

**Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Regeneración de las ciudades y zonas portuarias**

(2017/C 207/06)

**Ponente:** Stanisław SZWABSKI (PL/AE), Concejal del Ayuntamiento de Gdynia

**RECOMENDACIONES POLITICAS**

## EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

1. subraya que las ciudades y las zonas portuarias constituyen elementos fundamentales del sistema económico de la Unión, que repercuten considerablemente, dadas las condiciones de la creciente globalización, en las posibilidades de recuperación económica, mejora de la efectividad, fomento de la innovación y garantía de competitividad a largo plazo;
2. señala que los cambios tecnológicos en el transporte marítimo y por vías navegables interiores conducen a la concentración geográfica de las operaciones portuarias y afectan significativamente a la importancia de numerosos puertos medianos y pequeños, lo que reduce sus funciones económicas y provoca la degradación de las zonas portuarias y las áreas urbanas vinculadas a ellos;
3. señala que la tendencia a la liberalización de la gestión de los puertos es importante para incrementar su eficiencia lo que, a su vez, contribuye a la competitividad del sector europeo de los transportes. Toma nota en este contexto de la preocupación por la liberalización, que podría dificultar la prestación de servicios de interés económico general por parte de los puertos (así como otras funciones portuarias esenciales para el funcionamiento y el desarrollo de los sistemas puerto-ciudad); No obstante, el artículo 345 del TFUE establece que los Tratados no prejuzgan en modo alguno el régimen de la propiedad en los Estados miembros, y la reglamentación de la UE no impone ningún modelo específico de gestión de los puertos a los organismos gestores de estos;
4. considera que las medidas adoptadas hasta la fecha a escala local y regional, encaminadas a la revitalización de las ciudades y las zonas portuarias, incluidas las zonas insulares, requieren de un apoyo más intensivo y adecuado en el marco de la política de cohesión y de otras políticas de la Unión, de conformidad con el espíritu de la Agenda Territorial, la Agenda Urbana, la Carta de Leipzig y el Pacto de Ámsterdam y de acuerdo con las posibilidades creadas por estos;
5. acoge favorablemente las disposiciones establecidas en el artículo 15 del Reglamento relativo a los puertos y, sin poner en tela de juicio el acuerdo alcanzado, pide a la Comisión Europea que facilite nuevas orientaciones en lo que respecta a su aplicación. Señala que las operaciones comerciales portuarias son llevadas a cabo por operadores privados, por lo que es necesario que las autoridades portuarias consulten a los operadores privados sobre el desarrollo de los puertos;
6. insta a que las autoridades gestoras de los puertos, los armadores, las administraciones responsables de las vías navegables, los operadores privados de terminales y sus agrupaciones regionales y europeas dialoguen con los entes locales y regionales de las zonas costeras, insulares y ribereñas, a fin de elaborar soluciones consensuadas y flexibles encaminadas a revitalizar todos los tipos de puertos de ciudades y zonas portuarias marítimas y fluviales;

**PROBLEMAS Y DESAFÍOS****La importancia de los puertos y las ciudades portuarias en la economía de la Unión**

7. es consciente de que los puertos marítimos y, especialmente, 104 puertos principales de la RTE-T constituyen grandes puntos de acceso al Espacio Económico Europeo, y su conexión con los puertos y las ciudades portuarias de importancia global (por ejemplo, de China) juega un papel fundamental en el mantenimiento y la mejora de la competitividad de la economía de la Unión y, en consecuencia, de la prosperidad y la paz social;
8. es consciente, asimismo, de que los puertos fluviales, en particular los 79 que forman parte de la red principal y global de la RTE-T, funcionan como puntos nodales para las economías regionales y locales. Constituyen nodos multimodales eficientes en los corredores europeos de navegación fluvial. Sirven de interfaz entre el transporte intercontinental marítimo y los modos de transporte terrestre (ferrocarril, carretera y navegación interior); también sirven de conexión para los puertos marítimos;

9. destaca que algunos entes locales europeos, en particular en las zonas rurales e insulares, también actúan como autoridades portuarias y ejercen una amplia gama de competencias para apoyar a las empresas de las zonas costeras, promover el desarrollo económico y contribuir al buen funcionamiento y a la sostenibilidad de los puertos marítimos. Los entes regionales y locales pueden hacerse cargo de intervenciones públicas esenciales para una gestión eficaz de los puertos;

10. extrae conclusiones de los numerosos estudios empíricos que confirman y documentan la tesis de que las interacciones entabladas durante siglos entre los puertos y las ciudades portuarias de Europa sufren últimamente cambios repentinos como consecuencia del aumento del tamaño de los buques mercantes y de pasaje, así como de la consiguiente contenedorización y la concentración geográfica de las funciones de los puertos;

11. considera que, a pesar del aumento del transporte marítimo en general, numerosas ciudades portuarias europeas y las regiones vinculadas a ellas están perdiendo funciones económicas y empleos, y las zonas portuarias urbanas se están deteriorando;

12. recuerda que, debido a la lentitud del ciclo económico actual y a las previsiones económicas, el crecimiento económico futuro requiere más innovación, automatización y digitalización, y la liberación del potencial de nuevos mercados continentales sostenibles, como la economía circular y la bioeconomía;

13. destaca la necesidad de un clima de inversión estable y de una financiación europea continua de las iniciativas y los proyectos innovadores. Apoya las iniciativas ascendentes y las ideas como la plataforma europea sostenible para la navegación interior, en la que participan agentes públicos y privados e instituciones gubernamentales que apoyan la investigación y la innovación, al objeto de mejorar las relaciones puerto-ciudad y la capacidad de innovación del sector;

14. presta especial atención al proceso de pérdida de los efectos positivos externos generados por los puertos, incluidos los principales, hacia regiones y ciudades más alejadas, algunas de ellas no europeas como consecuencia de la globalización; por otra parte, valora positivamente la diversificación de los puertos que antes se encontraban en estado de deterioro para atraer nuevas actividades económicas y generar efectos indirectos positivos a nivel local;

15. recuerda que, dada la necesidad de disminuir la densidad del tráfico vial y el objetivo de la UE de transferir el 30 % del transporte por carretera al transporte por ferrocarril y vía fluvial antes de 2030 [Libro Blanco sobre el Transporte 2011, COM(2011) 144 final], la desarrollada red de vías navegables interiores, junto con los numerosos puertos fluviales, ofrece perspectivas de incrementar su importancia a la hora de lograr una mejor conexión de los puertos marítimos con sus zonas interiores;

16. recuerda asimismo el papel de los puertos de tamaño medio que forman parte de la red RTE-T, así como los puertos pequeños de las islas, los archipiélagos y las regiones ultraperiféricas, como motores del crecimiento económico. Además, revisten una importancia fundamental para la cohesión territorial de la UE. Por consiguiente, deberán tener un acceso mucho mejor a la financiación con cargo al Mecanismo «Conectar Europa»;

17. considera que el aumento de la eficiencia y la competitividad de los puertos marítimos y fluviales, la mejora del funcionamiento de las ciudades portuarias y la revitalización de las zonas portuarias desempeñan un importante papel en la solución de los problemas actuales de desarrollo de la Unión, sus Estados miembros y sus regiones y en la reindustrialización global;

18. señala, asimismo, que un mayor apoyo a la regeneración de las ciudades y las zonas portuarias en el marco de la política de cohesión y otras políticas sectoriales actuaría como un catalizador del desarrollo económico, social y territorial de la Unión;

## RECOMENDACIONES

### Tipos de sistemas puerto-ciudad portuaria

19. señala que los puertos y las ciudades portuarias de Europa, tanto con puerto marítimo como fluvial, varían considerablemente en cuanto a tamaño, situación geográfica, potencial y modalidad de transbordo, así como en lo que se refiere a otras funciones económicas relacionadas con ellos, y también respecto a la importancia del puerto para la economía de la ciudad;

20. reconoce que las relaciones entre las ciudades costeras de dimensión local, regional y metropolitana, así como los puertos de cargas pequeñas, medianas y grandes generan problemáticas muy variadas, que exigen planteamientos

diferenciados, y sugiere que la Comisión Europea, al proponer políticas destinadas a solucionar estos problemas, considere esta diferenciación, teniendo en cuenta las opiniones de las partes interesadas de la economía marítima y de los entes territoriales de las zonas costeras, de acuerdo con el principio de subsidiariedad;

21. considera que la dominación del puerto sobre la ciudad portuaria y viceversa ocasiona, por lo general, desigualdades de desarrollo del sistema puerto-ciudad portuaria, en detrimento de ambas partes; debe abordarse este problema, de conformidad con las disposiciones de la agenda territorial, mediante iniciativas conjuntas de los agentes económicos del sector marítimo, del sector industrial y el sector de los servicios, los entes locales y regionales respaldadas por instrumentos jurídicos y financieros en el marco de la coordinación de las políticas sectoriales de la Unión;

#### **Enfoque integrado de la regeneración de las ciudades y las zonas portuarias**

22. es consciente de que las zonas portuarias constituyen un tipo particular de zonas en las que numerosas actividades económicas, así como las necesidades e intereses relacionados con ellas, se concentran en una zona considerablemente pequeña y crean un complejo sistema territorial, económico y social, lo que conduce a discrepancias y conflictos inevitables que exigen un enfoque especial integrado, asociado y multinivel;

23. señala que numerosos puertos europeos, especialmente los creados en el siglo XIX, funcionan en la práctica como zonas portuarias e industriales, que concentran numerosas instalaciones de producción que dependen del acceso al agua o vinculadas a la fabricación de materias primas y productos semiacabados cargados en los puertos, así como muchas actividades de servicios de transporte marítimo, carga u otras actividades portuarias, como la pesca y la acuicultura, las actividades recreativas y la producción de energía;

24. señala la necesidad de garantizar una buena coordinación entre puertos de una misma región administrativa y una mayor cooperación entre puertos de una misma fachada marítimo-portuaria, independientemente de la región a la que pertenezcan;

25. destaca la necesidad de mejorar las relaciones institucionales entre zonas portuarias y ciudades y recomienda crear comités de integración puerto-ciudad, siguiendo algunas buenas prácticas de grandes puertos europeos donde existe tal comisión compuesta por autoridad local, autoridad regional y autoridad portuaria;

26. pide que los Foros Europeos sobre Corredores TEN-T aborden la relación entre ciudades y zonas portuarias y recomienda que se creen plataformas específicas para ciudades portuarias definidas como «nodos»;

27. subraya que la regeneración de las ciudades y las zonas portuarias debe tomar en consideración, de un modo integrado, una amplia gama de factores, tales como la gestión estratégica de las ciudades portuarias, las sinergias entre las ciudades portuarias y las relaciones entre el puerto, la ciudad portuaria y la región costera, las ayudas y las inversiones públicas, la diversificación de la estructura económica de las ciudades y las zonas portuarias, las conexiones con el transporte terrestre y por vías navegables interiores, las conexiones con el transporte ferroviario, los problemas medioambientales, la planificación espacial del puerto, la ciudad y la zona costera, y su vinculación con la vida social de la ciudad;

28. señala que la necesidad de equilibrar el desarrollo de las ciudades portuarias exige soluciones innovadoras e integradas, en consonancia con los principios de desarrollo integrado de las ciudades en la Unión, y que tengan en cuenta los aspectos económicos, sociales y medioambientales de estos lugares;

#### **Necesidad de sinergias en las relaciones puerto-ciudad**

29. reconoce que, pese al alejamiento perceptible de las modernas terminales masivas y de contenedores de las zonas portuarias vinculadas a la ciudad, y a menudo a su centro urbano, las sinergias en las relaciones puerto-ciudad se están transformando, que no debilitando, en particular en el ámbito de las conexiones de transporte con las zonas interiores, las infraestructuras de telecomunicaciones y de electricidad, el acceso a servicios urbanos, mano de obra cualificada, la seguridad y también los servicios portuarios altamente especializados y el entorno empresarial;

30. subraya que los efectos de las sinergias en las relaciones puerto-ciudad deben ser identificados y mejorados. En su caso, pueden resultar útiles instrumentos políticos no vinculantes, por ejemplo el fomento del intercambio de experiencias, comunicaciones, códigos de conducta o directrices;

### **Ayudas e inversiones públicas en las zonas portuarias**

31. reconoce que las zonas portuarias donde la actividad de carga o la actividad industrial ribereña se ha restringido o ha desaparecido suponen, por un lado, una enorme carga para las ciudades portuarias pero, por otro lado, una gran oportunidad de desarrollo, y el equilibrio entre amenazas y oportunidades depende generalmente del tipo de sistema puerto-ciudad;

32. señala que las zonas portuarias abandonadas y las zonas industriales ribereñas abandonadas requieren casi siempre de una regeneración técnica y medioambiental cara, prolongada y compleja, y las zonas que las circundan pueden necesitar una rehabilitación social, lo que constituye un requisito previo e indispensable para que las inversiones puedan acceder a ellas; Las inversiones destinadas a apoyar las mejoras y promover las transformaciones pueden ser esenciales;

33. insta a que, durante la puesta en práctica de la Agenda Urbana y el Pacto de Ámsterdam, se creen instrumentos jurídicos que posibiliten el apoyo legal y financiero necesario para su regeneración técnica y medioambiental;

34. señala que los puertos también son áreas económicas, culturales e históricas esenciales para las zonas rurales, insulares y periféricas. Desarrollar el turismo, los cruceros y las actividades náuticas que aprovechen de manera óptima el patrimonio natural y cultural es fundamental para el crecimiento. En las comunidades de carácter más rural, insular o remoto, la importancia de la rehabilitación de los centros urbanos y de las inversiones puede ser aún más vital;

35. sugiere que, en las zonas portuarias y las zonas industriales ribereñas abandonadas, se facilite la creación de soluciones institucionales similares a las de las zonas económicas especiales, siempre que se cumplan los principios de subsidiariedad y transparencia financiera y se definan claramente criterios de ayuda estatal;

36. señala, asimismo, la posibilidad de aprovechar las experiencias realizadas hasta la fecha y desarrolladas a escala de la Unión, así como las soluciones de los Estados miembros en el ámbito de las asociaciones público-privadas, sobre todo en las zonas urbanas de los frentes marítimos;

### **Inversiones privadas en las zonas portuarias**

37. recuerda que los puertos forman parte de la infraestructura pública de transporte de la Unión y que su gestión, en la mayoría de los casos, está en manos de las autoridades nacionales, regionales y locales; esto debe permanecer así, a fin de satisfacer las necesidades de fomentar el desarrollo económico a escala de la Unión y hacerlo sostenible;

38. es consciente de que la revitalización de las zonas portuarias y la consiguiente recuperación económica de las ciudades portuarias requieren inversiones que sobrepasan ampliamente las posibilidades de los presupuestos públicos; por ello, es necesaria la participación de la inversión privada y, en consecuencia, de las instituciones financieras. Insta, por tanto, a las autoridades públicas a todos los niveles y en toda Europa a que garanticen una combinación de políticas que sea atractiva para este tipo de inversiones. De esta forma, los presupuestos públicos, especialmente los que ya sufren una fuerte presión, podrán orientarse en mayor medida hacia los ámbitos en los que las fuerzas del mercado por sí solas no puedan aportar respuestas adecuadas;

39. subraya que el equilibrio de los intereses públicos y privados, a la vista de las distintas prioridades de la Unión y el estado de desarrollo de los puertos y las ciudades portuarias, exige un enfoque individualizado en determinados casos y la asunción de compromisos, a fin de obtener beneficios comunes a largo plazo;

40. insta a la Comisión Europea a que elabore soluciones que permitan realizar inversiones privadas en las zonas portuarias, garantizando la libertad económica, la igualdad en el trato de los operadores, la transparencia financiera y unos criterios claros de ayuda pública, y teniendo en cuenta, al mismo tiempo, los intereses regionales y locales a largo plazo;

### **Diversificación funcional de las ciudades y las zonas portuarias**

41. recuerda que, como consecuencia de la creciente globalización y los cambios tecnológicos en el transporte marítimo y terrestre, numerosos puertos y ciudades portuarias de Europa están cambiando su posición en la estructura de los hábitats humanos y los sistemas de transporte y económicos nacionales y regionales;

42. señala que estos cambios conducen no solo a un debilitamiento de su base económica, sino también a la diversificación funcional de las ciudades y sus comunidades locales y la necesidad de revalorizar las zonas portuarias y las

zonas industriales ribereñas abandonadas. Subraya que las nuevas funciones económicas de los puertos y las ciudades portuarias no siempre deben tener una ubicación litoral, ya que los inversores las eligen dependiendo de su buen acceso a la ciudad, la infraestructura existente, y también a su interés paisajístico y cultural;

43. destaca, en particular, que muchos puertos europeos —marítimos y fluviales— tienen un gran interés cultural y que, en función de su singularidad, requieren de acciones especiales en el marco de programas y proyectos de conservación del patrimonio cultural europeo;

44. considera que los programas e instrumentos de apoyo a la regeneración de las zonas portuarias y las zonas industriales ribereñas abandonadas deben promover iniciativas privadas y públicas destinadas a un mejor aprovechamiento de estas, incluso si no tienen relación con la economía marítima y el transporte por vía navegable;

#### **Importancia de las conexiones de transporte del puerto con la ciudad portuaria y las zonas interiores**

45. señala que gran parte de las deficiencias de desarrollo de los puertos marítimos europeos se derivan de sus insuficientes conexiones de transporte con las zonas interiores, lo cual mina la eficiencia de las cadenas de transporte y logística. En consecuencia, anima a conectar mejor los puertos y las zonas portuarias con todos los demás modos de transporte, particularmente con conexiones con el transporte ferroviario y acoger actividades con valor añadido para contribuir al desarrollo sostenible de estos territorios;

46. subraya que, desde la perspectiva de la logística integrada, la construcción de una red de transportes eficiente requiere necesariamente la creación de plataformas logísticas dentro de las zonas interiores adyacentes a los puertos para el depósito, la clasificación y el almacenamiento de las mercancías, así como para responder a los requisitos de la intermodalidad;

47. reconoce la necesidad de apoyo por parte de la Comisión Europea, principalmente mediante la creación de marcos jurídicos, pero también de nuevos instrumentos financieros, a iniciativas para mejorar el acceso a las zonas interiores y la conectividad de las zonas remotas, insulares y ultraperiféricas, desde los puertos ya existentes y los que están en fase de creación, mediante la modernización de las conexiones existentes de transporte en el marco de la RTE-T y la Red Transeuropea de Ferrocarril, así como de las redes transeuropeas de energía (RTE-E) y de telecomunicaciones (RTE-Telecom), en función de las necesidades y los intereses de las ciudades portuarias en el ámbito del transporte urbano y regional;

48. con sus ventajas naturales, las regiones costeras, sobre todo las que tienen puertos, cuentan con un gran potencial para convertirse en centros de excelencia para las energías renovables, el turismo sostenible y las industrias creativas. Sin embargo, las zonas costeras suelen ser periféricas y ultraperiféricas y requieren el desarrollo de infraestructuras para conectarlas con el centro del mercado único de la UE y con el resto de la propia región;

#### **Aspectos medioambientales del funcionamiento y el desarrollo de los puertos y las ciudades portuarias**

49. reconoce que el funcionamiento y el desarrollo de los puertos genera numerosos y complejos problemas medioambientales que afectan no solo a las mismas ciudades portuarias, sino también a regiones ribereñas enteras y a cuencas hidrográficas, a saber, deterioro del equilibrio y urbanización de los litorales, contaminación de las aguas, degradación de los ecosistemas acuáticos; y, a escala local, generación de residuos, incluidos residuos pesados, riesgos bacteriológicos, ruido y emisiones nocivas a la atmósfera;

50. recuerda que las zonas portuarias y las zonas industriales ribereñas abandonadas, por lo general, están gravemente contaminadas y necesitan una regeneración medioambiental que debe estar respaldada concretamente por programas y proyectos medioambientales en diferentes niveles, incluidos los relacionados con la protección del medio ambiente, el litoral y las cuencas hidrográficas. Esto se aplica también a las terminales de transbordo de petróleo, productos derivados del petróleo, gas natural y a las respectivas instalaciones de transformación, donde el riesgo ambiental es significativamente más elevado;

51. subraya que la construcción de nuevas terminales de carga, generalmente lejos de las zonas portuarias existentes, con relativa frecuencia genera graves daños medioambientales, lo que exige una planificación especialmente cuidadosa en la que participen los entes locales y regionales, partes interesadas de la sociedad y organizaciones medioambientales, a fin de minimizar estos daños y garantizar la subsiguiente compensación medioambiental;

52. considera esencial disponer de unos sistemas de evaluación del riesgo y gestión de la seguridad que protejan la mano de obra, para garantizar la continuidad de la actividad de los puertos y los puertos deportivos. Los puertos de la UE y las zonas circundantes no pueden permitirse, en este contexto, daños a su reputación;

53. recuerda las nuevas obligaciones impuestas por la Directiva 2014/94/UE, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, que exige el suministro de gas natural licuado (GNL) y de electricidad en el muelle antes del 31 de diciembre de 2025. Estas nuevas disposiciones están plenamente justificadas desde el punto de vista del medio ambiente y la salud de la población de las ciudades portuarias, pero necesitan un apoyo financiero europeo, que debería incluirse en el paquete legislativo sobre el transporte ya en esta fase, pero, sobre todo, en el próximo período de programación posterior a 2020;

54. señala que la problemática medioambiental debe ser una constante en todos los programas y proyectos de la Unión centrados en revitalizar las ciudades y las zonas portuarias, y vincularse a programas y proyectos de protección medioambiental, sobre todo los destinados a los medios marino y acuático;

#### **Conexión del puerto con la vida urbana portuaria**

55. recuerda que las zonas portuarias históricas, debido a las condiciones técnicas y económicas del momento de su formación, a menudo colindan directamente con los centros urbanos y, a veces, son su parte más atractiva;

56. es consciente de que, debido a la descentralización de numerosas funciones hacia los alrededores de las ciudades, los centros de muchas ciudades europeas necesitan una rehabilitación técnica, económica y social destinada a aumentar su atractivo para los habitantes, el comercio, el sector gastronómico, los centros culturales y las instituciones públicas y sociales;

57. reconoce las oportunidades que ofrece el tratamiento conjunto de los centros degradados, las zonas portuarias y las zonas industriales ribereñas abandonadas, que requieren regeneración y apoyo de conformidad con la Agenda Urbana y el Pacto de Ámsterdam;

58. subraya que, para que este tipo de iniciativas llegue a buen término, es muy importante la participación de las comunidades locales y el acondicionamiento de al menos una parte de la zona revitalizada como espacio público a disposición de los residentes y los turistas;

59. señala que, a la hora de emprender la regeneración de las zonas portuarias, es necesario aprovechar en mayor grado los programas y proyectos europeos, nacionales y regionales destinados a la creación de espacios públicos y a apoyar a las comunidades locales;

#### **Planificación estratégica y espacial: mar, litoral, ciudades y zonas portuarias**

60. considera que, para que la gestión de la regeneración de las ciudades y las zonas portuarias resulte acertada, se necesita una rigurosa colaboración de todas las partes interesadas (agentes privados, públicos y sociales), así como soluciones innovadoras de planificación estratégica y espacial de las zonas costeras a escala local y regional, relacionadas con las cuencas marítimas, las aguas interiores, las ciudades portuarias y las zonas ribereñas;

61. reconoce que la incoherencia de las normas y los procedimientos de planificación estratégica y espacial, así como de la gestión de las zonas portuarias, obstaculiza gravemente su revitalización, lo que genera la necesidad de apoyo, intercambio de experiencias y normas flexibles a escala de la Unión;

#### **Contribuciones de la Agenda Urbana de la Unión y el Pacto de Ámsterdam a los problemas de las ciudades y las zonas portuarias de todos los tamaños**

62. pide que la Agenda Urbana de la UE tenga en cuenta las particularidades geográficas y funcionales de las ciudades, incluidos los problemas específicos de desarrollo de las ciudades portuarias, por lo que deberá abordar estos aspectos en los trabajos posteriores centrados en su aplicación;

63. acoge favorablemente que ambos documentos recojan el principio de asociación y la participación decisiva de los entes locales, los agentes de la sociedad civil, y las instituciones y empresas de producción de conocimiento y creación de innovación;

#### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES FINALES**

64. considera que, aunque los problemas de los puertos y las ciudades portuarias incumben en primer lugar a las autoridades regionales y nacionales, una colaboración efectiva y un apoyo a escala de la UE pueden reportar beneficios. Es importante continuar el desarrollo de las diversas redes transeuropeas, la RTE-T, la RTE-E y la RTE-Telecom, con especial incidencia en la modernización de las conexiones de transporte, priorizando la red transeuropea de ferrocarril, sin descartar la conveniencia de crear otras nuevas;

65. recomienda que las políticas de la Unión relacionadas con el transporte, el sector marítimo y los medios marino y acuático tomen en consideración los retos que plantea el desarrollo de los puertos y las ciudades portuarias;
66. recomienda que, en los trabajos posteriores de aplicación de la Agenda Urbana y el Pacto de Ámsterdam, se tengan en cuenta las particularidades de funcionamiento y desarrollo de las ciudades portuarias;
67. Recomienda que deben ampliarse y mejorarse las conexiones con el transporte ferroviario de los puertos y ciudades portuarias de las regiones periféricas.

Bruselas, 8 de febrero de 2017.

*El Presidente  
del Comité Europeo de las Regiones*

Markku MARKKULA

---