

Parere del Comitato europeo delle regioni — La riqualificazione delle città portuali e delle aree portuali

(2017/C 207/06)

Relatore: Stanisław Szwabski (PL/AE), consigliere comunale di Gdynia

RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

1. sottolinea che le città e le aree portuali sono una componente essenziale del sistema economico dell'Unione europea (UE), che incide fortemente, in condizioni di crescente globalizzazione, sulla possibilità di rilanciare la crescita, migliorare l'efficienza, stimolare l'innovazione e garantire la competitività a lungo termine;
2. richiama l'attenzione sul fatto che gli sviluppi tecnologici nel trasporto marittimo e nella navigazione interna determinano una concentrazione geografica delle attività portuali e incidono sull'importanza di numerosi porti di piccole e medie dimensioni, portando alla perdita delle funzioni economiche di tali porti e al degrado delle relative aree portuali e delle zone urbane connesse;
3. fa notare altresì che la tendenza alla liberalizzazione della gestione dei porti contribuisce grandemente a migliorarne l'efficienza, il che a sua volta concorre a garantire la competitività del settore europeo dei trasporti. E al riguardo osserva che le resistenze nei confronti della liberalizzazione rischiano di ostacolare la prestazione, da parte dei porti stessi, di servizi di interesse economico generale (nonché di altre funzioni portuali che sono parte essenziale del funzionamento e dello sviluppo dei complessi porto-città); tuttavia, l'articolo 345 del TFUE stabilisce che i Trattati lasciano del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri, e le normative dell'UE non impongono un particolare modello gestionale agli enti di gestione dei porti;
4. è del parere che le misure adottate finora a livello locale e regionale per la riqualificazione delle città e delle aree portuali, anche quelle situate sulle isole, richiedano un sostegno più intenso e mirato nel quadro della politica di coesione e delle altre politiche dell'UE, nello spirito dell'agenda territoriale, dell'agenda urbana, della Carta di Lipsia e del patto di Amsterdam e sfruttando le possibilità offerte da tali strumenti;
5. accoglie con favore i principi enunciati nell'articolo 15 del regolamento sui porti e, senza rimettere in discussione l'accordo raggiunto, invita la Commissione europea a fornire ulteriori orientamenti per l'attuazione di tale regolamento. Segnala che le operazioni portuali commerciali sono effettuate da operatori privati, e che è necessario che le autorità portuali li consultino in merito allo sviluppo dei porti;
6. incoraggia gli enti di gestione dei porti, gli armatori, le autorità fluviali, gli operatori dei terminal privati e le rispettive associazioni europee e regionali a dialogare con le autorità locali e regionali delle isole e delle zone costiere marittime e fluviali al fine di elaborare soluzioni condivise e flessibili per la riqualificazione di ogni tipo di porto, città e area portuale, marittimi e interni.

PROBLEMI E SFIDE

L'importanza dei porti e delle città portuali per l'economia dell'UE

7. è ben consapevole del fatto che i porti marittimi, e soprattutto i 104 porti principali della rete RTE-T, rimangono i principali punti d'accesso allo spazio economico europeo, e che il loro collegamento con i porti e le città portuali di rilievo mondiale (ad esempio cinesi) riveste un'importanza fondamentale per mantenere e migliorare la competitività dell'economia dell'UE e, di conseguenza, la prosperità e la pace sociale;
8. è ben consapevole del fatto che i porti interni, e in particolare i 79 connessi nella rete centrale e globale RTE-T, fungono da punti nodali per le economie regionali e locali. Essi, infatti, assolvono in modo efficiente la funzione di snodi multimodali lungo i corridoi europei della navigazione interna, e costituiscono l'interfaccia tra il trasporto marittimo/intercontinentale e i modi di trasporto terrestri (ferrovie, strade e idrovie), fungendo da porte d'accesso avanzate dei porti marittimi;

9. sottolinea che alcuni enti locali europei, in particolare nelle zone rurali e nelle isole, svolgono anche le funzioni di autorità portuali, con un'ampia gamma di competenze in materia di sostegno alle comunità delle zone costiere, promozione dello sviluppo economico e sviluppo di porti marittimi ben funzionanti e sostenibili. Gli enti regionali e locali possono assicurare interventi pubblici di cruciale importanza ai fini di una gestione efficace dei porti;

10. trae le sue conclusioni dalle numerose ricerche empiriche che dimostrano e documentano la tesi secondo cui le interrelazioni sviluppatasi attraverso i secoli tra i porti e le città portuali d'Europa sono oggi soggette a un drastico cambiamento dovuto all'aumento delle dimensioni delle navi mercantili e passeggeri nonché alla crescente containerizzazione e alla concentrazione geografica delle funzioni portuali;

11. fa notare che, nonostante l'aumento dei trasporti marittimi in generale, numerose città portuali europee, nonché le regioni ad esse legate, stanno perdendo la loro funzione economica e quindi posti di lavoro, mentre nelle aree portuali all'interno di tali città si registra un crescente degrado;

12. ribadisce che, stante la fase attuale di basso ciclo economico e considerate le previsioni, per la futura crescita economica è importante promuovere un'ulteriore innovazione, automazione e digitalizzazione e sfruttare il potenziale di nuovi mercati paneuropei e sostenibili quali l'economia circolare e la bioeconomia;

13. sottolinea la necessità di garantire un clima di stabilità per gli investimenti e un finanziamento costante, da parte dell'UE, di progetti e iniziative innovativi. Sostiene le iniziative e le idee nate «dal basso», quali la piattaforma europea di lungo termine in materia di trasporti per idrovie interne, che riunisce operatori pubblici e privati e organismi pubblici di promozione della ricerca e dell'innovazione al fine di migliorare le relazioni porto-città e rafforzare la capacità di innovazione del settore;

14. richiama in particolare l'attenzione sul fatto che, per effetto della globalizzazione, le esternalità positive generate dai porti — compresi quelli principali — vanno gradualmente spostandosi verso regioni e città lontane, anche extraeuropee; d'altro canto, però, accoglie con favore il fatto che alcuni porti già in crisi abbiano diversificato le loro funzioni convertendosi in poli di attrazione per nuove forme di attività economica, generando così ricadute positive sul territorio;

15. osserva che, vista la necessità di ridurre il peso del trasporto su strada e alla luce dell'obiettivo, fissato dall'UE, di spostare il 30 % del trasporto merci su strada verso la ferrovia e le idrovie entro il 2030 (Libro bianco sui trasporti, COM (2011) 144 final), una rete ben sviluppata di vie navigabili interne, servite da una nutrita serie di porti interni, consentirebbe di accrescere l'importanza di questi porti ai fini di un migliore collegamento dei porti marittimi con l'entroterra;

16. ricorda altresì il ruolo dei porti di media dimensione che appartengono alla rete RTE-T, così come dei piccoli porti delle isole, degli arcipelaghi e delle regioni ultraperiferiche, in quanto motori della crescita economica. Tali porti rivestono anche un'importanza fondamentale per la coesione territoriale dell'UE, e pertanto dovrebbero avere un accesso notevolmente più facile ai finanziamenti nell'ambito del Meccanismo per collegare l'Europa;

17. osserva che aumentare l'efficienza e la competitività dei porti marittimi e interni, migliorare il funzionamento delle città portuali e riqualificare le aree portuali riveste un'importanza essenziale per la soluzione degli attuali problemi di sviluppo dell'UE, dei suoi Stati membri e delle loro regioni, nonché ai fini della reindustrializzazione globale;

18. ritiene, inoltre, che un maggiore sostegno alla rivitalizzazione della città e delle aree portuali nell'ambito della politica di coesione e delle altre politiche settoriali potrebbe diventare un catalizzatore dello sviluppo economico, sociale e territoriale dell'UE.

RACCOMANDAZIONI

Tipi di interrelazioni tra porto e città portuale

19. fa notare che in Europa i porti e le città portuali, sia marittimi che interni, sono notevolmente diversi per dimensioni, posizione geografica, movimentazione (capacità di trasbordo e specializzazione) e rapporti con le loro altre funzioni economiche, così come assai diversa è l'importanza dei porti nell'economia delle rispettive città;

20. osserva che le relazioni tra gli enti locali, regionali e metropolitani delle città costiere e i porti con piccola, media e grande movimentazione sono confrontate a situazioni problematiche di vario tipo, che richiedono un approccio

differenziato; e suggerisce che la Commissione europea, nell'avanzare proposte sulle politiche pertinenti per la soluzione di questi problemi, tenga presente tale diversità di situazioni, tenendo conto dei punti di vista degli attori dell'economia marittima e degli enti locali e regionali delle aree costiere in linea con il principio di sussidiarietà;

21. rileva che il predominio del porto sulla città portuale o viceversa comporta, in genere, uno sviluppo non armonico del sistema di relazioni tra il porto e la città portuale, a detrimento di entrambe le parti — cosa che si dovrebbe invece evitare, conformemente ai principi dell'agenda territoriale, con un'azione congiunta degli operatori del settore marittimo, dell'industria, dei servizi e delle autorità cittadine e regionali, sostenute con strumenti giuridici e finanziari da politiche europee settoriali ben coordinate.

Un approccio integrato per il rilancio delle città e delle aree portuali

22. è ben consapevole del fatto che le aree portuali sono territori di tipo particolare, dove molteplici attività economiche, nonché bisogni e interessi ad esse connessi, si concentrano in uno spazio estremamente ridotto, dando vita a un complesso sistema di interazioni territoriali, economiche e sociali, con i conflitti e i contrasti che inevitabilmente ne derivano e che richiedono un approccio specifico e integrato, basato sul partenariato e articolato in più livelli;

23. richiama l'attenzione sul fatto che numerosi porti europei, sviluppatasi in particolare nel XIX secolo, costituiscono di fatto dei quartieri portuali-industriali, dove si concentrano impianti produttivi per lavorazioni che necessitano di un accesso all'acqua o per la trasformazione di materie prime o semilavorati trasbordati nei porti, ma anche parecchi servizi connessi alla navigazione, alle operazioni di trasbordo o ad altre attività portuali quali pesca e acquacoltura, attività ricreative e produzione di energia;

24. sottolinea la necessità di garantire un buon coordinamento tra i porti della stessa regione amministrativa, nonché una maggiore cooperazione tra i porti di una stessa area marittimo-portuale, indipendentemente dalla regione cui appartengono;

25. sottolinea la necessità di migliorare le relazioni istituzionali tra i porti e le città e raccomanda di creare dei comitati per l'integrazione porto-città, seguendo le buone pratiche di alcuni grandi porti europei in cui esistono siffatti comitati, composti da rappresentanti degli enti locali e regionali e delle autorità portuali;

26. chiede che i forum europei sui corridoi RTE-T trattino dei rapporti tra le città e le aree portuali e raccomanda di istituire apposite piattaforme per le città portuali che rientrano nella definizione di «nodi»;

27. fa rilevare che il rilancio delle città e delle aree portuali dovrebbe tener conto in maniera integrata di molti e svariati aspetti e fattori: gestione strategica delle città portuali, sinergia tra le città portuali e nelle relazioni porto-città portuale-regione costiera, incentivi ed investimenti pubblici, diversificazione della struttura economica delle città e aree portuali, collegamenti con i trasporti via terra e per vie navigabili interne, collegamenti con il trasporto ferroviario, problemi ambientali, pianificazione territoriale del porto, della città e della zona costiera, integrazione del porto nella vita sociale della città;

28. richiama l'attenzione sul fatto che, per garantire uno sviluppo sostenibile delle città portuali, è necessario adottare soluzioni innovative e integrate, in linea con i principi di sviluppo urbano integrato dell'UE, tenendo conto degli aspetti economici, sociali e ambientali di tali luoghi.

La necessità di una sinergia nelle relazioni porto-città

29. osserva che, malgrado i nuovi terminal merci (in container e alla rinfusa) vengano costruiti sempre più lontano dalle aree portuali contigue alle città (e non di rado al centro cittadino), i fenomeni di sinergia nelle relazioni porto-città, benché trasformati, non cessano di esistere, soprattutto nel settore dei collegamenti di trasporto con l'entroterra, delle infrastrutture di telecomunicazione e dell'energia elettrica, in termini di accesso ai servizi urbani, forza lavoro qualificata, garanzia di sicurezza, ma anche di servizi portuali altamente specializzati e di contesto imprenditoriale;

30. sottolinea che gli effetti di questa sinergia nelle relazioni porto-città dovrebbero essere individuati e potenziati. Laddove necessario, ci si potrebbe utilmente avvalere di strumenti politici non vincolanti, volti ad esempio a creare le condizioni per lo scambio di esperienze, comunicazioni, codici di condotta, linee guida.

Incentivi e investimenti pubblici nelle aree portuali

31. osserva che le aree portuali in cui l'attività di trasbordo o industriale vicino all'acqua è, in tutto o in parte, venuta meno rappresentano da un lato un grave onere per le città portuali, ma dall'altro una grande opportunità di sviluppo, e che il rapporto rischi-opportunità dipende principalmente dal tipo di relazione instauratasi tra il porto e la città;

32. richiama l'attenzione sul fatto che le aree portuali — o industriali vicine all'acqua — dismesse richiedono quasi sempre una costosa, lunga e complessa riqualificazione tecnica ed ambientale, mentre per le zone urbane circostanti può essere necessaria un'opera di riqualificazione sociale, e che ciò costituisce una condizione preliminare e imprescindibile per renderle disponibili per gli investimenti. Gli investimenti per la riqualificazione e la promozione della trasformazione potrebbero rivestire un'importanza fondamentale;

33. chiede che, nel quadro dell'attuazione dell'agenda urbana e del patto di Amsterdam, si creino gli strumenti giuridici necessari a garantire un sostegno giuridico e finanziario alla riqualificazione tecnica ed ambientale di tali zone;

34. i porti svolgono anche una funzione vitale sotto il profilo sia economico che storico e culturale per le zone rurali, insulari e periferiche. Lo sviluppo di attività veliche e turistiche — comprese le crociere — che valorizzino in modo ottimale il patrimonio naturale e culturale è fondamentale per la crescita. Nelle comunità rurali, insulari o remote, riqualificare e investire nei centri storici delle piccole città può assumere un'importanza persino più cruciale;

35. suggerisce di consentire la creazione, nelle aree portuali — o industriali vicine all'acqua — dismesse, di soluzioni istituzionali simili a quelle adottate per le zone economiche speciali, nel rispetto del principio di sussidiarietà e della trasparenza finanziaria e sulla base di criteri chiaramente definiti per gli aiuti di Stato;

36. segnala inoltre la possibilità di avvalersi dell'esperienza già acquisita, nonché delle soluzioni sviluppate a livello UE e di Stati membri, nel campo del partenariato pubblico-privato, in particolare nelle zone urbane contigue ai porti o comunque «vicine all'acqua» (*waterfront*).

Gli investimenti privati nelle aree portuali

37. ricorda che i porti sono parte dell'infrastruttura pubblica dei trasporti dell'UE, e che, nella maggior parte dei casi, gli enti che li gestiscono continuano a fare capo ad autorità nazionali, regionali o locali — un assetto, questo, che occorre mantenere, se si vuole garantire uno sviluppo economico più intenso ed equilibrato su scala europea;

38. è consapevole del fatto che la riqualificazione delle aree portuali e la connessa ripresa economica delle città portuali richiedono investimenti che vanno ben al di là della capacità dei bilanci pubblici, per cui è necessario il contributo degli investimenti privati e, di conseguenza, degli istituti finanziari. Sollecita pertanto le autorità pubbliche di tutta Europa, a tutti i livelli, ad adottare una combinazione di politiche attrattiva per tali investimenti, sì da permettere di destinare in modo più mirato le risorse dei bilanci pubblici — e in particolare di quelli i cui limiti sono messi a dura prova — alle situazioni in cui le forze del mercato non sono in grado, da sole, di fornire risposte adeguate;

39. sottolinea che l'equilibrio tra gli interessi pubblici e privati, in relazione alla diversa importanza che i porti e le città portuali rivestono per l'UE e alle loro differenti condizioni di sviluppo, esige che si adotti un approccio specifico per ogni singolo caso e ci si adoperi per trovare soluzioni di compromesso volte a conseguire vantaggi a lungo termine per tutti gli interessati;

40. esorta la Commissione europea a elaborare soluzioni che consentano di effettuare investimenti privati nelle aree portuali, garantendo libertà economica, parità di trattamento tra gli operatori, trasparenza finanziaria e criteri chiari per gli aiuti di Stato, e al tempo stesso prendendo in considerazione gli interessi regionali e locali a lungo termine.

La diversificazione funzionale delle città e delle aree portuali

41. fa rilevare che, a causa dell'accresciuta globalizzazione e degli sviluppi tecnologici nel trasporto marittimo e terrestre, molti porti e città portuali d'Europa hanno modificato la loro posizione nell'ambito dei rispettivi sistemi economici, di insediamento e di trasporto nazionali e regionali;

42. sottolinea che questi cambiamenti non comportano solo un indebolimento della base economica di tali porti e città portuali, ma anche una diversificazione funzionale delle città e delle loro comunità locali, nonché la necessità di una

riconversione delle aree portuali abbandonate e dei siti industriali *waterfront* dismessi. Osserva che non sempre le nuove funzioni economiche dei porti e delle città portuali richiedono un'ubicazione *waterfront*, ma che gli investitori scelgono queste aree e questi siti per la loro facilità di accesso all'interno della città e alle infrastrutture, nonché per il loro valore paesaggistico e culturale;

43. sottolinea, in particolare, che numerosi porti — marittimi e interni — europei possiedono un notevole valore culturale e, data la loro specificità, richiedono interventi speciali nel quadro dei programmi e progetti per la tutela del patrimonio culturale europeo;

44. ritiene che i programmi e gli strumenti di sostegno alla riqualificazione delle aree portuali e industriali *waterfront* dismesse dovrebbero sostenere le imprese private e pubbliche che apportano a queste aree maggiori benefici, anche quando tali imprese non abbiano alcun nesso con l'economia marittima e la navigazione interna.

L'importanza dei collegamenti di trasporto tra il porto, la città portuale e l'entroterra

45. richiama l'attenzione sul fatto che una gran parte degli ostacoli allo sviluppo dei porti marittimi europei è dovuta all'insufficienza dei collegamenti di trasporto di questi ultimi con l'entroterra, il che è di ostacolo all'efficienza delle catene di trasporto e logistica. Esorta pertanto a stabilire migliori collegamenti tra tutti gli altri modi di trasporto e i porti e le aree portuali, in particolare tramite collegamenti al trasporto ferroviario, e a far sì che queste ultime accolgano attività con un valore aggiunto per contribuire allo sviluppo sostenibile dei loro territori;

46. sottolinea che, in una prospettiva di logistica integrata, la realizzazione di una rete trasportistica efficiente richiede necessariamente la creazione di piattaforme logistiche all'interno di aree retroportuali, destinate al deposito, allo smistamento e alla conservazione della merce, nonché finalizzate a soddisfare le esigenze dell'intermodalità;

47. reputa che la Commissione europea dovrebbe sostenere — principalmente con la creazione di un quadro giuridico ma anche mediante nuovi strumenti finanziari — i progetti intesi a migliorare l'accessibilità dell'entroterra dai porti progettati o già esistenti, come pure la connettività delle aree remote, insulari e ultraperiferiche; e che a tal fine occorrerebbe ammodernare i collegamenti di trasporto esistenti nell'ambito delle reti RTE-T e RTE-R, nonché delle reti transeuropee di energia (RTE-E) e telecomunicazioni (RTE-Telecom), tenendo conto dei bisogni e degli interessi delle città portuali in materia di trasporti urbani e regionali;

48. le zone costiere, soprattutto se includono dei porti, hanno, grazie ai loro vantaggi naturali, ottime potenzialità per trasformarsi in centri di eccellenza per le energie rinnovabili, il turismo sostenibile e le industrie creative. Spesso, però, esse sono situate in regioni periferiche e ultraperiferiche, e richiedono lo sviluppo di infrastrutture che le colleghino con le aree principali del mercato unico dell'UE e con il resto della regione cui appartengono.

Gli aspetti ambientali del funzionamento e dello sviluppo dei porti e delle città portuali

49. riconosce che il funzionamento e lo sviluppo dei porti comportano numerosi e gravosi problemi ambientali, riguardanti non solo le stesse città portuali ma anche intere regioni costiere e bacini idrografici: alterazione dell'equilibrio e cementificazione delle rive e delle coste, inquinamento idrico, degrado degli ecosistemi acquatici e, su scala locale, produzione di rifiuti, anche pericolosi, rischi batteriologici, rumore ed emissioni nocive nell'atmosfera;

50. ricorda che le aree portuali e industriali *waterfront* dismesse sono in genere gravemente contaminate e richiedono quindi una riqualificazione ambientale, che andrebbe sostenuta in modo specifico nel quadro di programmi e progetti ambientali di varia portata, e in particolare di quelli per la tutela dell'ambiente e le rive marini o fluviali. Ciò vale, in particolare, per i terminali per la movimentazione di petrolio greggio, prodotti petroliferi e gas naturale e per i relativi impianti di trasformazione, tutte strutture che pongono particolari rischi ambientali;

51. sottolinea che la costruzione di nuovi terminali di movimentazione, generalmente lontano dalle aree portuali esistenti, comporta di solito gravi danni ambientali, il che richiede una pianificazione particolarmente accurata, con la partecipazione degli enti locali e regionali, degli attori sociali interessati e delle organizzazioni ambientaliste, al fine di ridurre al minimo tali danni e se possibile adottare misure di riparazione ambientale;

52. sistemi di valutazione dei rischi e di gestione della sicurezza che siano di aiuto per i lavoratori sono della massima importanza per la continuità operativa dei porti, compresi quelli per le imbarcazioni da diporto. I porti dell'UE e le zone circostanti non possono permettersi di subire un danno d'immagine in questo campo;

53. ricorda i nuovi obblighi imposti dalla direttiva 2014/94/UE sull'installazione nei porti delle infrastrutture di carburanti alternativi, che impone la messa a disposizione di LNG (*Liquefied natural gas*) e di elettricità alla banchina prima del 31 dicembre 2025. Queste nuove disposizioni, pienamente giustificate dal punto di vista ambientale e della salute delle popolazioni delle città portuali, necessitano di un sostegno finanziario europeo, che dovrebbe essere inserito nel pacchetto trasporti già in questa fase ma soprattutto nella prossima programmazione post 2020;

54. fa notare che la problematica ambientale dovrebbe formare parte integrante di qualsiasi programma e progetto dell'UE per la riqualificazione delle città e delle aree portuali, in combinazione con i programmi e progetti per la tutela dell'ambiente e in particolare dell'ambiente marino e acquatico.

L'integrazione del porto nella vita della città portuale

55. ricorda che, storicamente, a causa delle condizioni tecniche ed economiche dell'epoca, le aree portuali si sono perlopiù sviluppate nelle immediate adiacenze dei centri cittadini, dei quali costituiscono talora la parte più ricca di attrattive;

56. è ben consapevole del fatto che, a seguito del decentramento di numerose funzioni verso le periferie urbane, i centri di molte città europee necessitano di una riqualificazione tecnica, economica e sociale volta a renderli più interessanti per i cittadini, il commercio, la ristorazione, la cultura, le istituzioni pubbliche e sociali;

57. evidenzia l'opportunità di affrontare in modo globale le questioni delle aree degradate dei centri cittadini e delle aree portuali e industriali *waterfront* dismesse, in quanto bisognose di riqualificazione e sostegno conformemente ai principi dell'agenda urbana e del patto di Amsterdam;

58. sottolinea che, per il successo dei progetti di questo tipo, assumono un'importanza cruciale il coinvolgimento della popolazione locale e la trasformazione di almeno una parte della zona riqualificata in uno spazio pubblico accessibile sia ai residenti che ai turisti;

59. fa notare che, nell'effettuare la riqualificazione delle aree portuali, occorrerebbe utilizzare più ampiamente i programmi e i progetti europei, nazionali e regionali per la sistemazione degli spazi pubblici e il sostegno alle comunità locali.

Pianificazione strategica e territoriale: mare, zona costiera, città e aree portuali

60. riconosce che la gestione efficace della riqualificazione delle città ed aree portuali richiede una stretta cooperazione fra tutte le parti interessate (private, pubbliche e sociali) e soluzioni innovative in materia di pianificazione strategica e territoriale delle zone costiere a livello locale e regionale, in relazione alle acque marine e interne così come alle città portuali e alle aree rivierasche;

61. osserva che l'incoerenza delle norme e delle procedure per la pianificazione strategica e territoriale e la gestione delle aree portuali ne compromette gravemente la riqualificazione, e che al riguardo sono necessarie misure di sostegno, scambi di esperienze e, se del caso, norme europee non vincolanti.

L'agenda urbana dell'UE e il patto di Amsterdam di fronte ai problemi delle città ed aree portuali di diverse dimensioni

62. chiede che l'agenda urbana dell'UE tenga conto della diversità geografica e funzionale delle nostre città, e segnatamente degli specifici problemi di sviluppo di quelle portuali, e che questi problemi e quegli aspetti vengano affrontati nel corso degli ulteriori lavori relativi all'attuazione;

63. plaude al fatto che, in entrambi i documenti, siano accolti il principio del partenariato e quello dell'importanza decisiva del contributo delle autorità cittadine, degli attori della società civile, delle istanze che producono conoscenza e innovazione e delle imprese.

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI FINALI

64. ribadisce che, sebbene i problemi dei porti e delle città portuali siano anzitutto di competenza degli enti regionali e delle autorità nazionali, una cooperazione e un sostegno efficaci a livello di Unione europea possono nondimeno risultare vantaggiosi. È importante che si continui a sviluppare le diverse reti transeuropee, la RTE-T, la RTE-E e la RTE-Telecom, con particolare attenzione alla modernizzazione dei collegamenti di trasporto, dando la priorità alle reti ferroviarie transeuropee (RTE-R) e senza trascurare l'opportunità di realizzarne di nuovi;

65. raccomanda che le politiche dell'UE in materia di trasporti, affari marittimi e protezione dell'ambiente marino e acquatico tengano conto delle sfide legate allo sviluppo dei porti e delle città portuali;
66. raccomanda che in futuro i lavori relativi all'attuazione dell'agenda urbana e del patto di Amsterdam tengano conto delle specificità del funzionamento e dello sviluppo delle città portuali;
67. raccomanda che i porti e le città portuali delle regioni periferiche dispongano di collegamenti migliori e più estesi con il trasporto ferroviario.

Bruxelles, 8 febbraio 2017

*Il presidente
del Comitato europeo delle regioni*

Markku MARKKULA
