

Martes, 22 de noviembre de 2016

P8\_TA(2016)0436

**Liberación del potencial de los servicios de transporte de pasajeros por vías navegables****Resolución del Parlamento Europeo, de 22 de noviembre de 2016, sobre la liberación del potencial de los servicios de transporte de pasajeros por vías navegables (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

*El Parlamento Europeo,*

- Visto el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), de 1974, en su versión modificada,
- Visto el Protocolo de 1978 de la Organización Marítima Internacional relativo al Convenio internacional de 1973 para prevenir la contaminación por los buques,
- Vista la Convención de las Naciones Unidas de 2006 sobre los derechos de las personas con discapacidad,
- Vistas la vigesimoprimer Conferencia de las Partes (CP 21) en la CMNUCC y la undécima Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto (CP/RP 11), celebradas en París del 30 de noviembre al 11 de diciembre de 2015,
- Visto el Libro Blanco de la Comisión, de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (COM(2011)0144),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 21 de enero de 2009, titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018» (COM(2009)0008),
- Visto el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE <sup>(1)</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 <sup>(2)</sup>,
- Vista su Resolución, de 5 de mayo de 2010, sobre los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 <sup>(3)</sup>,
- Vista su Resolución, de 9 de septiembre de 2015, sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible <sup>(4)</sup>,
- Visto el Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 <sup>(5)</sup>,
- Visto el informe de la Comisión de 24 de mayo de 2016 sobre la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1177/2010 sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (COM(2016)0274),

<sup>(1)</sup> DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.<sup>(2)</sup> DO L 348 de 20.12.2013, p. 129.<sup>(3)</sup> DO C 81 E de 15.3.2011, p. 10.<sup>(4)</sup> Textos Aprobados, P8\_TA(2015)0310.<sup>(5)</sup> DO L 334 de 17.12.2010, p. 1.

**Martes, 22 de noviembre de 2016**

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 10 de septiembre de 2013, titulada «Hacia la calidad del transporte por vías navegables — NAIADES II» (COM(2013)0623),
  - Vista la Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior <sup>(1)</sup>,
  - Vista la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje <sup>(2)</sup>,
  - Visto el Reglamento (UE) n.º 1090/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, por el que se modifica la Directiva 2009/42/CE, sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros <sup>(3)</sup>,
  - Vista la Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasajes procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos <sup>(4)</sup>,
  - Visto el Reglamento (CE) n.º 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada <sup>(5)</sup>,
  - Vista la Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo <sup>(6)</sup>,
  - Visto el informe de la Comisión, de 16 de octubre de 2015, titulado «Adaptar el rumbo: Control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje» (COM(2015)0508),
  - Visto el informe de la Comisión, de 31 de marzo de 2016, titulado «Evaluación REFIT de la Directiva 2000/59/CE, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga» (COM(2016)0168),
  - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A8-0306/2016),
- A. Considerando que la geografía de Europa, con su extenso litoral y sus muchos ríos e islas, ofrece extraordinarias oportunidades para el transporte sostenible de pasajeros por mar y por vías navegables;
- B. Considerando que el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables (en lo que respecta a la navegación costera de corta distancia, los transbordadores marítimos y de aguas interiores, la movilidad urbana y periférica, los cruceros y el turismo) ofrece un gran potencial en lo relativo a la utilización del exceso de capacidad disponible tanto en términos de infraestructura como de embarcaciones y desempeña un papel fundamental en la conexión de las distintas regiones de la Unión Europea y es, por tanto, un factor importante para mejorar la cohesión; que, por otra parte, la actividad de cruceros y transbordadores fomenta el turismo costero, que constituye una de las principales actividades marítimas en Europa;
- C. Considerando que estos últimos años se ha observado una tendencia a centrarse en la concepción de buques aptos para distintos tipos de navegación, por ejemplo, buques marítimo-fluviales, que cumplen los requisitos exigibles a los buques marinos y, al mismo tiempo, están en disposición de navegar por aguas poco profundas;
- D. Considerando que, gracias a los avances tecnológicos, el transporte por mar y por vías navegables vuelve a presentarse como posible alternativa a las congestionadas carreteras de acceso a los centros urbanos;

<sup>(1)</sup> DO L 389 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 325 de 9.12.2010, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 188 de 2.7.1998, p. 35.

<sup>(5)</sup> DO L 320 de 30.12.1995, p. 14.

<sup>(6)</sup> DO L 327 de 27.11.2012, p. 1.

Martes, 22 de noviembre de 2016

- E. Considerando que el transporte de pasajeros y el transporte de mercancías por mar y por vías navegables se enfrentan a distintos retos y presentan necesidades diferentes en términos de infraestructura, retos ambientales, cuestiones operativas, seguridad y relaciones puerto-ciudad, pero que ambos segmentos del mercado son gestionados por una única autoridad portuaria;
- F. Considerando que la integración de los nudos de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en la política europea relativa a la interconexión de las infraestructuras, ya aplicada a través de los Reglamentos (UE) n.º 1315/2013 y (UE) n.º 1316/2013 sobre la Red Transeuropea de Transporte (RTE -T) y el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) respectivamente, aportará un mayor valor añadido europeo;
- G. Considerando que también existen posibilidades de obtener préstamos y garantías para proyectos relacionados con la navegación por mar y por vías navegables en el marco del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), como instrumento complementario a las subvenciones tradicionales;
- H. Considerando que se estima que el transporte por vías de navegación interior es un modo de transporte respetuoso con el medio ambiente que requiere especial atención y apoyo, y que el Libro Blanco recomienda fomentar el transporte marítimo y por vías de navegación interior, lograr una proporción mayor de navegación costera y de aguas interiores y mejorar la seguridad del transporte;
- I. Considerando que la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad y la propuesta de ley europea de accesibilidad proporcionan orientación clara no solo para la aplicación y, si procede, la futura revisión del Reglamento (UE) n.º 1177/2010, sino también para la adopción de legislación sobre los derechos de los pasajeros en el contexto intermodal, dado que dicha legislación debería incluir el acceso sin obstáculos para los pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida;
- J. Considerando que, aunque el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables se considera un medio de transporte seguro, en el pasado se han producido varios accidentes trágicos en este sector, incluidos los del *Estonia*, el *Herald of Free Enterprise*, el *Costa Concordia*, el *Norman Atlantic* y el *UND Adryatik*;
- K. Considerando que, en su estrategia de transporte marítimo hasta 2018, la Unión se fija como objetivo convertirse en líder mundial en investigación e innovación marítimas, así como en la construcción naval, con el fin de mejorar la inteligencia y la eficiencia energética de los buques, reducir su impacto medioambiental, minimizar el riesgo de accidentes y mejorar la calidad de vida en el mar;
- L. Considerando que el turismo de cruceros fluviales y el transporte de pasajeros por ríos, canales y otras vías navegables interiores están aumentando en numerosos tramos de ríos europeos y en los nodos urbanos a orillas de dichos tramos;
- M. Considerando que la Unión ha adoptado una serie de macroestrategias basadas en la utilización de vías navegables, incluidas las estrategias para las regiones del Danubio, el Adriático-Jónico y el Báltico;
1. Considera que el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables debe ocupar un lugar más importante en la agenda política de la Unión y de sus Estados miembros en materia de transporte; estima, por consiguiente, que deben trabajar en pos de un «espacio único para el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables», por ejemplo mediante la simplificación de las cargas administrativas generadas por el transporte de pasajeros transfronterizo;

### **Competitividad**

2. Anima a los Estados miembros, a las autoridades regionales y locales, y a la Comisión a que tomen en consideración el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables y, en especial, a que mejoren la infraestructura asociada, tanto en la red básica como en la red global, en el marco de la RTE-T y el MCE, reforzando su interconexión con las infraestructuras interiores ferroviarias, entre otras, así como mediante la provisión de infraestructuras e información que satisfagan las necesidades de movilidad de todos los viajeros;
3. Alienta el desarrollo de las autopistas del mar, inclusive con terceros países, que favorecen un transporte multimodal eficiente, facilitan la integración de dicho modo de transporte con otros modos y redes, eliminan los cuellos de botella en las infraestructuras de red fundamentales y garantizan la continuidad y la integración territoriales;

**Martes, 22 de noviembre de 2016**

4. Hace hincapié en la necesidad de eliminar los cuellos de botella en las conexiones entre el sistema ampliado de vías navegables interiores del oeste de Europa y el sistema que hay en el este de Europa en estos momentos, cuya degradación es notable y, en algunas partes, absoluta;
5. Pide a la Comisión que publique un resumen anual de los proyectos de transporte de pasajeros por vías navegables cofinanciados por la Unión en el marco de los fondos de cohesión, estructurales o regionales y los fondos con cargo a Interreg, Horizonte 2020, el Mecanismo «Conectar Europa» y la RTE-T, así como el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas;
6. Pide a la Comisión que publique un informe de síntesis sobre la aplicación de las estrategias de la Unión en el segmento del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables;
7. Destaca la importancia fundamental de los datos estadísticos europeos en la elaboración de planes y políticas para el sector del transporte por mar y por vías navegables, especialmente por lo que respecta al número de servicios de navegación marítima e interior transfronteriza prestados tanto por transbordadores como por buques de crucero, habida cuenta de que existen zonas en las que el transporte entre determinadas localidades solo puede efectuarse por agua; pide a Eurostat que incluya en sus datos estadísticos sobre los pasajeros de cruceros marítimos las visitas de pasajeros en los puertos de escala, es decir, el número de pasajeros que embarcan y desembarcan en cada puerto de tránsito, y no solo los pasajeros que embarcan al año en cruceros con fines vacacionales (volumen de negocios); la inclusión de estas cifras ofrecería una visión más realista del valor añadido del sector de los cruceros y del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en general;
8. Pide a la Comisión que desarrolle un sistema de recopilación armonizada de datos estadísticos sobre accidentes e incidentes de embarcaciones de navegación interior, incluidos datos relativos al tráfico transfronterizo;
9. Considera que la integración del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en las redes de transporte público urbano y regional puede mejorar considerablemente la eficiencia de la movilidad, el rendimiento medioambiental, la calidad de vida, la asequibilidad, la reducción de la congestión de las redes de transporte terrestre y la comodidad en las ciudades; insta a la Comisión a que apoye plenamente la inversión en infraestructuras interiores de calidad, que pueden contribuir a descongestionar el tráfico local y garantizar que la población local no se ve perjudicada; pide a la Comisión que elabore listas de ejemplos de mejores prácticas en este ámbito;
10. Pide a los Estados miembros que fomenten y respalden las iniciativas locales encaminadas a la puesta en marcha del transporte por vías de navegación interior para atender las necesidades de las aglomeraciones urbanas, en particular promoviendo los centros de distribución en puertos fluviales e impulsando el transporte de pasajeros, principalmente al objeto de aumentar el atractivo turístico de estas zonas;
11. Hace hincapié en que el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables debe integrarse mejor en los sistemas de información, reserva y venta de billetes, a fin de mejorar la calidad de los servicios públicos y desarrollar aún más el sector turístico, en particular en zonas remotas y aisladas; destaca la necesidad de tener en cuenta a los operadores de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables al elaborar el sistema europeo de expedición de billetes únicos;
12. Anima a la Comisión a financiar proyectos mejor organizados y más eficientes en el ámbito de los servicios de transportes integrados, lo que da lugar a: una reducción progresiva del consumo de energía; una reorganización de los calendarios de las diversas compañías públicas y privadas de transporte aéreo, marítimo y terrestre con miras a una gestión intermodal y eficaz del transporte de pasajeros; y la consolidación de los billetes emitidos por los operadores públicos y privados en un solo título válido a través de una aplicación digital;
13. Señala que, en la medida de lo posible, deben fomentarse las prácticas de prestación de servicios de transporte de pasajeros por parte de buques de carga y viceversa, por ejemplo en el caso de los transbordadores, ya que dichas prácticas ofrecen a las diferentes embarcaciones la posibilidad de mejorar sus tasas de ocupación y obtener una mayor eficiencia financiera, además de descongestionar las carreteras;
14. Acoge con satisfacción los esfuerzos del sector del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en favor del uso de barcos menos contaminantes, más eficientes desde el punto de vista energético y con menos emisiones, como parte de un marco europeo destinado a hacer este tipo de transporte más ecológico; cree que ello conducirá a soluciones más baratas que sean sostenibles, más atractivas y, por ende, más competitivas desde un punto de vista económico, que harán que el conjunto del sector sea «más barato, más limpio y más verde»;

Martes, 22 de noviembre de 2016

15. Observa que los distintos retos a los que se enfrentan las principales zonas costeras de la Unión exigen medidas diferentes (más servicios de transbordador en el Mar del Norte, la modernización y la asimilación de aspectos técnicos en los transbordadores en el Mediterráneo, etc.);

16. Está convencido de que el sector europeo de la construcción de buques de pasaje debe seguir siendo competitivo e incentivarse de forma más activa, al tiempo que reduce su impacto ambiental mediante el impulso de la investigación y la innovación dentro del sector;

### **Sostenibilidad medioambiental**

17. Pide a la Comisión que integre el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en su estrategia y que adopte medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, en consonancia con los acuerdos alcanzados en la COP 21, y, de este modo, minimizar los costes externos;

18. Anima a la Comisión y a los Estados miembros a que mejoren las normas medioambientales con el fin de reducir la contaminación del aire, siguiendo el ejemplo de las normas del mar Báltico sobre los límites aplicables a las emisiones de azufre, la calidad de los combustibles y los motores de bajo consumo;

19. Destaca que la descarbonización del transporte exige esfuerzos y avances considerables en materia de investigación e innovación; apoya a la Comisión en la promoción del GNL, combustibles alternativos no fósiles, sistemas eléctricos e híbridos basados en fuentes renovables y la energía solar y eólica para los buques marítimos, y la anima a orientar la investigación y la innovación haciendo especial hincapié en la viabilidad del sector de transporte de pasajeros por mar y por vías navegables;

20. Recuerda que, con arreglo a la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, los puertos marítimos de la red básica de la RTE-T tienen que proporcionar instalaciones de suministro de GNL para embarcaciones y buques marítimos de aquí a 2025 y los puertos fluviales deben hacerlo antes de 2030;

21. Pide a la Comisión que incentive el autoabastecimiento energético mediante la colocación de paneles solares en los edificios de las terminales portuarias y el almacenamiento de la energía producida durante el día para su posterior uso por la noche;

22. Subraya que el sector de los transbordadores es un componente importante del mercado del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) y que, por lo tanto, es esencial mantener su dinamismo y su competitividad, mejorando al mismo tiempo su rendimiento ambiental y su eficiencia energética;

23. Acoge favorablemente la iniciativa REFIT de la Comisión sobre instalaciones portuarias receptoras como una oportunidad para adaptar la Directiva actual a la evolución internacional, y apoya y promueve sus planes para una nueva legislación con arreglo al procedimiento legislativo ordinario; señala que ello no debería impedir a los Estados miembros poner en marcha más iniciativas sostenibles, en particular buenos sistemas de información y seguimiento de la gestión de residuos, tanto en los buques como en los puertos;

### **Seguridad y protección**

24. Destaca que la prevención de la contaminación y de los accidentes es vital en la labor que realiza la Agencia Europea de Seguridad Marítima a la hora de mejorar la seguridad de los transbordadores y cruceros marítimos transfronterizos, así como a la hora de garantizar la protección del consumidor;

25. Recuerda que el personal a bordo de transbordadores o buques de crucero debe estar formado para prestar una asistencia eficaz a los viajeros en caso de emergencia;

26. Acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de una Directiva sobre el reconocimiento de las cualificaciones profesionales en la navegación interior, que establece normas armonizadas para la cualificación de los miembros de la tripulación y los patrones de embarcaciones con vistas a mejorar la movilidad laboral en la navegación interior;

**Martes, 22 de noviembre de 2016**

27. Destaca que, por lo que respecta a un ulterior desarrollo de sistemas de información como los radares convencionales, SafeSeaNet, Galileo y los servicios de información fluvial (SIF), la atención debe centrarse en la mejora de la seguridad, la protección y la interoperabilidad, e invita a los Estados miembros a que hagan obligatorio el uso de SIF;
28. Pide a las autoridades competentes que propongan un marco claro de reparto de responsabilidades y costes, con vistas a mejorar la seguridad, y que aborden la cuestión de la formación, la instrucción y la orientación adicionales del personal, en particular el problema de la aceptación de la formación que utiliza simuladores homologados como parte del programa de formación en el marco de las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT); considera que la calidad y la seguridad de los servicios pueden mejorar más si el personal está cualificado;
29. Acoge con satisfacción las nuevas propuestas legislativas de la Comisión para simplificar y mejorar las normas comunes sobre la seguridad de los buques que transportan pasajeros en aguas de la Unión con vistas a aumentar la seguridad y la competencia, simplificando y aclarando las normas y adaptándolas a la evolución jurídica y tecnológica;
30. Reconoce que, puesto que la seguridad es un motivo de preocupación cada vez mayor, podrían ser necesarias medidas adicionales que tengan en cuenta las características específicas de las operaciones y el tráfico de transbordadores en los puertos a fin de garantizar el buen funcionamiento de los enlaces diarios de transbordadores;
31. Señala que un número significativo de ríos sirven de límite fronterizo y pide a las autoridades competentes que cooperen y garanticen el uso de sistemas de emergencia, seguridad y protección bien integrados y eficaces, operativos a ambos lados de la frontera;
32. Señala que una serie de mares cerrados, como el Báltico y el Adriático, bañan las costas de varios Estados miembros y también de países terceros, por lo que pide a las autoridades responsables que prevean un sistema efectivo de seguridad, de protección y, en particular, de emergencia;
33. Hace hincapié en que, cuando los transbordadores marítimos internacionales operen en aguas territoriales de la Unión, debe aplicarse la legislación de la Unión y los Estados miembros;

***Calidad y accesibilidad de los servicios***

34. Alienta a la Comisión a que integre los principios del Reglamento (UE) n.º 1177/2010 en su propuesta sobre los derechos de los pasajeros de transportes intermodales, incluidos los aspectos relativos al acceso sin obstáculos de las personas con discapacidad o con movilidad reducida, así como a que tenga en cuenta en dicha propuesta las necesidades especiales de las personas de la tercera edad y de las familias que se desplazan con menores; anima a la Comisión a que presente datos estadísticos anuales sobre la evolución del número de pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida;
35. Subraya la importancia del sector del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en el desarrollo de un turismo sostenible y en la superación de la estacionalidad, en particular en las regiones alejadas y periféricas de la Unión, como las regiones costeras, insulares, rurales y los lagos; considera, además, que las pymes deben constituir un punto de referencia en la promoción de servicios turísticos; pide a la Comisión, a los Estados miembros y a las autoridades locales y regionales que hagan un mejor uso de las oportunidades de financiación para las pymes que ofrece la Unión, incluidas las subvenciones destinadas a las comunidades locales en las mencionadas regiones periféricas;
36. Señala el gran potencial que encierra la creación de conexiones adecuadas entre las vías de navegación interior y la red europea de rutas ciclistas para el aumento del atractivo turístico de muchas regiones de la Unión; subraya la necesidad de tener en cuenta las necesidades de los usuarios del transporte de pasajeros por vías navegables que viajen con bicicletas;
37. Considera que el turismo en las regiones costeras y las islas no está lo suficientemente desarrollado debido a la falta de interconexión; considera que la Comisión debería tener en cuenta que, en estas zonas, hay una mayor demanda de servicios de transporte de calidad;
38. Opina que el sector del transporte de pasajeros por mar y por vías navegables es importante incluso en zonas en las que no es económicamente viable en la actualidad, tales como las islas remotas poco pobladas;

---

Martes, 22 de noviembre de 2016

39. Recuerda que algunos enlaces de transbordadores son servicios esenciales —imprescindibles para una verdadera cohesión territorial, social y económica— que conectan regiones ultraperiféricas con el continente y las principales zonas de crecimiento económico e industrial, contribuyendo así a la cohesión y la integración europeas;

40. Pone de relieve que debe promoverse el marco para facilitar los enlaces con las islas, las regiones insulares y las zonas periféricas, con medidas para lograr unos transbordadores de mejor calidad y terminales adecuados;

41. Destaca el potencial y la conveniencia de integrar el transporte de pasajeros por mar y por vías navegables en un marco de movilidad multimodal, teniendo en cuenta el transporte público en las grandes aglomeraciones urbanas, tanto para los trabajadores que se desplazan a diario como para los turistas; considera, a este respecto, que son necesarias más mejoras que permitan desarrollar la movilidad como un servicio implantando sistemas integrados de expedición de billetes con el objetivo de mejorar la fiabilidad, la comodidad, la puntualidad y la frecuencia de los transportes, aliviar la presión sobre las cadenas logísticas y reducir el tiempo de embarque, con el fin de atraer a los pasajeros;

42. Hace hincapié en que, a fin de mantener unos servicios de calidad elevada, así como en pro de la seguridad marítima, es fundamental desarrollar conocimientos y competencias en el sector marítimo en la Unión;

o

o o

43. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

---