

Martedì 22 novembre 2016

P8\_TA(2016)0436

**Liberare il potenziale del trasporto di passeggeri per via navigabile****Risoluzione del Parlamento europeo del 22 novembre 2016 su sprigionare il potenziale del trasporto di passeggeri per vie navigabili (2015/2350(INI))**

(2018/C 224/04)

*Il Parlamento europeo,*

- vista la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) del 1974, come modificata,
- visto il protocollo dell'Organizzazione marittima internazionale del 1978 relativo alla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi del 1973,
- vista la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità del 2006,
- viste la 21<sup>a</sup> conferenza delle parti (COP 21) dell'UNFCCC e l'11<sup>a</sup> conferenza delle parti che funge da riunione delle parti del protocollo di Kyoto (CMP 11), tenutesi a Parigi dal 30 novembre all'11 dicembre 2015,
- visto il libro bianco della Commissione del 28 marzo 2011 intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011)0144),
- vista la comunicazione della Commissione del 21 gennaio 2009 intitolata «Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018» (COM(2009)0008),
- 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/UE <sup>(1)</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 <sup>(2)</sup>,
- vista la propria risoluzione del 5 maggio 2010 sugli obiettivi strategici e le raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018 <sup>(3)</sup>,
- vista la propria risoluzione del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile <sup>(4)</sup>,
- visto il regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 <sup>(5)</sup>,
- vista la relazione della Commissione del 24 maggio 2016 sull'applicazione del regolamento (UE) n. 1177/2010 relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (COM(2016)0274),

<sup>(1)</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129.

<sup>(3)</sup> GU C 81 E del 15.3.2011, pag. 10.

<sup>(4)</sup> Testi approvati, P8\_TA(2015)0310.

<sup>(5)</sup> GU L 334 del 17.12.2010, pag. 1.

**Martedì 22 novembre 2016**

- vista la comunicazione della Commissione del 10 settembre 2013 intitolata «Verso la qualità del trasporto per vie navigabili — NAIADES II» (COM(2013)0623),
  - vista la direttiva 2006/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna <sup>(1)</sup>,
  - vista la direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri <sup>(2)</sup>,
  - visto il regolamento (UE) n. 1090/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, che modifica la direttiva 2009/42/CE concernente la rilevazione statistica dei trasporti di merci e di passeggeri via mare <sup>(3)</sup>,
  - vista la direttiva 98/41/CE del Consiglio, del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità <sup>(4)</sup>,
  - visto il regolamento (CE) n. 3051/95 del Consiglio, dell'8 dicembre 1995, sulla gestione della sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off <sup>(5)</sup>,
  - vista la direttiva 2012/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che modifica la direttiva 1999/32/CE del Consiglio relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo <sup>(6)</sup>,
  - vista la comunicazione della Commissione del 16 ottobre 2015 intitolata «REFIT — Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE» (COM(2015)0508),
  - vista la relazione della Commissione del 31 marzo 2016 intitolata «Valutazione REFIT della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico» (COM(2016)0168),
  - visto l'articolo 52 del proprio regolamento,
  - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A8-0306/2016),
- A. considerando che l'assetto geografico dell'Europa, con le sue lunghe coste e i suoi numerosi fiumi e isole, offre straordinarie opportunità per il trasporto sostenibile di passeggeri per via d'acqua;
- B. considerando che il trasporto di passeggeri per via d'acqua — nei settori del cabotaggio (trasporto marittimo a corto raggio), dei traghetti marittimi e interni, della mobilità urbana e periferica, delle crociere e del turismo — offre un grande potenziale di utilizzo delle capacità in eccesso disponibili in termini sia di infrastrutture che di imbarcazioni e svolge un ruolo fondamentale nei collegamenti fra le diverse regioni dell'Unione europea, il che ne fa un fattore importante per il rafforzamento della coesione; che l'attività delle navi da crociera e dei traghetti, inoltre, stimola il turismo costiero, che è una delle principali attività marittime in Europa;
- C. considerando che negli ultimi anni si osserva la tendenza a uno sviluppo massiccio di imbarcazioni adatte a diversi tipi di navigazione, ad esempio le navi fluvio-marittime, che soddisfano i requisiti previsti per le navi della navigazione marittima e sono anche in grado di navigare in acque poco profonde;
- D. considerando che, grazie allo sviluppo della tecnica, il trasporto per via d'acqua è ridiventato un'alternativa alle affollate strade d'accesso ai centri urbani;

<sup>(1)</sup> GU L 389 del 30.12.2006, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 325 del 9.12.2010, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 188 del 2.7.1998, pag. 35.

<sup>(5)</sup> GU L 320 del 30.12.1995, pag. 14.

<sup>(6)</sup> GU L 327 del 27.11.2012, pag. 1.

Martedì 22 novembre 2016

- E. considerando che il trasporto per via d'acqua dei passeggeri e quello delle merci devono far fronte a problematiche diverse e hanno esigenze differenti in termini di infrastrutture, problemi ambientali, questioni operative, sicurezza e relazioni tra porto e città, ma che entrambi i segmenti del mercato sono gestiti da un'unica autorità portuale;
- F. considerando che l'integrazione dei nodi del trasporto passeggeri per via d'acqua nella politica europea di interconnessione delle infrastrutture, già attuata attraverso i regolamenti (UE) n. 1315/2013 sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e (UE) n. 1316/2013 sul meccanismo per collegare l'Europa (CEF), creerà ulteriore valore aggiunto europeo;
- G. considerando che possibilità di prestiti e garanzie per progetti nel settore del trasporto per via d'acqua sono disponibili anche a titolo del FEIS, il Fondo europeo per gli investimenti strategici, come strumento complementare alle sovvenzioni tradizionali;
- H. considerando che il trasporto per vie navigabili interne è riconosciuto quale modo di trasporto ecologico, bisognoso di particolare attenzione e sostegno, e che il Libro bianco raccomanda la promozione del trasporto marittimo e per vie navigabili interne, l'aumento della quota della navigazione costiera e interna nonché il miglioramento della sicurezza dei trasporti;
- I. considerando che la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità e la proposta di un Atto europeo sull'accessibilità forniscono un valido orientamento non solo per l'applicazione e, se del caso, il futuro riesame del regolamento (UE) n. 1177/2010, ma anche per l'adozione di una normativa sui diritti dei passeggeri nell'ambito di un contesto intermodale, che dovrebbe prevedere l'accessibilità senza barriere per i passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta;
- J. considerando che, sebbene il trasporto di passeggeri per via d'acqua sia considerato una modalità di trasporto sicura, in passato vi si sono verificati diversi tragici incidenti, tra cui quelli dell'*Estonia*, dell'*Herald of Free Enterprise*, della *Costa Concordia*, della *Norman Atlantic* e della *UND Adryatik*;
- K. considerando che, nella sua strategia per una politica dei trasporti marittimi sino al 2018, l'UE enuncia l'obiettivo di diventare il leader mondiale nella ricerca e nell'innovazione marittima come pure nella cantieristica navale, al fine di migliorare l'efficienza energetica e l'intelligenza delle navi, ridurre l'impatto ambientale, ridurre al minimo il rischio di incidenti e fornire una migliore qualità della vita in mare;
- L. considerando che il turismo crocieristico fluviale e il trasporto di passeggeri per via d'acqua lungo fiumi, canali e altre vie navigabili interne sono in crescita in molte sezioni dei fiumi europei e nei nodi urbani lungo tali corsi d'acqua;
- M. considerando che l'UE ha adottato una serie di macrostrategie basate sull'utilizzazione delle vie d'acqua, tra cui quelle per il Danubio, l'Adriatico-Ionio e il Baltico;
1. ritiene che il trasporto di passeggeri per via d'acqua (TPVA) debba occupare una posizione di maggiore rilievo nell'agenda dell'UE e dei suoi Stati membri nel campo della politica dei trasporti; ritiene pertanto che essi dovrebbero adoperarsi per realizzare uno «spazio unico per il trasporto di passeggeri per via d'acqua», ad esempio semplificando gli oneri amministrativi legati al trasporto per nave transfrontaliero di passeggeri;

### **Competitività**

2. incoraggia gli Stati membri, le autorità regionali e locali e la Commissione a dedicare attenzione al TPVA e soprattutto a migliorare le relative infrastrutture, sia nella rete centrale che in quella globale, nell'ambito della TEN-T e del CEF, rafforzandone l'interconnessione, tra l'altro, con le infrastrutture ferroviarie dell'entroterra, e mettendo a disposizione infrastrutture e informazioni capaci di soddisfare le esigenze di mobilità di tutti i viaggiatori;
3. incoraggia lo sviluppo, anche da parte dei paesi terzi, delle autostrade del mare, che favoriscono un trasporto multimodale efficiente, agevolano l'integrazione del trasporto marittimo con altre reti e modi di trasporto, eliminano le strozzature in infrastrutture di rete fondamentali e assicurano la continuità e l'integrazione territoriali;

**Martedì 22 novembre 2016**

4. sottolinea la necessità di eliminare le strozzature nei collegamenti tra l'esteso sistema di vie navigabili interne dell'Europa occidentale e il sistema esistente dell'Europa orientale, che risente di un degrado notevole e talvolta totale;
5. invita la Commissione a pubblicare una rassegna annuale dei progetti TPVA cofinanziati dall'UE nel quadro dei fondi di coesione, strutturali, regionali, di Interreg, di Orizzonte 2020, del CEF e delle TEN-T, nonché del Fondo europeo per gli investimenti strategici;
6. invita la Commissione a pubblicare una relazione di sintesi sull'attuazione delle strategie dell'UE nel settore del TPVA;
7. sottolinea la rilevanza essenziale dei dati statistici a livello europeo per la formulazione di piani e politiche per il settore dei trasporti per via d'acqua, in particolare per quanto riguarda il numero di servizi marittimi e di navigazione interna transfrontalieri forniti sia dai traghetti che dalle navi da crociera, considerato che vi sono zone in cui le diverse località possono essere collegate solo per via d'acqua; chiede a Eurostat di includere nei propri dati statistici sui passeggeri delle crociere marittime le visite dei passeggeri nei porti di scalo, vale a dire il numero di passeggeri che si imbarca e sbarca in ciascun porto di transito, e non solo i passeggeri delle crociere che s'imbarcano per le vacanze ogni anno (volume d'affari); ritiene che includendo tali cifre si avrebbe un quadro più realistico del valore aggiunto del settore delle crociere e del TPVA in generale;
8. invita la Commissione a sviluppare un sistema per la raccolta armonizzata di statistiche sugli incidenti e sugli inconvenienti che vedono coinvolte navi per la navigazione interna, comprensive del traffico transfrontaliero;
9. ritiene che l'integrazione del TPVA nelle reti urbane e regionali di trasporto pubblico potrebbe migliorare notevolmente l'efficienza della mobilità, le prestazioni ambientali, la qualità della vita, l'accessibilità economica, il decongestionamento delle reti di trasporto terrestre e il benessere nelle città; invita la Commissione a sostenere pienamente gli investimenti in infrastrutture di qualità nell'entroterra, che possono contribuire a decongestionare il traffico locale e a far sì che la popolazione locale non ne subisca le conseguenze negative; invita la Commissione a stilare elenchi di esempi di migliori prassi in tale ambito;
10. invita gli Stati membri a promuovere e sostenere le iniziative locali volte ad attivare i trasporti per via navigabile interna per l'approvvigionamento degli agglomerati, anche sviluppando i centri di distribuzione situati nei porti fluviali e il trasporto di passeggeri, principalmente per accrescere l'attrattiva turistica delle aree interessate;
11. sottolinea che il TPVA dovrebbe essere meglio integrato nei sistemi di informazione, prenotazione e biglietteria, al fine di migliorare la qualità dei servizi pubblici e di sviluppare ulteriormente il settore del turismo, soprattutto nelle zone periferiche e isolate; sottolinea la necessità di tener conto degli operatori del TPVA nei lavori per la costruzione di un sistema europeo integrato di biglietteria;
12. esorta la Commissione a finanziare progetti meglio organizzati e più efficienti per i servizi di trasporto integrati, che consentano una progressiva riduzione del consumo di energia, una riorganizzazione degli orari dei diversi vettori aerei, marittimi e terrestri pubblici e privati per una gestione intermodale ed efficiente del trasporto di passeggeri, e l'unificazione dei biglietti emessi dagli operatori pubblici e privati in un unico titolo di viaggio disponibile attraverso un'applicazione digitale;
13. sottolinea che, ove possibile, è opportuno promuovere le pratiche di trasporto misto, in cui navi per il trasporto di merci offrono anche servizi passeggeri e viceversa, ad esempio nel caso dei traghetti, in quanto tali pratiche permettono alle navi di migliorare il tasso di occupazione e l'efficienza finanziaria e inoltre alleviano la congestione delle strade;
14. plaude agli sforzi del settore del TPVA di passare a navi più pulite, efficienti sotto il profilo energetico e con meno emissioni, sviluppate nell'ambito di un quadro europeo volto a rendere più ecologico il trasporto per via d'acqua; ritiene che ciò consentirà soluzioni a prezzi inferiori che saranno sostenibili, più attraenti e quindi economicamente più competitive, rendendo il settore complessivamente meno costoso, più pulito e più verde;

Martedì 22 novembre 2016

15. osserva che le sfide che si pongono per le principali regioni costiere dell'UE sono diverse e richiedono risposte diverse (più servizi di traghetto nel Mare del Nord, miglioramento e aggiornamento tecnico dei traghetti nel Mediterraneo, ecc.);

16. è convinto che la cantieristica dell'Unione per navi passeggeri debba continuare ad essere un attore chiave e competitivo, da incoraggiare in modo più attivo riducendone nel contempo l'impatto ambientale mediante il sostegno alle attività di ricerca e all'innovazione nel comparto;

### ***Sostenibilità ambientale***

17. invita la Commissione a integrare il TPVA nella sua strategia e ad adottare misure per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> in linea con gli accordi della COP 21, riducendo così al minimo i costi esterni;

18. incoraggia la Commissione e gli Stati membri a migliorare gli standard ambientali al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico, sulla falsariga degli standard del Mar Baltico per i limiti delle emissioni di zolfo, la qualità dei carburanti e l'efficienza dei motori per quanto riguarda il consumo di carburante;

19. sottolinea che la decarbonizzazione dei trasporti richiede sforzi e progressi importanti in termini di ricerca e innovazione; appoggia la Commissione nella sua promozione del GNL, dei carburanti alternativi non fossili, dei sistemi elettrici e ibridi basati su fonti rinnovabili e dell'energia solare ed eolica per le imbarcazioni marittime, e la incoraggia a orientare la ricerca e l'innovazione prestando particolare attenzione alla praticabilità per il settore del TPVA;

20. ricorda che, conformemente alla direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, i porti marittimi della rete centrale TEN-T devono offrire entro il 2025 strutture per il bunkeraggio di GNL per le imbarcazioni e le navi della navigazione marittima, mentre i porti della navigazione interna devono fare altrettanto entro il 2030;

21. invita la Commissione ad incentivare l'autosufficienza energetica mediante l'utilizzo di pannelli solari da collocare sugli edifici dei terminal portuali e l'immagazzinamento dell'energia prodotta durante il giorno per il successivo utilizzo notturno;

22. sottolinea che il settore dei traghetti rappresenta un segmento importante del mercato del trasporto marittimo a corto raggio (TMCR) ed è perciò fondamentale mantenerne il dinamismo e la competitività, migliorandone al contempo la prestazione ambientale e l'efficienza energetica;

23. accoglie con favore l'iniziativa REFIT della Commissione per gli impianti portuali di raccolta come opportunità per allineare la direttiva vigente agli sviluppi internazionali e ne appoggia e incoraggia i piani per una nuova normativa da adottare con la procedura legislativa ordinaria; osserva che ciò non dovrebbe trattenere gli Stati membri dall'avviare iniziative più sostenibili, incluso un buon sistema di informazione e monitoraggio sulla gestione dei rifiuti, sia sulle navi che nei porti;

### ***Sicurezza e protezione***

24. sottolinea che la prevenzione dell'inquinamento e degli incidenti è al centro del ruolo svolto dall'Autorità europea per la sicurezza marittima nel migliorare la sicurezza dei traghetti marittimi transfrontalieri e delle crociere e nell'assicurare la protezione dei consumatori;

25. ricorda che l'equipaggio dei traghetti e delle navi da crociera deve essere formato per assistere efficacemente i passeggeri in caso di emergenza;

26. plaude alla proposta della Commissione di una direttiva relativa al riconoscimento delle qualifiche professionali nel settore della navigazione interna, che definisce norme armonizzate per le qualifiche dei membri dell'equipaggio e dei conduttori di nave al fine di migliorare la mobilità dei lavoratori nella navigazione interna;

**Martedì 22 novembre 2016**

27. sottolinea che, per quanto riguarda un ulteriore sviluppo dei sistemi di informazione quali il radar convenzionale, SafeSeaNet, Galileo e i servizi di informazione fluviale (RIS, River Information Services), ci si dovrebbe concentrare sul miglioramento della sicurezza, della protezione e dell'interoperabilità, e incoraggia gli Stati membri a rendere obbligatorio l'uso dei RIS;
28. invita le autorità competenti a proporre un quadro chiaro di ripartizione delle responsabilità e dei costi, al fine di migliorare la sicurezza, e ad affrontare le problematiche della formazione, dell'istruzione e dell'orientamento supplementari del personale, e in particolare la questione del riconoscimento della formazione condotta con simulatori approvati come parte del programma di formazione nel quadro delle norme dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL); ritiene che il modo migliore per elevare la qualità e aumentare la sicurezza dei servizi sia quello di impiegare personale qualificato;
29. accoglie con favore le nuove proposte legislative della Commissione per semplificare e migliorare le norme comuni sulla sicurezza delle navi che trasportano passeggeri nelle acque dell'UE, al fine di rafforzare la sicurezza e la concorrenza, rendendo le norme più chiare e più semplici e allineandole agli sviluppi normativi e tecnologici;
30. riconosce che, essendo la sicurezza una preoccupazione crescente, potrebbero essere necessarie ulteriori misure che tengano conto delle caratteristiche specifiche del traffico dei traghetti e delle loro operazioni in porto, così da assicurare che i collegamenti giornalieri in traghetto siano operati senza problemi;
31. sottolinea che numerosi fiumi servono da confine e incoraggia le autorità competenti ad assicurare la cooperazione e sistemi di sicurezza, di protezione e di emergenza ben integrati ed efficienti, operativi da entrambi i lati della frontiera;
32. osserva che su alcuni mari chiusi, come il Mar Baltico e il Mare Adriatico, si affacciano diversi Stati membri ed anche paesi terzi, e invita pertanto le autorità competenti a provvedere a un sistema efficace per la sicurezza intrinseca ed estrinseca e, in particolare, per le emergenze;
33. sottolinea che, quando i traghetti marittimi internazionali operano nelle acque territoriali dell'Unione europea, si deve applicare la legislazione dell'UE e degli Stati membri;

***Qualità e accessibilità del servizio***

34. incoraggia la Commissione a integrare i principi del regolamento (UE) n. 1177/2010 nella sua proposta sui diritti dei passeggeri intermodali, compresi gli aspetti dell'accessibilità senza barriere per le persone con disabilità o a mobilità ridotta, e a tener conto in tale proposta anche delle esigenze specifiche degli anziani e delle famiglie che viaggiano con bambini; esorta la Commissione a presentare dati statistici annuali sull'evoluzione del numero di passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta;
35. sottolinea l'importanza del settore del TPVA nello sviluppo di un turismo sostenibile e nel superamento della stagionalità, in particolare nelle regioni remote e periferiche dell'Unione quali le regioni costiere, insulari, lacustri e rurali; ritiene inoltre che le PMI dovrebbero costituire un punto centrale per la promozione dei servizi turistici; invita la Commissione, gli Stati membri e le autorità locali e regionali a utilizzare il più pienamente possibile le opportunità di finanziamento offerte dall'UE alle PMI, compresi i sussidi alle comunità locali delle suddette regioni remote;
36. mette in rilievo le grandi potenzialità della creazione di opportuni collegamenti tra le vie navigabili interne e la rete europea dei percorsi ciclabili per accrescere l'attrattiva turistica di molte regioni dell'UE; sottolinea la necessità di tener conto delle esigenze dei viaggiatori con biciclette che si avvalgono del trasporto di passeggeri per via d'acqua;
37. ritiene che il turismo nelle regioni costiere e nelle isole non sia sufficientemente sviluppato per mancanza di interconnettività; è del parere che la Commissione dovrebbe tener conto del fatto che in tali zone la domanda di servizi di trasporto di qualità è maggiore;
38. ritiene che il settore del TPVA sia importante anche in luoghi in cui al momento non è economicamente redditizio, come le isole remote meno densamente popolate;

Martedì 22 novembre 2016

39. ricorda che alcuni collegamenti mediante traghetti rappresentano linee vitali — essenziali per una vera coesione territoriale, sociale ed economica — che collegano regioni ultraperiferiche alla terraferma e alle aree di crescita economica e industriale, contribuendo così alla coesione e all'integrazione dell'Europa;

40. sottolinea che occorre promuovere il quadro dei collegamenti con le isole, le regioni insulari e le zone remote con misure volte a favorire traghetti di migliore qualità e terminal adeguati;

41. mette in evidenza le possibilità e l'opportunità di integrare il TPVA in un contesto di mobilità multimodale, tenendo conto dei trasporti pubblici nei grandi agglomerati, per i pendolari come per i turisti; ritiene, a tale proposito, che siano necessari ulteriori miglioramenti al fine di sviluppare la mobilità come servizio, consentendo sistemi di biglietteria integrata per migliorare l'affidabilità, il comfort, la puntualità e la frequenza, ridurre la pressione sulle catene logistiche e ottenere tempi d'imbarco più veloci allo scopo di attrarre i passeggeri;

42. sottolinea che, per mantenere servizi di qualità elevata ed anche nell'interesse della sicurezza marittima, è essenziale sviluppare le conoscenze e le competenze nel settore marittimo nell'UE;

o

o o

43. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

---