vent'anni vi sono stati cospicui investimenti nei porti da parte di attori stranieri statali che fanno capo a regimi autocratici, come la Cina.

L'influenza straniera sulle infrastrutture critiche europee costituisce un problema in quanto rischia di compromettere la sicurezza, l'indipendenza economica e la resilienza dei singoli Stati membri e dell'Unione nel suo complesso. Consentendo tale influenza straniera, l'UE è sempre più vulnerabile dal punto di vista economico ed esposta a pressioni illegittime da parte di paesi terzi autocratici. Inoltre, l'acquisizione da parte di soggetti stranieri di informazioni sui flussi completi di merci in entrata e in uscita dall'UE fa aumentare il rischio di spionaggio, come già segnalato dai servizi di intelligence nazionali.

Nessun singolo porto o Stato membro è in grado di respingere tali investimenti con facilità, in quanto occorre tenere conto del rischio che tali investimenti non facciano altro che spostarsi verso un concorrente vicino o uno Stato membro limitrofo. Ciò significa che un approccio europeo comune è fondamentale, tanto più che la vulnerabilità di uno Stato membro è una vulnerabilità per l'Unione europea nel suo complesso.

Al tempo stesso il relatore sottolinea che, oltre ad affrontare i rischi per la sicurezza attraverso una maggiore cooperazione, regolamentazione e applicazione delle norme su scala europea a tutti i livelli, è fondamentale rafforzare la posizione economica dei porti dell'UE e migliorarne la competitività sul panorama mondiale. I porti svolgono un ruolo cruciale nella transizione energetica e possono beneficiare di investimenti, innovazione, digitalizzazione e condizioni di parità a livello mondiale.

Per invertire la tendenza è fondamentale che gli Stati membri e i porti adottino in via prioritaria un approccio strategico comune e rigoroso allo sviluppo delle nostre infrastrutture critiche. Pertanto, in aggiunta alla revisione del regolamento TEN-T e alla prossima revisione del regolamento IED, invitiamo la Commissione a proporre una strategia portuale europea globale che assicuri la competitività dei porti europei e nel contempo ne garantisca l'indipendenza economica dagli attori di paesi terzi. Tale strategia deve stabilire limiti agli investimenti esteri al fine di evitare la presenza di paesi terzi potenzialmente capaci di compromettere la sicurezza o l'ordine pubblico nella nostra Unione. Essa deve inoltre creare un quadro adeguato affinché gli investitori pubblici e privati europei investano nelle infrastrutture portuali critiche e rafforzino la resilienza dei punti di accesso alla nostra economia.

Per mantenere la prosperità e l'occupazione all'interno dei suoi confini, l'UE ha bisogno di apertura economica al resto del mondo attraverso i suoi porti. Tuttavia, la cooperazione a

livello dell'UE deve impedire che tale apertura possa essere sfruttata in modo improprio e trasformata in una debolezza. Per questo motivo il relatore propone una strategia portuale europea. Da essa dipenderanno la nostra futura forza economica e la nostra indipendenza strategica.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI IL RELATORE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

L'elenco in appresso è compilato sotto l'esclusiva responsabilità del relatore. Nel corso dell'elaborazione della relazione, fino alla sua approvazione in commissione, il relatore ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
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

L'elenco che precede è compilato sotto l'esclusiva responsabilità del relatore.

28.11.2023

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL COMMERCIO INTERNAZIONALE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

Costruire una strategia portuale europea globale
(2023/2059(INI))

Relatore per parere: Iuliu Winkler

SUGGERIMENTI

La commissione per il commercio internazionale invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

- A. considerando che i porti europei sono un'arteria fondamentale per il commercio dell'UE e mondiale, con il 74 % delle merci che entrano o escono dall'UE via mare; che, oltre alla loro funzione strategica, i porti stanno assumendo un ruolo sempre più importante come ancora per la crescita sociale ed economica delle regioni europee, così come nell'approvvigionamento, nella produzione, nella fornitura e nello stoccaggio di energia e nell'ecologizzazione dei trasporti e dell'industria;
- B. considerando che i porti non sono soltanto le destinazioni finali dei flussi commerciali, ma anche nodi all'interno delle reti internazionali delle catene del valore e di approvvigionamento e dei flussi commerciali regionali, accanto ai collegamenti del trasporto ferroviario, stradale e aereo, che meritano pari attenzione in termini di sicurezza, resilienza e competitività;
 - 1. evidenzia il ruolo dei porti europei quali infrastrutture critiche nel contesto degli sforzi dell'UE volti a rafforzare la resilienza della catena di approvvigionamento, in particolare nei settori chiave legati alle trasformazioni verde e digitale e nel potenziamento della sicurezza energetica; sottolinea che durante la pandemia i porti hanno svolto un ruolo cruciale nel garantire la continuità delle catene di approvvigionamento di emergenza;
 - 2. evidenzia che, nel nuovo contesto geopolitico, a seguito della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, i porti svolgono un ruolo fondamentale nel mantenere operative le rotte commerciali e le catene di approvvigionamento e nel creare nuove rotte alternative, compresi i corridoi umanitari e di solidarietà, rafforzando nel contempo la resilienza attraverso la diversificazione; rimarca inoltre che i porti europei sono fondamentali per salvaguardare l'approvvigionamento energetico e ridurre la dipendenza energetica dalla Russia e continueranno a essere determinanti per rafforzare l'Europa nel breve termine, promuovendo lo sviluppo di rotte alternative per la fornitura di gas e aumentando lo stoccaggio del gas; sottolinea, parallelamente, che i porti

svolgeranno un ruolo importante nell'ecologizzazione dei trasporti, dell'industria e dell'energia;

3. riconosce che gli Stati membri confinanti con la Russia si trovano ad affrontare nuovi tipi di sfide logistiche e che, poiché il buon funzionamento dei porti è fondamentale per superare tali sfide, l'UE dovrebbe prestare particolare attenzione ai porti di tali Stati membri;
4. evidenzia che, sebbene rappresentino un motore fondamentale per la crescita, i porti possono anche costituire una fonte strategica di vulnerabilità che richiede un'attenzione prioritaria a livello dell'UE;
5. osserva che i porti europei hanno un impatto sull'economia e sulla società regionali e sono esposti a un elevato rischio per la sicurezza; sottolinea che i porti europei dovrebbero essere particolarmente protetti in quanto strutture critiche per gli Stati membri;
6. ritiene che lo sviluppo dei porti europei sia necessario per sostenere l'obiettivo dell'UE di adoperarsi a favore di un commercio internazionale basato su regole che vada a beneficio della crescita e della ricchezza a livello globale;
7. sottolinea che una politica commerciale dell'UE aperta, equa, sostenibile e assertiva, accompagnata da accordi commerciali ambiziosi ed equilibrati, è fondamentale per la competitività e la resilienza dei porti europei e per la crescita, l'occupazione e la prosperità sociale dell'Europa; evidenzia che la competitività a lungo termine dell'Europa dipende da condizioni di parità a livello mondiale basate su norme;
8. riconosce che le capacità di produzione marittima dell'Europa sono essenziali per l'autonomia strategica marittima, l'innovazione e la crescita sostenibile dell'UE e per le ambizioni dell'UE di guidare la duplice transizione verde e digitale; ritiene che il regolamento dell'UE sulle sovvenzioni estere e gli strumenti autonomi siano essenziali per preservare e promuovere la base industriale marittima europea;
9. ricorda che l'UE deve trovare un equilibrio tra l'attrazione di investimenti esteri e la difesa delle sue infrastrutture critiche, compresa l'integrità dei suoi porti;
10. osserva che il funzionamento e l'ulteriore sviluppo dei porti europei sono una questione complessa che richiede un approccio adeguato in una serie di dimensioni funzionali, non soltanto strettamente in termini di infrastrutture o sovrastrutture, ma soprattutto in termini di relazioni commerciali, sicurezza e sistemi informatici;
11. sottolinea che una strategia portuale europea coerente è essenziale per garantire una concorrenza leale; incoraggia una maggiore cooperazione tra i porti europei e l'eliminazione di pratiche dannose come la vendita sottoprezzo;
12. esprime preoccupazione per la potenziale concorrenza sleale esercitata dai porti extraeuropei, in quanto questi ultimi sono esentati dall'applicazione del sistema di scambio di quote di emissione nel trasporto marittimo europeo;
13. osserva che l'attuazione della legislazione dell'UE recente o in sospeso, anche nel settore commerciale, richiede un'applicazione efficace da parte dell'UE e dei suoi Stati membri,

come pure investimenti e formazione continuativi per gli operatori e le autorità portuali, anche per quando riguarda gli obblighi derivanti dal pacchetto "Pronti per il 55 %" o per consentire ai porti dell'UE di svolgere un ruolo nella transizione verde, soddisfacendo la domanda in settori chiave quali le importazioni di idrogeno; ricorda l'importanza di condizioni di parità a livello mondiale in questo settore chiave;

14. sottolinea la necessità di garantire risorse sufficienti alle autorità di controllo doganali e di frontiera affinché possano applicare meglio la legislazione dell'UE;
15. rammenta che, entro il 2030, l'UE intende importare 10 milioni di tonnellate di idrogeno verde e che, per conseguire tale obiettivo, una strategia globale in materia di importazione, coordinamento e sviluppo delle infrastrutture è essenziale per la strategia portuale europea e dovrebbe essere adottata tempestivamente; osserva che, con il Green Deal europeo e le strategie energetiche aggiornate, i porti europei si stanno trasformando in poli energetici fondamentali e che tale ruolo emergente deve essere riconosciuto e adeguatamente valorizzato in futuro nelle strategie di finanziamento e negli sviluppi infrastrutturali;
16. sottolinea inoltre la necessità di programmi dell'UE che sostengano i porti in quanto poli in linea con il meccanismo per collegare l'Europa, promuovendo le transizioni verde e digitale in settori quali l'elettrificazione, gli investimenti nelle reti 5G/6G e l'idrogeno;
17. sottolinea che, in alcuni casi, il commercio estero e gli investimenti stranieri possono causare vulnerabilità in termini di sicurezza, in particolare in caso di proprietà e controllo stranieri delle infrastrutture critiche dell'UE, compresi i porti europei, o in caso di accesso alle stesse da parte di paesi terzi; rileva, a tal proposito, la specificità di alcuni porti, che non solo forniscono infrastrutture logistiche, ma contribuiscono anche al sistema di difesa europeo; chiede una maggiore vigilanza e un maggiore coordinamento a livello dell'UE, anche per quanto riguarda l'agevolazione della condivisione delle informazioni e gli orientamenti pertinenti in materia di sicurezza per gli operatori nazionali e privati; incoraggia le autorità nazionali degli Stati membri dell'UE ad attribuire una priorità elevata alla protezione delle infrastrutture critiche;
18. ritiene che gli investimenti esteri in infrastrutture essenziali e critiche che potrebbero consentire una partecipazione effettiva o un controllo (diretto o indiretto) nella gestione del porto dovrebbero essere sottoposti a un attento controllo; sottolinea che occorrerebbe evitare gli investimenti esteri provenienti da società sostenute dallo Stato o sovvenzioni statali in tutte quelle forme che consentono una partecipazione effettiva o un controllo diretto o indiretto nella gestione del porto; ritiene che, al fine di rafforzare la resilienza dell'Europa, sia necessario garantire una concorrenza equa e che non si possa permettere che le condizioni di parità e la competitività dell'Europa vengano compromesse da sovvenzioni estere nei porti europei aventi effetti distorsivi;
19. sottolinea che le imprese statali cinesi hanno cercato di acquisire partecipazioni di maggioranza o di controllo in una serie di porti europei, e si stima che attualmente detengano il controllo totale o parziale di 14 porti dell'Unione europea e del 10 % delle attività marittime europee; avverte che non si tratta soltanto di semplici interessi economici, ma che tali investimenti fanno anche parte della cosiddetta "governance internazionale degli oceani" del governo cinese, che si traduce in politiche come l'iniziativa "Nuova via della seta", che è una strategia volta a esercitare la propria

influenza sulle principali infrastrutture navali europee e una questione distinta di sicurezza economica di notevole importanza nell'attuale contesto di concorrenza geopolitica; è convinto che le relazioni bilaterali tra l'UE e la Cina in materia di scambi commerciali e investimenti siano di importanza strategica, comportino sfide strategiche e dovrebbero essere basate su regole, con il sistema commerciale multilaterale e il principio di reciprocità quale asse centrale e con un chiaro controllo europeo delle infrastrutture critiche; sottolinea, in tale contesto, che è previsto il sostegno della Cina a un'ambiziosa riforma dell'OMC; insiste sulla necessità di una maggiore reciprocità e chiede azioni incisive da parte dell'UE contro le normative e le prassi cinesi inique;

20. incoraggia le autorità portuali nazionali, gli Stati membri e la Commissione europea a sviluppare un modello adeguato per la cooperazione strategica tra i porti europei, al fine di ridurre al minimo il rischio che essi siano messi gli uni contro gli altri da attori terzi;
21. richiama l'attenzione sul divieto di cabotaggio per le navi europee tra i porti cinesi e tra i porti statunitensi e chiede una maggiore reciprocità e l'istituzione di un meccanismo di riesame della reciprocità a livello dell'UE che consenta all'UE di stabilire il livello di apertura dei mercati esteri nei confronti degli speditori europei;
22. ribadisce che l'indipendenza, la competitività e la sicurezza dei porti europei insieme ad altre infrastrutture critiche attinenti al commercio devono essere parte integrante della strategia europea per la sicurezza economica¹, in linea con il modello di riduzione dei rischi dell'UE;
23. sottolinea che una strategia portuale europea deve includere misure volte a evitare che un oligopolio delle compagnie di trasporto marittimo di linea domini la logistica sia a terra che in mare e che, per garantire una concorrenza leale e condizioni di parità, l'attuale trattamento fiscale preferenziale per le compagnie di trasporto marittimo di linea deve essere immediatamente interrotto; osserva che questo trattamento favorevole ha conferito a tali compagnie un potere di mercato che ha consentito loro di inserirsi in altri segmenti del settore logistico e che tale disparità in materia di concorrenza e di normative fiscali consente alle entità dominanti nel trasporto di container di esercitare un'influenza indebita sulla logistica portuale e dell'entroterra;
24. sottolinea l'importanza strategica e il potenziale economico dell'Artico e, di conseguenza, la necessità che l'UE migliori la sua comprensione dell'industria marittima artica e attragga nuovi investimenti nella regione;
25. chiede che alle navi il cui ultimo o successivo porto di scalo si trovi nella Federazione russa sia rifiutato l'accesso a tutti i porti dell'UE, tranne in caso di necessari motivi umanitari giustificati;
26. ricorda che il regolamento sul controllo degli investimenti esteri diretti (regolamento sul controllo degli IED)² affronta i rischi per la sicurezza e l'ordine pubblico derivanti da investimenti provenienti da paesi terzi, compresi quelli relativi ai porti europei;

¹ [Comunicazione congiunta della Commissione europea e dell'alto rappresentante, del 20 giugno 2023, sulla "strategia europea per la sicurezza economica" \(JOIN\(2023\)0020\).](#)

² [Regolamento \(UE\) 2019/452 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2019, che istituisce un quadro per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'Unione \(GU L 79I del 21.3.2019, pag. 1\).](#)

27. attende fiducioso il futuro riesame del regolamento sul controllo degli IED; incoraggia la Commissione a presentare un'ambiziosa proposta legislativa che affronti adeguatamente tutte le lacune emerse durante l'attuazione del regolamento sul controllo degli IED, anche per quanto riguarda le infrastrutture critiche europee; chiede uno strumento rafforzato con una maggiore coerenza relativamente alle definizioni, all'ambito di applicazione e agli aspetti procedurali dei meccanismi di controllo nazionali; incoraggia gli Stati membri che non hanno ancora adottato meccanismi di controllo nazionali a procedere in tal senso senza indugio; ritiene che le valutazioni basate sul regolamento sul controllo degli IED dovrebbero svolgersi in tempi ragionevoli e rispettare la riservatezza durante il processo di controllo, al fine di garantire la certezza del diritto per i potenziali investitori e portatori di interessi e salvaguardare l'attrattiva dell'Europa per i nuovi investimenti;
28. sottolinea il ruolo significativo che il Global Gateway potrebbe svolgere nel rafforzare la rete dei porti europei con i paesi terzi, nell'agevolare gli scambi e nell'ampliare le opportunità di investimento, creando in tal modo partenariati reciprocamente vantaggiosi e promuovendo catene del valore sostenibili; ricorda il ruolo della diplomazia economica, compresa la sua dimensione parlamentare, nel promuovere tali iniziative faro europee e nel rafforzare i partenariati internazionali per un commercio resiliente, sostenibile e diversificato;
29. evidenzia, in tale contesto, che questa strategia deve inoltre contribuire a rafforzare i paesi partner e in particolare la loro indipendenza in termini di infrastrutture strategiche critiche per evitare che finiscano sotto il controllo di investitori stranieri con obiettivi ambigui;
30. evidenzia nuovamente l'importanza di garantire la competitività dei porti europei, comprese le relative innovazioni e competenze tecnologiche, per la politica commerciale dell'UE; sostiene che una strategia portuale europea globale deve garantire coerenza, stabilità e prevedibilità a un settore strategico di crescita, promuovendo il potenziale di sviluppo degli operatori, dei costruttori navali e dei marinai europei; è convinto che tale strategia sarebbe in linea con la comunicazione della Commissione sulla sicurezza economica e rafforzerebbe la resilienza delle catene di approvvigionamento, aumentandone la forza interna parallelamente alle dimensioni dell'offerta e della domanda delle catene del valore di tali infrastrutture critiche;
31. sottolinea l'importanza di un ambiente marittimo e logistico sano, competitivo e diversificato per i porti; evidenzia, tuttavia, il crescente potere di mercato di un piccolo numero di portatori di interessi, in particolare le compagnie di navigazione, che rischia di incidere sulle condizioni di parità e sul giusto equilibrio di potere tra i diversi attori dell'ecosistema portuale; sottolinea pertanto l'importanza di un dialogo efficace e tempestivo tra i porti e gli altri portatori di interessi della logistica al fine di garantire il buon funzionamento delle catene di approvvigionamento ed evitare attivi non recuperabili;
32. sottolinea l'importanza di considerare ancora oggi i porti e i terminali ucraini una parte integrante del sistema portuale e commerciale europeo; plaude al sostegno fornito dagli operatori europei di questi porti al loro personale locale dall'inizio della guerra; riconosce le gravi sfide finanziarie a cui attualmente questi operatori devono far fronte a

causa della guerra illegale della Russia in Ucraina; ritiene che tali porti e terminali possano e dovrebbero svolgere un ruolo centrale nella ricostruzione del paese;

33. evidenzia, in tale contesto, l'importanza di rafforzare il ruolo svolto dai porti europei nell'agevolare il transito dei cereali provenienti dall'Ucraina al fine di alleggerire le rotte continentali e contribuire, in tal modo, all'arrivo dei cereali ucraini nei paesi terzi che ne hanno bisogno;
34. sottolinea l'importanza di salvaguardare la competitività dei porti europei e garantire una solida valutazione delle misure legislative che potrebbero portare alla rilocalizzazione delle attività commerciali e alla perdita di competitività a vantaggio di porti al di fuori dell'UE; ritiene che ai porti europei debbano essere attribuite maggiori facoltà, anche a livello dell'UE, per consentire loro di svolgere il ruolo fondamentale ed essenziale di punti di accesso al commercio e di partner nella transizione energetica;
35. sottolinea l'importante pacchetto di strumenti legislativi autonomi a disposizione dell'UE e dei suoi Stati membri per garantire l'integrità dei suoi porti;
36. ritiene che un'unione doganale ben funzionante sia fondamentale per la competitività, la sostenibilità e la resilienza dell'UE; sostiene che un'unione doganale riformata e rafforzata, dotata di un codice doganale comune, preserverà l'integrità del mercato unico, contribuirà a mantenere la competitività dell'UE nella duplice transizione verde e digitale ed eviterà la concorrenza sleale tra i porti europei;
37. sottolinea che le differenze nelle politiche in materia di procedure doganali nei punti di ingresso dell'UE all'interno dell'unione doganale provocano spesso distorsioni dei flussi commerciali e mettono a rischio l'integrità del mercato unico europeo;
38. ricorda l'importanza di disporre di controlli doganali armonizzati in tutti i porti europei per evitare un'applicazione diversa delle norme sanitarie o di dovuta diligenza; insiste affinché la Commissione assicuri che i controlli doganali in tutta l'UE rispettino le stesse norme, mediante un meccanismo di controllo doganale diretto e unificato, con il coordinamento degli Stati membri e nel pieno rispetto del principio di sussidiarietà.

**ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE
DA CUI IL RELATORE PER PARERE HA RICEVUTO CONTRIBUTI**

Nel corso dell'elaborazione del parere, fino alla sua approvazione in commissione, il relatore per parere ha ricevuto contributi dalle seguenti entità o persone:

Entità e/o persona
The European Sea Ports Organisation
Federation of European Private Port Operators

L'elenco che precede è compilato sotto l'esclusiva responsabilità del relatore.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Date adopted	28.11.2023
Esito della votazione finale	+ : 34 - : 0 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	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
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Michiel Hoogeveen, Javier Moreno Sánchez, Ralf Seekatz

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

34	+
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

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

Date adopted	7.12.2023
Esito della votazione finale	+ : 39 - : 0 0 : 0
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	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
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță
Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale	Isabel García Muñoz, Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Moździanowska, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Tomasz Piotr Poręba, Eugen Tomac, Kathleen Van Brempt

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

39	+
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

0	-
----------	----------

0	0
----------	----------

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti