



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0012/2013

17.1.2013

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte
(COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Georgios Koumoutsakos, Ismail Ertug

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROPUESTA DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	100
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA.....	104
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR.....	124
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO REGIONAL	153
PROCEDIMIENTO	170

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2012 – 2011/0294(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2011)0650/3),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0375/2012),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen motivado presentado, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo (nº 2) sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, por el Senado de la República Francesa, en el que se afirma que el proyecto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 22 de febrero de 2012¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 3 de mayo de 2012²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transporte y Turismo y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, de la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor y de la Comisión de Desarrollo Regional (A7-0012/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

¹ DO C 143 de 22.5.2012, p. 130.

² DO C 225 de 27.7.2012, p. 150.

Enmienda 1
Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) La planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte **contribuyen** a la consecución de importantes objetivos de la Unión, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social, y **tienen** asimismo los objetivos específicos de permitir la movilidad sin fisuras y sostenible de personas y mercancías y de asegurar la accesibilidad de todas las regiones de la Unión.

Enmienda

(2) La planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte **deben estar en consonancia con los objetivos y prioridades definidos en el Libro Blanco del transporte («Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte»)** y con la Estrategia Europa 2020. **Deben contribuir** a la consecución de importantes objetivos de la Unión, como **la plena realización** y el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial. **Deben tener** asimismo los objetivos específicos de permitir la movilidad sin fisuras, **segura** y sostenible de personas y mercancías **entre los Estados miembros**, de asegurar la accesibilidad y **conectividad adecuadas** de todas las regiones de la Unión, **incluidas las regiones remotas, insulares y ultraperiféricas**. **Deben contribuir a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad en un contexto mundial. Además, los patrones del transporte sostenible de pasajeros tienen que basarse en soluciones multimodales para todos los ciudadanos y mejorar la inclusión social.**

Enmienda 2
Propuesta de Reglamento
Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte **haciendo un uso eficiente de los recursos.**

Enmienda

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte **de manera sostenible con tecnologías limpias y eficientes en el uso de la energía y teniendo en cuenta la necesidad de**

proteger el medio ambiente. Se podría fomentar la interoperabilidad ferroviaria mediante soluciones innovadoras destinadas a mejorar la compatibilidad entre sistemas, tales como el equipo de a bordo y el gálibo de las vías. Con vistas al valor añadido europeo, la Unión debe centrar sus esfuerzos y concentrar sus recursos, en particular, en los tramos transfronterizos.

Enmienda 3
Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión de los corredores internacionales de transporte. Para garantizar la movilidad internacional de mercancías y pasajeros, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse eliminando cuellos de botella en la infraestructura y creando los enlaces de infraestructura pendientes entre los Estados miembros y dentro de los mismos.

Enmienda

(4) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión de los corredores internacionales de transporte. Para garantizar la movilidad internacional de mercancías y pasajeros, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse eliminando cuellos de botella en la infraestructura y creando los enlaces de infraestructura pendientes entre los Estados miembros y dentro de los mismos, **y, cuando proceda, entre países vecinos, en particular, con vistas a la adhesión de Croacia a la Unión en 2013 y las negociaciones en curso con otros países candidatos y otros posibles candidatos.**

Enmienda 4
Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) La política de la red transeuropea de transporte tiene que tener en cuenta la evolución de la política de transporte y la titularidad de la infraestructura.

Enmienda

(7) La política de la red transeuropea de transporte tiene que tener en cuenta la evolución de la política de transporte y la titularidad de la infraestructura.

Anteriormente, los Estados miembros eran la entidad principal responsable de la construcción y el mantenimiento de la infraestructura de transporte. No obstante, ahora también han adquirido relevancia otras entidades para la realización de una red transeuropea de transporte multimodal, ***incluso privadas***, como por ejemplo, los gestores de infraestructura, los concesionarios, o las autoridades portuarias o aeroportuarias.

Anteriormente, los Estados miembros eran la entidad principal responsable de la construcción y el mantenimiento de la infraestructura de transporte. No obstante, ahora también han adquirido relevancia otras entidades, ***incluso socios privados***, para la realización de una red transeuropea de transporte multimodal ***y las inversiones conexas***, como por ejemplo, ***las autoridades regionales y locales***, los gestores de infraestructura, los concesionarios, o las autoridades portuarias, ***interportuarias*** o aeroportuarias.

Enmienda 5
Propuesta de Reglamento
Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 bis) A la hora de ejecutar proyectos de interés común en las RTE-T, se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Cuando sea posible, se deben aprovechar las sinergias con otras políticas, por ejemplo, con los aspectos turísticos, incluyendo en las estructuras de ingeniería civil, como puentes o túneles, infraestructuras para vías ciclistas de largo recorrido como las rutas EuroVelo.

Enmienda 6
Propuesta de Reglamento
Considerando 8 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(8 ter) La red transeuropea de transporte debe desarrollarse mediante la creación de nuevas infraestructuras de transporte y la revitalización y modernización de las infraestructuras ya existentes, así como a

través de medidas que promuevan una utilización de las mismas basada en el uso eficiente de los recursos.

Enmienda 7
Propuesta de Reglamento
Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) La mejor forma de desarrollar la red transeuropea de transporte debe ser mediante una estrategia de doble capa consistente en una red global y otra principal, ya que ambas capas representan el nivel máximo de planificación de infraestructuras en la Unión.

Enmienda

(9) La mejor forma de desarrollar la red transeuropea de transporte debe ser mediante una estrategia de doble capa consistente en una red global y otra principal, ya que ambas capas representan el nivel máximo de planificación de infraestructuras en la Unión, **y basada en una metodología común y transparente.**

Enmienda 8
Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas y ultraperiféricas, al igual que persigue **la Política Marítima Integrada**¹, y que refuerce la cohesión entre ellas. Las orientaciones deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a **lograr** una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

Enmienda

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas, **insulares** y ultraperiféricas, al igual que persigue **el Reglamento (UE) n° 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2011, por el que se establece un Programa de apoyo para la consolidación de la política marítima integrada**¹, y que refuerce la cohesión **social y económica** entre ellas. Las orientaciones deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a **desarrollar** una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

¹ COM(2007) 575 final.

¹ DO L 321 de 5.12.2011, p. 1.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Las regiones ultraperiféricas siguen necesitando urgentemente una optimización de su accesibilidad, en particular en lo que se refiere a los enlaces aéreos con el continente europeo y al transporte marítimo de viajeros y de mercancías, ya que es la única forma de mejorar su integración en el mercado interior.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 ter) La red global debe tener en cuenta los problemas específicos de algunos Estados miembros, como las zonas escasamente pobladas sin carreteras locales alternativas, y garantizar una gestión eficiente y apropiada de esos problemas. Esto contribuirá a que todos los ciudadanos puedan disfrutar de la libertad de circulación en la Unión.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

Enmienda

(11) La red ***principal*** debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el

(11) La red ***básica*** debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030, dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el

desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, ***las conexiones de último kilómetro***, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella, ***contribuyendo al objetivo de reducir en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050.***

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) La red ***principal*** debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda

(11) La red ***básica*** debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Justificación

La traducción correcta en español es «red básica», en vez de «red principal». Esta enmienda debe aplicarse a todo el texto.

Enmienda 13
Propuesta de Reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) En la fase de planificación y construcción de los proyectos deben tenerse debidamente en cuenta los intereses de las autoridades regionales y locales, así como de la sociedad civil local, que se vean afectadas por un proyecto de interés común.

Justificación

Con objeto de evitar y prevenir conflictos en el futuro en relación con determinados proyectos y planes, resulta fundamental consultar a las organizaciones de la sociedad civil y a las autoridades con experiencia local/regional.

Enmienda 14
Propuesta de Reglamento
Considerando 11 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 ter) Es conveniente que se reconozca la situación particular de las redes ferroviarias aisladas o parcialmente aisladas, mediante la concesión de exenciones respecto de ciertos requisitos de infraestructura.

Enmienda 15
Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión

Enmienda

(12) Para establecer la red **principal** y global de forma coordinada y rápida de modo que pueda sacarse el máximo provecho de la red, los Estados miembros interesados deben garantizar que los proyectos de interés común estén finalizados a más tardar en 2030 y 2050,

(12) Para establecer la red **básica** y global de forma coordinada y rápida de modo que pueda sacarse el máximo provecho de la red, los Estados miembros interesados deben garantizar que los proyectos de interés común estén finalizados a más tardar en 2030 y 2050, respectivamente.

respectivamente.

En el contexto de la revisión prevista en el artículo 57, la Comisión debe evaluar el progreso de los proyectos y, si procede, debe poder reconsiderar esos plazos, teniendo en cuenta cualquier hecho que pueda afectar a su realización, así como al proceso de los nuevos Estados miembros para ponerse a la altura de los demás.

Enmienda 16
Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte y que corresponden a las prioridades establecidas en las orientaciones.

Enmienda

(13) Es necesario determinar los proyectos de interés común que contribuirán al logro de la red transeuropea de transporte **y al logro de los objetivos** y que corresponden a las prioridades establecidas en las orientaciones.

Enmienda 17
Propuesta de Reglamento
Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Los proyectos de interés común deben demostrar un claro valor añadido europeo. Los proyectos transfronterizos normalmente tienen un valor añadido europeo elevado, **pero pueden tener unos** efectos económicos directos inferiores en comparación con proyectos puramente nacionales. **Por consiguiente, sin la intervención de la Unión su ejecución es improbable.**

Enmienda

(14) Los proyectos de interés común deben demostrar un claro valor añadido europeo **reforzando las interconexiones entre los Estados miembros y mejorando la fluidez, la rapidez y la sostenibilidad de los flujos del transporte en la totalidad del territorio de la Unión.** Los proyectos transfronterizos normalmente tienen un valor añadido europeo elevado. **Sus** efectos económicos directos, inferiores en comparación con proyectos puramente nacionales, **requieren por ello la intervención prioritaria de la Unión con el fin de garantizar su ejecución.**

Justificación

Procede precisar lo que se entiende por «valor añadido» incluyendo al efecto una breve referencia a la definición de «valor añadido europeo» que se propone en el proyecto de informe del PE sobre la presente propuesta de Reglamento. La intervención de la Unión en la financiación de los proyectos transfronterizos debe ser prioritaria debido al elevado valor añadido europeo de los mismos.

Enmienda 18 **Propuesta de Reglamento** **Considerando 14 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) Asimismo, los proyectos de interés común deben estar sujetos a un análisis de rentabilidad socioeconómica adaptado a las redes de transporte transeuropeas y que tome en consideración todos los costes y beneficios sociales, económicos y medioambientales. Los resultados de este análisis deben mostrar un valor presente neto positivo.

Justificación

Debe hacerse referencia en los considerandos al análisis de rentabilidad socioeconómica que propone la Comisión en el artículo 7.

Enmienda 19 **Propuesta de Reglamento** **Considerando 14 ter (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 ter) A fin de contribuir a los objetivos de reducción de efectos sobre el clima incluidos en el Libro Blanco del transporte de disminuir para 2050 en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, las emisiones de gases de efecto invernadero, debe valorarse el impacto en términos de emisiones de gases de efecto invernadero de los proyectos de interés común tales como infraestructuras de transporte nuevas, ampliadas o modernizadas.

Justificación

Es necesario valorar los efectos sobre el clima de determinados proyectos de infraestructuras, puesto que las inversiones en la infraestructura de la red transeuropea de transporte influirán considerablemente en el uso del transporte y determinarán las emisiones de CO₂ hasta 2050 y más allá. Desarrollar o actualizar la infraestructura de transporte puede tener repercusiones significativas para la disminución del carbono en el transporte. Mientras que algunos tipos de infraestructuras comportan el riesgo de enquistarse en tecnologías o modos de transporte que presenten un uso intensivo del carbono, otros proyectos pueden contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Enmienda 20 **Propuesta de Reglamento** **Considerando 18 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) En el marco de la revisión de la Comisión de la ejecución de la red básica de conformidad con el presente Reglamento, la Comisión podrá evaluar, en cooperación con los Estados miembros correspondientes, si se podrían integrar en la red otras infraestructuras que hayan mejorado sus normas y puedan responder a los requisitos definidos en el Reglamento.

Enmienda 21 **Propuesta de Reglamento** **Considerando 20**

Texto de la Comisión

Enmienda

(20) Son necesarios sistemas de transporte inteligentes que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte y mejorar los servicios relacionados.

(20) Son necesarios sistemas de transporte inteligentes que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte, mejorar los servicios relacionados **y ayudar a mejorar la seguridad del tráfico y de las operaciones de transporte. Deben ser interoperables y han de desplegarse ampliamente dentro los diferentes modos de transporte, Estados miembros y regiones, con el fin de maximizar los beneficios para el mercado interior, el crecimiento**

sostenible y la cohesión.

Enmienda 22
Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Las orientaciones deben prever el desarrollo de la red global en los nodos urbanos, ya que esos nodos son el punto de partida o el destino final («el último kilómetro») para los pasajeros y las mercancías que se desplazan por la red transeuropea de transporte y son los puntos de transbordo dentro de un mismo modo de transporte o entre modos distintos.

Enmienda

(21) Las orientaciones deben prever el desarrollo de la red global en los nodos urbanos, ***de conformidad con los objetivos de la Unión en relación con la movilidad urbana sostenible***, ya que esos nodos son el punto de partida o el destino final («el último kilómetro») para los pasajeros y las mercancías que se desplazan por la red transeuropea de transporte y son los puntos de transbordo dentro de un mismo modo de transporte o entre modos distintos.

Enmienda 23
Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte y reducir su huella de carbono ***en consonancia con la estrategia Europa 2020 y el objetivo del Libro Blanco del transporte de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050 (en relación con los niveles de 1990) y, al mismo tiempo, contribuir al objetivo de aumentar la seguridad de abastecimiento de combustible de la Unión.***

Enmienda

(22) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte y reducir su huella de carbono.

Justificación

La segunda parte de este considerando se ha incluido en otros considerandos, por ejemplo, en el 14 ter (nuevo).

Enmienda 24 Propuesta de Reglamento Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) La red transeuropea de transporte tiene que garantizar una multimodalidad eficiente para permitir la elección del mejor modo posible en cada caso y la consolidación de grandes volúmenes para su traslado a largas distancias. ***Esto hará*** la multimodalidad más interesante económicamente para los transportistas.

Enmienda

(23) La red transeuropea de transporte tiene que garantizar una multimodalidad eficiente ***concediendo prioridad a los modos de transporte más sostenibles*** para permitir la elección del mejor modo posible en cada caso ***para los viajeros y las mercancías*** y la consolidación de grandes volúmenes para su traslado a largas distancias. ***Las inversiones en instalaciones de transbordo multimodal racionalizarán el transporte y harán*** la multimodalidad más interesante económicamente para los transportistas, ***los transitarios, los viajeros y los usuarios.***

Enmienda 25 Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto ***del*** cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura, y la accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

Enmienda

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto ***sobre el*** cambio climático, ***el impacto de este y el*** de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura, y la accesibilidad para todos los usuarios del transporte, ***incluidas las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad.***

Enmienda 26
Propuesta de Reglamento
Considerando 25

Texto de la Comisión

(25) La red **principal** debe ser un subconjunto de la red global superpuesta a ella. Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información.

Enmienda

(25) La red **básica** debe ser un subconjunto de la red global superpuesta a ella. Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico **y las necesidades económicas y sociales de las regiones y países en los que se ubican, y garantizar la movilidad sin fisuras y la accesibilidad en todas las regiones de la Unión**. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información.

Justificación

Además de satisfacer las necesidades en materia de tráfico, la red básica debe garantizar la cohesión territorial en toda la Unión porque ello aportará valor añadido europeo.

Enmienda 27
Propuesta de Reglamento
Considerando 25 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(25 bis) Se ha determinado la red básica sobre la base de una metodología de planificación objetiva, mediante la cual se han determinado los nodos urbanos, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos más importantes. En la medida de lo posible, estos nodos están conectados mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables económicamente, sostenibles desde el punto de vista del medio ambiente y factibles hasta 2030. La metodología ha garantizado la conexión de todos los Estados miembros y la

integración de las principales islas en la red básica.

Enmienda 28
Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) A fin de implementar la red **principal** en el horizonte temporal previsto, debe emplearse un enfoque basado en corredores como instrumento para coordinar transnacionalmente proyectos diferentes y sincronizar el desarrollo **del corredor**, maximizando de este modo los beneficios de la red.

Enmienda

(26) A fin de implementar la red **básica** en el horizonte temporal previsto, debe emplearse un enfoque basado en corredores como instrumento para coordinar transnacionalmente proyectos diferentes y sincronizar el desarrollo **de los corredores y de su interconexión**, maximizando de este modo los beneficios de la red. **El enfoque basado en corredores no debe conllevar la conversión en prioritarios de determinados proyectos respecto de otros dentro de la red básica.**

Justificación

El coordinador europeo está encargado de garantizar la ejecución de los proyectos para desarrollar la red básica, y es importante que respalde los nodos de la red básica próximos a un corredor. De este modo se podrá garantizar el establecimiento efectivo de conexiones entre los corredores para unificar la red básica europea y evitar la marginalización de determinados proyectos y el aislamiento de los corredores.

Enmienda 29
Propuesta de Reglamento
Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) Los corredores de la red **principal** deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales, lo que debe permitir la ejecución de corredores especialmente desarrollados y optimizados en cuanto al consumo de energía y a las emisiones de forma que se reduzca al máximo el impacto medioambiental del

Enmienda

(27) Los corredores de la red **básica** deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales, lo que debe permitir la ejecución de corredores especialmente desarrollados y optimizados en cuanto al consumo de energía y a las emisiones de forma que se reduzca al máximo el impacto medioambiental del

transporte, y que sean asimismo corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración. En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico.

transporte *e incremente la competitividad*, y que sean asimismo corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración. ***No obstante, su gestión no debe generar un aumento excesivo de los costes de administración.*** En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico *e incrementar la accesibilidad de todas las regiones de la Unión. Tomando como base dicha lista, los corredores de la red básica deben indicarse en un mapa esquemático indicativo que figurará en un anexo.*

Enmienda 30
Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) ***La creación de plataformas para los corredores de la red principal facilitaría el diseño de*** la estructura de gobernanza adecuada y la identificación de las fuentes de financiación para los proyectos transfronterizos complejos. Los coordinadores europeos deben facilitar la realización coordinada de los corredores de la red ***principal***.

Enmienda

(28) ***Cuando los Estados miembros diseñen*** la estructura de gobernanza adecuada ***deben compartir la responsabilidad con las poblaciones afectadas, con arreglo a las reglamentaciones y los procedimientos nacionales existentes. La creación de plataformas para los corredores de la red básica facilitaría*** la identificación de las fuentes de financiación para los proyectos transfronterizos complejos ***mediante la inversión pública y la atracción de capital privado***. Los coordinadores europeos deben facilitar la realización coordinada de los corredores de la red ***básica y su interconexión.***

Justificación

En el desarrollo de los corredores de transporte y su planificación y gobernanza adecuadas deben participar todas las partes interesadas transmitiendo sus sugerencias y planes en el marco de la adecuada consulta.

El coordinador europeo está encargado de garantizar la ejecución de los proyectos para desarrollar la red básica, y es importante que respalde los nodos de la red básica próximos a un corredor. De este modo se podrá garantizar el establecimiento efectivo de conexiones entre los corredores para unificar la red básica europea y evitar la marginalización de determinados proyectos y el aislamiento de los corredores.

Enmienda 31
Propuesta de Reglamento
Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(28 bis) El enfoque por corredores debe ser transparente y claro. No debe generar cargas administrativas adicionales.

Enmienda 32
Propuesta de Reglamento
Considerando 28 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(28 ter) La función de los coordinadores europeos reviste una importancia crucial para impulsar y reforzar el valor añadido europeo de los corredores y de los tramos y para garantizar una planificación racional de las infraestructuras mediante el establecimiento de un diálogo estructurado con las administraciones y las poblaciones interesadas.

Enmienda 33
Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

Enmienda

(29) A la hora de diseñar los corredores de la red ***principal*** deben tenerse debidamente en cuenta los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el Reglamento (UE) n° 913/2010, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red

(29) A la hora de diseñar los corredores de la red ***básica*** deben tenerse debidamente en cuenta los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el Reglamento (UE) n° 913/2010, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red

ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como al Plan de Despliegue Europeo del ERTMS previsto en la Decisión de la Comisión 2009/561/CE, de 22 de julio de 2009, por la que se modifica la Decisión 2006/679/CE en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, así como al Plan de Despliegue Europeo del ERTMS previsto en la Decisión de la Comisión 2009/561/CE, de 22 de julio de 2009, por la que se modifica la Decisión 2006/679/CE en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional. ***Las estructuras de cooperación existentes en el marco de estos actos legislativos deben mantenerse y la labor que se lleve a cabo en ellas debe contribuir al trabajo de los corredores multimodales de la red básica y a los «corredores verdes».***

Justificación

Los corredores europeos de la RTE-T deben utilizar las estructuras de los corredores de mercancías y del ERTMS, a fin de garantizar que se establecen con rapidez y de manera óptima.

Enmienda 34 Propuesta de Reglamento Considerando 30 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(30 bis) A fin de garantizar que la política de financiación de todos los programas financieros se lleva a cabo de conformidad con los objetivos y prioridades de las orientaciones de la RTE-T, deben recopilarse, procesarse y publicarse periódicamente datos estadísticos detallados sobre todas las ayudas financieras pertinentes en forma de subvenciones, préstamos u otros instrumentos financieros, utilizados para cada proyecto de interés común y para cada modo de transporte, tanto en la red básica como en la global, a escala de la Unión y de los respectivos Estados miembros.

Justificación

Parece indispensable conseguir mejoras significativas para la RTE-T en el próximo periodo de financiación, vista la experiencia anterior con algunas de las fuentes de financiación pertinentes de la RTE-T en lo que se refiere a una información transparente, detallada y regular.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Considerando 30 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(30 ter) La red transeuropea de transporte solo podrá completarse de manera óptima mediante una mayor concentración de los recursos económicos. Se deben poner a disposición, por lo tanto, recursos adicionales procedentes de formas innovadoras de financiación de la Unión.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento

Considerando 31

Texto de la Comisión

Enmienda

(31) A fin de actualizar los anexos, y en particular los mapas, para acomodar los posibles cambios derivados del uso real de determinados elementos de la infraestructura de transporte analizado en relación con umbrales cuantitativos preestablecidos, la facultad de adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en lo relativo a la modificación de los anexos. Es especialmente importante que la Comisión proceda a las consultas adecuadas durante sus trabajos preparatorios, incluso a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento

(31) A fin de actualizar los anexos, y en particular los mapas, para acomodar los posibles cambios derivados del uso real de determinados elementos de la infraestructura de transporte analizado en relación con umbrales cuantitativos preestablecidos, la facultad de adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión en lo relativo a la modificación de los anexos. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas durante sus trabajos de preparación ***con las autoridades pertinentes***, incluso a nivel de expertos ***y con la sociedad civil con experiencia local***. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada,

Europeo y al Consejo.

simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Cuando la Comisión lleve a cabo la revisión de la ejecución de la red básica de conformidad con el presente Reglamento, deberá evaluar, tras consultar a los Estados miembros, la inclusión de otras partes en la red, especialmente los proyectos prioritarios incluidos en la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹.

¹ ***DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.***

Justificación

Algunos de los proyectos prioritarios de la Decisión nº 661/2010/UE no están incluidos en la red básica. Como los Estados miembros ya han realizado algunos esfuerzos, al menos se deben tener en cuenta en la revisión prevista para 2023.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Las orientaciones prevén medidas para la ejecución de la red transeuropea de transporte.

4. Las orientaciones prevén medidas y ***plazos*** para la ejecución de la red transeuropea de transporte.

Enmienda 39
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – guión 2

Texto de la Comisión

– las medidas de fomento de la gestión y el uso eficientes de dicha infraestructura.

Enmienda

– las medidas de fomento de la gestión y el uso eficientes de dicha infraestructura **y que permiten unos servicios de transporte sostenibles y eficientes.**

Justificación

El ámbito de aplicación debe estar en consonancia con los objetivos contemplados en el artículo 4.

Enmienda 40
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) «proyecto de interés común»: cualquier parte de una infraestructura de transporte planificada o de una infraestructura de transporte existente, o cualquier modificación de una infraestructura de transporte existente, que cumpla las disposiciones del capítulo II, y cualesquiera medidas que dispongan la gestión y el uso eficientes de dicha infraestructura;

Enmienda

a) «proyecto de interés común»: cualquier parte de una infraestructura de transporte planificada o de una infraestructura de transporte existente, o cualquier modificación de una infraestructura de transporte existente, que cumpla las disposiciones del capítulo II, y cualesquiera medidas que dispongan la gestión y el uso eficientes de dicha infraestructura **de conformidad con el presente Reglamento;**

Enmienda 41
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra e

Texto de la Comisión

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante de **una** intervención de la Unión que **viene a sumarse al valor que se hubiera generado de haber actuado los Estados miembros**

Enmienda

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante **de las opciones estratégicas o de la** intervención **financiera** de la Unión **o de los Estados miembros**, que, **además del** valor **potencial para cada Estado miembro** de forma

de forma aislada;

aislada, ***comporta una mejora significativa y mensurable de las conexiones y flujos de transporte entre los Estados miembros en lo que se refiere a la sostenibilidad, la eficiencia, la competitividad y la cohesión, de conformidad con los objetivos de la RTE-T tal como se definen en el artículo 4;***

Enmienda 42
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra g

Texto de la Comisión

g) «sistemas de transporte inteligentes (STI)»: sistemas que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación y posicionamiento/localización a fin de gestionar la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte y de proporcionar servicios de valor añadido a ciudadanos y operadores, incluidos los necesarios para usar la red en condiciones de seguridad física y operacional, de forma respetuosa con el medio ambiente y con eficiencia desde el punto de vista de la capacidad; los sistemas pueden incluir también dispositivos a bordo siempre y cuando formen un sistema indivisible con los componentes de infraestructura correspondientes e incluyen los sistemas, tecnologías y servicios mencionados en las *letras g) a k)*;

Enmienda

g) «sistemas de transporte inteligentes (STI)»: sistemas que utilizan tecnologías de información, comunicación, navegación y posicionamiento/localización a fin de gestionar ***eficazmente*** la movilidad y el tráfico en la red transeuropea de transporte y de proporcionar servicios de valor añadido a ciudadanos y operadores, incluidos los necesarios para usar la red en condiciones de seguridad física y operacional, de forma respetuosa con el medio ambiente y con eficiencia desde el punto de vista de la capacidad; los sistemas pueden incluir también dispositivos a bordo siempre y cuando formen un sistema indivisible con los componentes de infraestructura correspondientes e incluyen los sistemas, tecnologías y servicios mencionados en las *letras h) a l)*;

Enmienda 43
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra i

Texto de la Comisión

i) «sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS)»: sistemas implantados para supervisar y gestionar el tráfico y el

Enmienda

i) «sistemas de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS)»: sistemas implantados para supervisar y gestionar el tráfico y el

transporte marítimo gracias a la información facilitada por los sistemas automáticos de identificación de buques (AIS), los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), los sistemas de radares costeros y de comunicaciones por radio conforme a lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo;

transporte marítimo gracias a la información facilitada por los sistemas automáticos de identificación de buques (AIS), los sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT), los sistemas de radares costeros y de comunicaciones por radio conforme a lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo, **y que incluyen la integración de los sistemas SafeSeaNet nacionales;**

Justificación

SafeSeaNet es el sistema básico de la plataforma de intercambio de información marítima a escala de la UE y nacional, y un elemento tecnológico clave para la seguridad marítima, que integra VTMISS en el contexto de la Directiva 2002/59/CE.

Enmienda 44 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 3 – letra k**

Texto de la Comisión

k) «servicios marítimos electrónicos (e-Maritime)»: servicios que utilizan tecnologías de la información avanzadas e interoperables en el sector del transporte marítimo para facilitar el procesamiento de la carga en el mar y en las zonas portuarias;

Enmienda

k) «servicios marítimos electrónicos (e-Maritime)»: servicios que utilizan tecnologías de la información avanzadas e interoperables en el sector del transporte marítimo para **simplificar los procedimientos administrativos y** facilitar el procesamiento de la carga en el mar y en las zonas portuarias, **incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima integrada prevista en la Directiva 2010/65/UE, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes;**

Justificación

La iniciativa e-Maritime de la UE tiene como objetivo fomentar soluciones coherentes, transparentes, eficientes y simplificadas sobre la base de las tecnologías de la información

avanzadas. Se considera necesaria una referencia más clara a los servicios y sistemas que la componen.

Enmienda 45
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra n bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

n bis) «interoperabilidad»: capacidad de un modo de transporte para permitir un movimiento seguro e ininterrumpido de sus vehículos con miras a cumplir los niveles de rendimiento exigidos, que depende de todas las condiciones técnicas, operativas y reglamentarias con arreglo a las que operan los respectivos medios de transporte e incluye soluciones innovadoras destinadas a mejorar la compatibilidad entre sistemas.

Enmienda 46
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra n ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

n ter) «interconexión de modos de transporte»: conexión física de un modo de transporte, su red o ambos con equipos o instalaciones que pertenecen a otro modo de transporte o a otra red;

Enmienda 47
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra n quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

n quater) «integración modal»: combinación de los distintos modos de transporte de una manera coherente con miras a obtener conexiones sin fisuras y eficientes entre ellos;

Enmienda 48
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra n quinquies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

n quinquies) «tramo transfronterizo»: el tramo que asegura la continuidad de un proyecto de interés común entre los nodos urbanos más próximos a ambos lados de la frontera de dos Estados miembros o entre un Estado miembro y un país vecino;

Enmienda 49
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra o

Texto de la Comisión

Enmienda

o) «nodo urbano»: zona urbana en que la infraestructura de transporte de la red transeuropea de transporte está conectada con otras partes de esa infraestructura y con la infraestructura de tráfico regional y local;

o) «nodo urbano»: zona urbana en que la infraestructura de transporte de la red transeuropea de transporte, ***por ejemplo puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, plataformas logísticas y terminales de mercancías y pasajeros situados dentro o alrededor de una zona urbana,*** está conectada con otras partes de esa infraestructura y con la infraestructura de tráfico regional y local;

Enmienda 50
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra o bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

o bis) «cuello de botella»: barrera física que provoca una ruptura del sistema que afecta a la continuidad de los flujos de larga distancia y que se puede vencer mediante la creación de una infraestructura nueva o mediante una mejora sustancial de la infraestructura

existente que aporte mejoras significativas que resuelvan las limitaciones de los cuellos de botella;

Enmienda 51
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra q

Texto de la Comisión

q) «terminal de mercancías»: estructuras equipadas para el transbordo entre al menos dos modos de transporte y para el almacenamiento temporal de mercancías, tales como puertos marítimos e interiores, aeropuertos, y terminales ferroviarias;

Enmienda

q) «terminal de mercancías»: estructuras equipadas para el transbordo entre al menos dos modos de transporte y ***entre dos sistemas ferroviarios diferentes***, para el almacenamiento temporal de mercancías, tales como puertos marítimos e interiores, aeropuertos y terminales ferroviarias;

Enmienda 52
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra r bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

r bis) «análisis de rentabilidad socioeconómica»: evaluación previa cuantificada sobre la base de una metodología armonizada del valor de un proyecto o programa, incluida una evaluación del impacto climático, teniendo en cuenta todos los beneficios y costes sociales, económicos y medioambientales, y que sirva como indicador de la contribución al bienestar;

Justificación

Debe incluirse una definición del análisis de rentabilidad socioeconómica mencionado en el artículo 7, al tratarse de un elemento importante para la valoración de un proyecto de interés común. Es fundamental garantizar que los proyectos ofrecen una contribución positiva global al bienestar, si se consideran todos los costes y beneficios, incluidos los sociales y medioambientales.

Enmienda 53
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra r ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

r ter) «red aislada»: la red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un ancho de vía distinto del ancho de vía nominal estándar europeo (1 435 mm), respecto de la cual algunas de las principales inversiones en infraestructura no pueden justificarse en términos de rentabilidad debido a las características específicas de dicha red, resultantes de su alejamiento geográfico o su situación periférica;

Enmienda 54
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – letra r quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

r quater) «evaluación del impacto climático»: evaluación previa de los efectos en términos de gases de efecto invernadero, absolutos y relativos, de las infraestructuras de transporte, nuevas o modernizadas, sobre la base de una metodología armonizada, accesible a los ciudadanos de conformidad con el Convenio de Aarhus, que incluya:

i) cambios en las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del tráfico;

ii) cambios en las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas del funcionamiento, el mantenimiento y la gestión de las infraestructuras;

iii) emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los procesos de construcción, desarrollo y fin de vida útil de las infraestructuras; y

iv) efectos indirectos en otros sectores.

Justificación

La información contenida en la evaluación del impacto climático, como las evaluaciones del impacto ambiental, debe ser de acceso público.

Enmienda 55 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 4**

Texto de la Comisión

1. La red transeuropea de transporte *posibilitará la realización de servicios y operaciones de transporte que:*

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad;

Enmienda

1. La red transeuropea de transporte *contribuirá a los objetivos establecidos en las cuatro categorías siguientes:*

a) eficiencia, a través de:

i) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y en los tramos transfronterizos entre ellos;

ii) conexiones sin fisuras entre, por un lado, la infraestructura de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local, tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías;

iii) la interconexión e interoperabilidad de las redes regionales y nacionales y de transporte;

iv) el fomento de un transporte económicamente eficiente, interoperable y de alta calidad, que contribuya a un crecimiento económico y a una competitividad mayores;

v) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte y el uso eficiente de las infraestructuras nuevas y de las

b) sean económicamente eficientes, contribuyan a los objetivos de un transporte hipocarbónico y limpio, seguridad de abastecimiento y protección del medio ambiente, sean seguros desde los puntos de vista operacional y físico y tengan un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados; y

existentes;

vi) la promoción de los conceptos tecnológicos y operativos más avanzados en todos los Estados miembros;

b) sostenibilidad, a través de:

i) fomento de un transporte sostenible, con baja emisión de carbono y eficiente en el uso de la energía, a fin de reducir las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte de la Unión en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, antes de 2050;

ii) la reducción de la contaminación de cualquier tipo de transporte mediante el fomento de un transporte limpio y la reducción de otros costes externos;

iii) una protección medioambiental coherente y coordinada;

c) aumento de los beneficios para todos los usuarios, a través de:

i) la satisfacción de las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con terceros países;

ii) servicios de transporte de pasajeros de alta calidad, asequibles y accesibles para todos los ciudadanos, incluidas las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad;

iii) servicios de transporte de mercancías de alta calidad;

iv) soluciones de transporte seguras y de alta calidad, que incluyan la adaptación al cambio climático;

d) proporcionen una accesibilidad adecuada a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

v) el establecimiento de requisitos de infraestructura en materia de interoperabilidad, seguridad y protección, y de calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;

d) cohesión, a través de:

i) la contribución a la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones remotas, ultraperiféricas, insulares, periféricas y montañosas, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial, apoyando un crecimiento integrador y reduciendo las disparidades en materia de infraestructuras de transporte entre las diferentes partes de la Unión.

2. En el desarrollo de la infraestructura de la red transeuropea de transporte se perseguirán los siguientes objetivos:

a) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;

b) la eliminación de cuellos de botella y la construcción de los enlaces pendientes, tanto dentro de las infraestructuras de transporte como en sus puntos de conexión, dentro de los territorios de los Estados miembros y en los pasos fronterizos entre ellos;

c) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente con la garantía de un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

d) la integración óptima y la interconexión de todos los modos de transporte;

e) el uso eficiente de la infraestructura;

f) el fomento del uso preferente del tipo de transporte cuyo impacto sea más neutro en carbono;

g) las conexiones entre las infraestructuras de la red transeuropea de transporte y de las redes de infraestructura de transporte de los países vecinos, y el fomento de su interoperabilidad;

h) el establecimiento de requisitos de infraestructura, en particular en los campos de la interoperabilidad, la seguridad y la protección, que sean los puntos de referencia en cuanto a calidad, eficiencia y sostenibilidad de los servicios de transporte;

i) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, conexiones sin fisuras entre, por un lado, la infraestructura de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local;

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas y otras zonas periféricas;

k) la accesibilidad para las personas mayores, las personas de movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 5

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

Enmienda

1. Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

- a) optimización de la integración e interconexión de la infraestructura;
- b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y los STI;
- c) mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte existente;

d) consideración de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía y las de telecomunicaciones;

e) evaluación del impacto medioambiental estratégico, con el establecimiento de planes y programas apropiados, así como de los efectos sobre la mitigación del cambio climático;

f) medidas de planificación y ampliación de la capacidad de la infraestructura en caso necesario;

g) consideración adecuada de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte frente al cambio climático, así como frente a las catástrofes naturales y antropogénicas.

- a) optimización de la integración e interconexión de la infraestructura;
- b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y los STI;
- c) mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte existente;

c bis) análisis de rentabilidad socioeconómica que incluya las principales opciones para un proyecto de interés común, como la mejora de la infraestructura existente o la construcción de una infraestructura nueva;

d) consideración de posibles sinergias con otras redes, en particular las redes transeuropeas de energía y las de telecomunicaciones;

e) evaluación del impacto medioambiental estratégico, con el establecimiento de planes y programas apropiados, así como de los efectos sobre la mitigación del cambio climático;

f) medidas de planificación y ampliación de la capacidad de la infraestructura en caso necesario;

g) consideración adecuada de la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte frente al cambio climático, así como frente a las catástrofes naturales y antropogénicas ***a fin de adaptar la infraestructura para que pueda superar esos retos;***

g bis) promoción de servicios de transporte sostenible y eficiente.

1 bis. En la planificación y desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte los Estados miembros, las autoridades regionales y locales, los gestores de la infraestructura, las empresas de transporte y las agencias públicas y privadas tendrán presentes las circunstancias particulares de las diferentes zonas de la Unión, en especial los aspectos turísticos y las características

topográficas de las regiones de que se trate. Podrán adaptar el trazado detallado de los tramos dentro de los límites establecidos en el artículo 54, apartado 3, letra c), garantizando al mismo tiempo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Enmienda 57
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte se logrará en particular mediante la aplicación de una estructura de doble capa compuesta de una red global y de una red *principal*.

Enmienda

1. El desarrollo gradual de la red transeuropea de transporte se logrará en particular mediante la aplicación de una estructura de doble capa *con un enfoque metodológico coherente y transparente*, compuesta de una red global y de una red *básica*.

Enmienda 58
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La red global estará compuesta de todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente de dicha infraestructura. Se desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.

Enmienda

2. La red global estará compuesta de todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente *y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental* de dicha infraestructura. Se desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.

Enmienda 59
Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) contribuirá a los objetivos **enunciados** en el artículo 4;

a) contribuirá a **cumplir** los objetivos **que queden dentro de por lo menos tres de las cuatro categorías definidas** en el artículo 4;

Justificación

Los ponentes proponen limitar ligeramente los criterios de admisibilidad, de manera que los proyectos de interés común cumplan mejor los objetivos de la RTE-T mencionados en el artículo 4 y en la enmienda 29.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) **habrá superado un análisis de rentabilidad socioeconómica dando como resultado un valor presente neto positivo;**

c) **será viable económicamente en función de sus costes y beneficios socioeconómicos;**

Justificación

En el artículo 3, letra a) se definen todos los proyectos de la RTE-T como «proyectos de interés común». En los artículos 1, apartado 4, y 7, apartado 2, letra c), se prevé que los proyectos sean económicamente viables y que las decisiones sobre los proyectos que conviene desarrollar e invertir en las redes nacionales se tomen en los Estados miembros implicados.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Los Estados miembros y demás promotores de proyectos tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se lleven a cabo de conformidad con todas las normas y procedimientos de la Unión y nacionales pertinentes, en particular con la legislación de la Unión en los ámbitos del medio ambiente, la protección del clima, la seguridad física y

4. Los Estados miembros y demás promotores de proyectos tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se lleven a cabo de conformidad con todas las normas y procedimientos de la Unión, nacionales **y regionales** pertinentes, en particular con la legislación de la Unión en los ámbitos del medio ambiente, la protección del clima, la

operacional, la competencia, las ayudas estatales, la contratación pública y la sanidad pública.

seguridad física y operacional, la competencia, las ayudas estatales, la contratación pública, la sanidad pública y **la accesibilidad**.

Enmienda 62
Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los proyectos de interés común podrán optar a la ayuda financiera de la Unión al amparo de los instrumentos disponibles para la red transeuropea de transporte, **en particular** el Mecanismo «Conectar Europa» creado por el Reglamento (UE) nº XXX/2012.

Enmienda

5. Los proyectos de interés común podrán optar a la ayuda financiera de la Unión al amparo de los instrumentos disponibles para la red transeuropea de transporte, **incluido** el Mecanismo «Conectar Europa» creado por el Reglamento (UE) nº XXX/2012.

Enmienda 63
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) garantizar la conexión entre la red **principal** y las redes de transporte de países terceros;

Enmienda

b) garantizar la conexión entre la red **básica** y las redes de transporte de países terceros, **con vistas a impulsar el crecimiento económico y la competitividad**;

Enmienda 64
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) **implantar** sistemas de gestión del tráfico en esos países.

Enmienda

d) **fomentar** sistemas de gestión del tráfico en esos países **que sean coherentes con la política de la Unión**.

Enmienda 65
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) fomentar el transporte marítimo y las autopistas del mar, excluyendo el apoyo financiero a puertos de países terceros;

Enmienda 66
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 2 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d ter) facilitar el transporte en vías navegables interiores con terceros países;

Enmienda 67
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2 – letra d quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d quater) tener en cuenta las limitaciones físicas y las especificidades topográficas de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros tal como se determinan en las especificaciones técnicas de interoperabilidad.

Justificación

También deben reconocerse las limitaciones geográficas existentes a fin de garantizar la viabilidad de la ejecución de la red global.

Enmienda 68
Propuesta de Reglamento
Artículo 10

Texto de la Comisión

Enmienda

Al desarrollar la red global, la Unión, los

1. Al desarrollar la red global, la Unión, los

Estados miembros, los gestores de infraestructuras y otros promotores de proyectos ***prestarán especial atención en*** las medidas necesarias para:

a) ***implantar y desplegar sistemas de transporte inteligentes, incluidas las medidas para permitir la gestión del tráfico, la programación multimodal y los servicios de información, el seguimiento y la localización multimodales, la planificación de la capacidad y los servicios de reserva en línea y de expedición de billetes integrados;***

b) ***construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;***

c) ***eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad de la red y a la competencia;***

d) garantizar la ***integración óptima de los modos de transporte;***

e) ***garantizar la accesibilidad apropiada de todas las regiones de la Unión;***

f) mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección, el clima y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, la calidad de los servicios y la continuidad de

Estados miembros, ***las regiones y las autoridades locales de que se trate,*** los gestores de infraestructuras y otros promotores de proyectos ***darán prioridad a*** las medidas necesarias para:

a) ***construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, en particular en los tramos transfronterizos, por ejemplo mejorando o restableciendo tramos transfronterizos;***

b) ***implantar y desplegar sistemas de transporte inteligentes;***

c) ***garantizar la integración óptima y la interoperabilidad de los modos de transporte;***

c bis) ***contribuir al objetivo de reducir en un 60 %, respecto a los niveles de 1990, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050;***

d) garantizar la ***accesibilidad y la conectividad apropiadas de todas las regiones de la Unión;***

2. A fin de completar las medidas previstas en el apartado 1, debe prestarse especial atención a las medidas necesarias para:

a) mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección, el clima y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, ***en particular para las personas mayores, las***

los flujos de tráfico;

g) fomentar el desarrollo tecnológico de vanguardia;

h) garantizar la seguridad de abastecimiento **permitiendo** el uso de fuentes de energía y sistemas de propulsión alternativos, en particular los de emisiones bajas o nulas de carbono;

i) evitar el paso por zonas urbanas del transporte ferroviario de mercancías.

personas con movilidad reducida y los pasajeros con discapacidad, así como la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

b) fomentar el desarrollo tecnológico de vanguardia, **innovador y limpio**;

c) garantizar la seguridad de abastecimiento **de combustible mediante una mayor eficiencia energética y fomentando** el uso de fuentes de energía y sistemas de propulsión alternativos, en particular los de emisiones bajas o nulas de carbono;

d) atenuar la exposición de las zonas urbanas **a los efectos negativos del tránsito** del transporte ferroviario **y por carretera** de mercancías;

d bis) eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad de la red y a la competencia;

d ter) tomar en consideración el caso específico de las islas, las redes aisladas y las regiones remotas y ultraperiféricas.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 12

Texto de la Comisión

1. La infraestructura ferroviaria se compone en particular de los siguientes elementos:

a) líneas ferroviarias de alta velocidad y convencionales, incluidos:

i) apartaderos;

ii) túneles;

iii) puentes;

b) terminales de mercancías **y** plataformas logísticas para el transbordo de mercancías de tren a tren y entre el ferrocarril y otros

Enmienda

1. La infraestructura ferroviaria se compone en particular de los siguientes elementos:

a) líneas ferroviarias de alta velocidad y convencionales, incluidos:

i) apartaderos;

ii) túneles;

iii) puentes;

b) terminales de mercancías, plataformas logísticas para el transbordo de mercancías de tren a tren **y conexiones ferroviarias**

modos de transporte;

c) estaciones, según las indicaciones del anexo I, para el transbordo de pasajeros de tren a tren, y entre el ferrocarril y otros modos de transporte;

d) equipos asociados;

e) STI.

2. Las líneas ferroviarias serán de uno de los tipos siguientes:

a) Líneas ferroviarias para el transporte de alta velocidad, que son:

i) líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades de 250 km/h o superiores;

ii) líneas convencionales especialmente acondicionadas equipadas para velocidades del orden de 200 km/h;

b) Líneas ferroviarias para el transporte convencional.

3. Los equipos asociados a las líneas ferroviarias incluirán sistemas de electrificación, equipos de ayuda al embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de mercancías en las estaciones, plataformas logísticas y terminales de mercancías. ***Estarán incluidas las*** instalaciones necesarias para garantizar el funcionamiento seguro, tanto desde el punto de vista físico como

con zonas e instalaciones industriales, así como puntos de interconexión entre el ferrocarril y otros modos de transporte;

c) estaciones, según las indicaciones del anexo I, para el transbordo de pasajeros de tren a tren, y entre el ferrocarril y otros modos de transporte;

d) equipos asociados;

e) STI.

2. Las líneas ferroviarias serán de uno de los tipos siguientes:

a) Líneas ferroviarias para el transporte de alta velocidad, que son:

i) líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades de 250 km/h o superiores;

ii) líneas convencionales especialmente acondicionadas equipadas para velocidades del orden de 200 km/h;

ii bis) líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, con características especiales debido a dificultades topográficas, de relieve o de ordenación urbana, cuya velocidad debe ajustarse a cada situación, incluidas líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y las convencionales, líneas, por ejemplo, entre estaciones, accesos a terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad».

b) Líneas ferroviarias para el transporte convencional.

3. Los equipos asociados a las líneas ferroviarias incluirán sistemas de electrificación, equipos de ayuda al embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de mercancías en las estaciones, plataformas logísticas y terminales de mercancías. ***Podrán incluir cualesquiera*** instalaciones, ***como las instalaciones de cambio automático de ancho de vía***, necesarias para garantizar el

operacional, y eficiente de los vehículos.

funcionamiento seguro, tanto desde el punto de vista físico como operacional, y eficiente de los vehículos, ***reducir el impacto ambiental y aumentar la interoperabilidad.***

Enmienda 70
Propuesta de Reglamento
Artículo 13

Texto de la Comisión

1. Los operadores de terminales de mercancías garantizarán que ***éstas estén*** abiertas a ***todos*** los operadores.

Los operadores de plataformas logísticas ofrecerán al menos una terminal abierta a todos los operadores.

Los operadores de terminales de mercancías y plataformas logísticas facilitarán este acceso de forma no discriminatoria y aplicarán tarifas transparentes.

2. Los operadores de estaciones de pasajeros proporcionarán acceso a información, billetería y actividades comerciales para el tráfico ferroviario en toda la red global y, cuando proceda, a información sobre correspondencias con transportes locales o regionales, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de

Enmienda

1. Los operadores de terminales de mercancías ***y los Estados miembros*** garantizarán que ***el acceso a las terminales de mercancías cumpla la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad¹. Las terminales de mercancías a las que se aplique el presente Reglamento estarán abiertas a los operadores de transporte de conformidad con la Directiva XXX [Refundición del primer paquete ferroviario].***

2. Los operadores de estaciones de pasajeros proporcionarán ***a todos los usuarios*** acceso a información, billetería y actividades comerciales para el tráfico ferroviario en toda la red global y, cuando proceda, a información sobre correspondencias con transportes locales o regionales, de conformidad con el Reglamento (UE) n° 454/2011 de la

2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo.

3. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y los gestores de infraestructura garantizarán que:

a) las líneas ferroviarias estén equipadas con ERTMS;

b) la infraestructura ferroviaria sea conforme a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad y sus medidas de ejecución a fin de asegurar la interoperabilidad de la red global;

c) la infraestructura ferroviaria cumpla los requisitos de la especificación técnica de interoperabilidad (ETI) adoptada con arreglo al artículo 6 de la Directiva 2008/57/CE **para las líneas nuevas y acondicionadas**, excepto **en los casos debidamente justificados, siempre que así** lo permita la ETI pertinente o al amparo del procedimiento previsto en el artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE. En cualquier caso, la infraestructura ferroviaria cumplirá los siguientes requisitos:

1) ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias: 1 435 mm,

2) electrificación;

3) líneas utilizadas por trenes de mercancías convencionales: 22,5 t de carga por eje y 750 m de longitud del tren;

Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo.

3. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, **las autoridades regionales pertinentes** y los gestores de infraestructura garantizarán que:

a) las líneas ferroviarias estén equipadas con ERTMS, **excepto en el caso de redes aisladas**;

b) la infraestructura ferroviaria sea conforme a la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad y sus medidas de ejecución a fin de asegurar la interoperabilidad de la red global;

c) la infraestructura ferroviaria cumpla los requisitos de la especificación técnica de interoperabilidad (ETI) adoptada con arreglo al artículo 6 de la Directiva 2008/57/CE, excepto **cuando** lo permita la ETI pertinente o al amparo del procedimiento previsto en el artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE. En cualquier caso, la infraestructura ferroviaria cumplirá los siguientes requisitos:

1) ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias: 1 435 mm, **excepto en los casos en que la nueva línea sea una extensión de una red con un ancho de vía distinto y esté separada de las líneas ferroviarias principales de la Unión**;

2) electrificación **total, salvo en apartaderos y terminales**;

3) líneas utilizadas por trenes de mercancías convencionales: 22,5 t de carga por eje y 750 m de longitud del tren,

4) pendientes máximas para las líneas nuevas destinadas al paso de trenes de mercancías convencionales: 12,5 mm/m

incluido un margen de seguridad de 10 m;

4) pendientes máximas para las líneas nuevas destinadas al paso de trenes de mercancías convencionales: 12,5 mm/m, *salvo en casos debidamente justificados en los que se apliquen excepciones en virtud de los «casos específicos» contemplados por las ETI.*

¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

Enmienda 71
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) migración al ancho de vía nominal de 1 435 mm;

Enmienda 72
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) *atenuación* del *impacto del* ruido provocado por el transporte por ferrocarril;

b) *prevención* del ruido provocado por el transporte por ferrocarril, *y de su impacto, mediante medidas relativas a la infraestructura y al material rodante;*

Justificación

Con miras a cumplir los objetivos de la UE sobre limitación de la contaminación acústica procedente del transporte de mercancías por ferrocarril, debe prestarse especial atención a las medidas relativas a la infraestructura y al material rodante que busquen evitar y reducir el ruido. Los ponentes consideran especialmente importante tener en cuenta el impacto del ruido procedente del transporte ferroviario en zonas con una elevada densidad de población.

Enmienda 73
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – letra c

Texto de la Comisión

c) logro de normas más estrictas que las establecidas como requisitos mínimos en las especificaciones técnicas descritas en el artículo 13.

Enmienda

c) cumplimiento de los requisitos de la infraestructura y mejora de la interoperabilidad;

Enmienda 74
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) mejora de la seguridad de los pasos a nivel o sustitución por puentes o pasos inferiores;

Enmienda 75
Propuesta de Reglamento
Artículo 14 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) conexión de la infraestructura de transporte ferroviario con la infraestructura portuaria interior de vías navegables.

Enmienda 76
Propuesta de Reglamento
Artículo 15

Texto de la Comisión

Enmienda

Las vías navegables y puertos interiores que forman parte de la red global vienen indicados en los mapas **del anexo I**.

Las vías navegables y puertos interiores que forman parte de la red global vienen indicados en los mapas **de los anexos I y III bis**.

Enmienda 77
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) ríos;

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 78
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) infraestructura relacionada como esclusas, ascensores, puentes, embalses;

Enmienda

d) infraestructura relacionada como esclusas, ascensores, puentes, embalses **y sistemas de prevención de inundaciones;**

Enmienda 79
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) puntos de interconexión con otros modos de transporte;

Enmienda 80
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) conexiones de último kilómetro;

Enmienda 81
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 1 – letra g ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g ter) terminales de pasajeros y de mercancías y plataformas logísticas para el transporte de pasajeros y mercancías en las vías navegables e interfaces entre las vías navegables interiores y otros modos de transporte.

Enmienda 82
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Los equipos asociados *a los puertos* **permitirán** en particular el funcionamiento de sistemas de propulsión y operativos que reduzcan la contaminación, el consumo de energía y la intensidad de carbono e incluirán instalaciones de recepción de residuos.

3. Los equipos asociados a las vías de navegación interior podrán incluir los equipos de carga y descarga de pasajeros y mercancías en los puertos interiores. Los equipos asociados podrán permitir en particular el funcionamiento de sistemas de propulsión y operativos que reduzcan la contaminación, por ejemplo, del agua y del aire, el consumo de energía y la intensidad de carbono e incluirán instalaciones de recepción de residuos, instalaciones de electricidad en puerto y de recogida de aceite usado, así como equipos rompehielos, de prospección hidrológica, dragado y mantenimiento del puerto y sus accesos, a fin de garantizar la navegabilidad todo el año.

Enmienda 83
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Los *operadores portuarios* garantizarán que los puertos interiores ofrezcan al menos una terminal de carga abierta a

2. Los *órganos responsables de los puertos interiores* garantizarán que los puertos interiores ofrezcan al menos una

todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes.

terminal de carga abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes.

Enmienda 84
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y los gestores de infraestructura garantizarán que:

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal y como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de las vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes;

b) los ríos, canales y lagos estén equipados con SIF.

Enmienda

3. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, **las autoridades portuarias** y los gestores de infraestructura garantizarán que:

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal y como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de las vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes, **en pleno cumplimiento de las disposiciones establecidas en los artículos 41 y 42 del presente Reglamento.**

Teniendo en cuenta la importancia de la biodiversidad, en casos debidamente justificados, a petición de un Estado miembro se podrán conceder excepciones a los requisitos mínimos para ríos de flujo libre próximos a su estado natural, tomando en consideración los requisitos ecológicos de los tramos fluviales y los requisitos estratégicos del transporte por vía navegable interior;

b) los ríos, canales y lagos estén equipados con SIF;

b bis) los ríos, canales y lagos a que se refiere la letra a) garanticen un buen estado de la navegación de acuerdo con lo dispuesto en el AGN, respetando al mismo tiempo las obligaciones internacionales sobre la protección del medio ambiente.

Enmienda 85
Propuesta de Reglamento
Artículo 18

Texto de la Comisión

A la hora de promover proyectos de interés común, y además de las prioridades establecidas en el artículo 10, los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán especial atención a los siguientes aspectos:

- a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV;
- b) cuando proceda, logro de normas más estrictas *que las establecidas para* las vías navegables interiores *de la clase IV*, para atender la demanda del mercado;
- c) implantación de los STI, incluidos los SIF;
- d) conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario.

Enmienda

A la hora de promover proyectos de interés común, y además de las prioridades establecidas en el artículo 10, los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán especial atención a los siguientes aspectos:

- a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV;
- b) cuando proceda, logro de normas más estrictas *a fin de modernizar las vías navegables actuales y crear otras nuevas, con arreglo a las características técnicas y operativas del AGN sobre la nueva clasificación de* las vías navegables interiores, para atender la demanda del mercado;
- c) implantación de los STI, incluidos los SIF;
- d) conexión de la infraestructura portuaria interior con la infraestructura de transporte ferroviario *de mercancías y por carretera;*
- d bis) fomento del transporte limpio por vías navegables interiores;*
- d ter) ríos de flujo libre próximos a su estado natural, que sean objeto de especial atención y que, por tanto, puedan estar sujetos a medidas específicas.*

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) zonas de estacionamiento;

Enmienda

b) zonas de estacionamiento **y descanso**;

Enmienda 87
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) puntos de interconexión con otros modos de transporte y, en particular, con el ferrocarril;

Enmienda 88
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) estaciones de **autobuses**.

f) estaciones de **autocares**.

Enmienda 89
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Las carreteras de alta calidad a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos, comunican con otros modos de transporte y enlazan regiones NUTS 2 interiores y periféricas con las regiones centrales de la Unión.

2. Las carreteras de alta calidad a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos, comunican con otros modos de transporte y enlazan regiones NUTS 2 **montañosas, remotas**, interiores y periféricas con las regiones centrales de la Unión. **Esas carreteras serán objeto de un mantenimiento adecuado a fin de hacer posible un tráfico seguro.**

Justificación

Ligera mejora de la enmienda 46, presentada por los ponentes. Se trata de un requisito evidente que deben cumplir las carreteras incluidas en la red transeuropea.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. Las carreteras de alta calidad estarán diseñadas y construidas para la circulación de vehículos de motor y podrán ser ***o bien*** autopistas, ***o bien*** vías rápidas.

Enmienda

3. Las carreteras de alta calidad estarán diseñadas y construidas para la circulación de vehículos de motor y podrán ser: autopistas, vías rápidas ***o carreteras estratégicas convencionales***.

Justificación

La presente enmienda prevé la aceptación de otro tipo de carretera más en el marco de la red global. Algunas de las propuestas de carreteras no parecen perseguir el objetivo de cohesión. Las propuestas para eliminar todos los pasos a nivel para ciclistas y peatones resultarían difíciles de llevar a cabo y podrían separar a comunidades vecinas. La exigencia de que todos los accesos se realicen desde distribuidores o empalmes controlados entrañaría dificultades debido a las carreteras secundarias, los accesos a explotaciones agrícolas y las vías laterales. Se calcula que la aplicación de estas disposiciones en el Reino Unido costaría entre 53 000 y 100 000 millones de libras y no proporcionaría ninguna mejora real del rendimiento de la red.

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 3 – letra a – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna ***senda*** para la circulación de peatones; y

Enmienda

ii) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna ***pista*** para la circulación de ***bicicletas o*** peatones; y

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 3 – letra a – inciso iii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

iii bis) presenta un arcén.

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 3 – letra b – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

b) Una vía rápida es una carretera **reservada para la circulación de vehículos de motor** accesible **exclusivamente** desde distribuidores o empalmes controlados y en la que:

b) Una vía rápida es una carretera **multiuso** accesible **principalmente** desde distribuidores o empalmes controlados y en la que:

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 20 – apartado 3 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Una carretera estratégica convencional es una carretera que, sin ser una autopista ni una vía rápida, sí que es una carretera de alta calidad con arreglo a los apartados 1 y 2 y que se gestiona y financia de acuerdo con las especificidades establecidas por el Estado miembro de que se trate.

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 21 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) las carreteras correspondan a lo dispuesto en el artículo 20, apartado 3;

a) las carreteras correspondan a lo dispuesto en el artículo 20, apartado 3.

A petición de un Estado miembro, la Comisión podrá conceder exenciones a las disposiciones del artículo 20, apartado

3, en casos debidamente justificados, incluidos aquellos en que ciertas inversiones en infraestructuras no puedan justificarse en términos de rentabilidad económica, siempre y cuando se garantice un nivel apropiado de seguridad;

Justificación

El ascenso de todas las carreteras de la RTE-T a la categoría de autopistas o vías rápidas ni se puede justificar, desde un punto de vista económico o medioambiental, ni es necesario para la interoperabilidad de la red. En ciertas partes de la Unión, especialmente en las regiones septentrionales escasamente pobladas, existen unas circunstancias particulares debido a las largas distancias y a los bajos flujos de tráfico. Dichas circunstancias justifican una exención del requisito de que todas las carreteras principales sean autopistas o vías rápidas.

Enmienda 96
Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – letra d

Texto de la Comisión

d) la interoperabilidad de los sistemas de cobro de peajes se garantice de conformidad con la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad y mediante la Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos;

Enmienda

d) **cuando proceda**, la interoperabilidad de los sistemas de cobro de peajes se garantice de conformidad con la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad y mediante la Decisión 2009/750/CE de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos;

Enmienda 97
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – letra -a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

-a bis) el refuerzo y la promoción de la seguridad vial;

Enmienda 98
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – letra d

Texto de la Comisión

d) la promoción de la seguridad vial.

Enmienda

suprimida

Enmienda 99
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

*d bis) la progresiva disminución del ruido
generado por el transporte por carretera;*

Enmienda 100
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

*d ter) la reducción de las diferencias de
desarrollo de infraestructuras de
carreteras entre los Estados miembros;*

Enmienda 101
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – letra d quater (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

*d quater) el impacto de la congestión
viaria.*

Enmienda 102
Propuesta de Reglamento
Capítulo II – sección 4 – título

Texto de la Comisión

Enmienda

Infraestructura de transporte marítimo

Infraestructura de transporte marítimo y

Enmienda 103
Propuesta de Reglamento
Artículo 23

Texto de la Comisión

Los puertos marítimos que forman parte de la red global vienen indicados en los mapas del anexo I.

Enmienda

Los puertos marítimos que forman parte de la red global ***se encuentran enumerados en el anexo III bis y también*** vienen indicados en los mapas del anexo I.

Justificación

En aras de la seguridad jurídica y la transparencia, conviene especificar mediante una lista qué nodos de la RTE-T forman parte de la red global.

Enmienda 104
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) espacio marítimo;

Enmienda

a) espacio marítimo, ***incluidos los diques, las esclusas y los muelles;***

Justificación

Deben definirse claramente los componentes de la infraestructura para cada modo de transporte.

Enmienda 105
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) puertos marítimos, ***incluida*** la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;

Enmienda

c) puertos marítimos, ***incluido el establecimiento, la modernización, el mantenimiento y la ampliación de la capacidad de*** la infraestructura necesaria para las operaciones de transporte en la zona portuaria;

Enmienda 106
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) puntos de interconexión con otros modos de transporte y, en particular, con el ferrocarril;

Enmienda 107
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 1 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

h bis) conexiones de último kilómetro.

Enmienda 108
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Entre los equipos asociados a la infraestructura de transporte marítimo figurarán en particular **los** rompehielos y **los** de prospección hidrológica, dragado y mantenimiento del puerto y sus accesos.

3. Entre los equipos asociados a la infraestructura de transporte marítimo figurarán en particular ***equipos de gestión del tráfico y la carga, de reducción de efectos negativos, entre otros, sobre el medio ambiente, de uso de combustibles alternativos,*** rompehielos **y equipos** de prospección hidrológica y de dragado y mantenimiento **y *protección*** del puerto y sus accesos.

Enmienda 109
Propuesta de Reglamento
Artículo 25

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Las «autopistas del mar» representan la dimensión marítima de la red transeuropea

1. Las «autopistas del mar» representan la dimensión marítima de la red transeuropea

de transporte. Consistirán en rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones que permitan el transporte marítimo de corta distancia o los servicios marítimo-fluviales entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las áreas de influencia, situados en al menos dos Estados miembros. Las autopistas del mar comprenderán:

a) enlaces marítimos entre los puertos marítimos de la red global;

b) instalaciones portuarias, tecnologías de la información y la comunicación (TIC) tales como los sistemas electrónicos de gestión logística, seguridad y protección, y procedimientos administrativos y aduaneros en al menos un Estado miembro;

c) infraestructura de acceso terrestre y marítimo directo.

2. Los proyectos de interés común para autopistas del mar en la red transeuropea de transporte deberán ser propuestos por al menos dos Estados miembros. Estos contratos podrán adoptar una de las formas siguientes:

a) podrán ser el componente marítimo de un corredor de la red principal con arreglo a la definición del artículo 49, o constituir el componente marítimo entre

de transporte ***y contribuirán a la realización de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.***

Consistirán en rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones ***con formalidades administrativas simplificadas*** que permitan el transporte marítimo de corta distancia o los servicios marítimo-fluviales entre al menos dos puertos, incluidas las conexiones con las áreas de influencia, situados en al menos dos Estados miembros, ***o entre un Estado miembro y un tercer país, de conformidad con el artículo 8 cuando sea de importancia estratégica para la Unión.*** Las autopistas del mar comprenderán:

a) enlaces marítimos entre los puertos marítimos de la red global ***o entre un puerto de la red global y un puerto de un tercer país cuando sea de importancia estratégica para la Unión;***

b) instalaciones portuarias, ***terminales de mercancías, plataformas logísticas y plataformas multimodales de mercancías situadas fuera de la zona del puerto pero asociadas con las operaciones portuarias,*** tecnologías de la información y la comunicación (TIC) tales como los sistemas electrónicos de gestión logística, seguridad y protección, y procedimientos administrativos y aduaneros en al menos un Estado miembro;

c) infraestructura de acceso terrestre y marítimo directo.

2. Los proyectos de interés común para autopistas del mar en la red transeuropea de transporte deberán ser propuestos por al menos dos Estados miembros. Estos contratos podrán adoptar una de las formas siguientes:

dos corredores de la red principal;

b) podrán constituir un enlace marítimo y sus conexiones con la zona de influencia dentro de la red ***principal*** entre dos o más puertos de la red ***principal***;

c) podrán constituir un enlace marítimo y sus conexiones con la zona de influencia entre un puerto de la red ***principal*** y puertos de la red global, con un especial hincapié en las conexiones con las zonas de influencia de los puertos de las redes ***principal*** y global.

3. Los proyectos de interés común para autopistas del mar de la red transeuropea de transporte podrán también incluir actividades que redunden en beneficios más amplios no directamente vinculados a puertos específicos, tales como actividades de mejora del comportamiento medioambiental, instalaciones y equipos rompehielos, actividades que garanticen la navegabilidad todo el año, operaciones de dragado, instalaciones de abastecimiento de combustibles alternativos, así como de optimización de procesos, procedimientos y el elemento humano, plataformas y sistemas de información TIC, incluidos los sistemas de gestión del tráfico y de información electrónicos.

b) podrán constituir un enlace marítimo y sus conexiones con la zona de influencia dentro de la red ***básica*** entre dos o más puertos de la red ***básica***;

c) podrán constituir un enlace marítimo y sus conexiones con la zona de influencia entre un puerto de la red ***básica*** y puertos de la red global, con un especial hincapié en las conexiones con las zonas de influencia de los puertos de las redes ***básica*** y global;

c bis) podrán constituir un enlace marítimo entre un puerto de la red básica y un puerto de un tercer país, de conformidad con el artículo 8.

3. Los proyectos de interés común para autopistas del mar de la red transeuropea de transporte podrán también incluir actividades que redunden en beneficios más amplios no directamente vinculados a puertos específicos, tales como ***servicios y acciones destinados a garantizar la movilidad fluida de personas y mercancías, en particular en las regiones más remotas, ultraperiféricas e insulares***, actividades de mejora del comportamiento medioambiental, ***de suministro de electricidad en puerto o depuradores de emisiones que ayuden a los buques a respetar niveles de emisión más estrictos***, instalaciones y equipos rompehielos, actividades que garanticen la navegabilidad todo el año, operaciones de dragado, instalaciones de abastecimiento de combustibles alternativos, así como de optimización de procesos, procedimientos y el elemento humano, plataformas y sistemas de información TIC, incluidos los sistemas de gestión del tráfico y de información electrónicos.

4. En el plazo de dos años tras su nombramiento de conformidad con el artículo 51, el coordinador de las autopistas del mar presentará un plan de ejecución de las autopistas del mar

basado en experiencias y progresos relacionados con el transporte marítimo en la Unión, así como el tráfico previsto en dichas autopistas del mar. El plan de ejecución incluirá también orientaciones claras para el establecimiento de nuevas autopistas del mar, teniendo en cuenta la previsión del tráfico y su coherencia dentro de las redes básica y global.

Enmienda 110

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, operadores portuarios y gestores de infraestructura garantizarán que:

Enmienda

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, **autoridades regionales**, operadores portuarios y gestores de infraestructura garantizarán que:

Enmienda 111

Propuesta de Reglamento

Artículo 26 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los operadores portuarios garantizarán que los puertos incluyan los equipos necesarios para garantizar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, en particular instalaciones receptoras para los desechos y residuos de carga generados por buques de conformidad con la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

Enmienda

2. Los operadores portuarios **o las autoridades de gestión portuaria** garantizarán que los puertos incluyan los equipos necesarios para garantizar el comportamiento medioambiental de los buques en los puertos, en particular **instalaciones de suministro de electricidad** e instalaciones receptoras para los desechos y residuos de carga generados por buques de conformidad con la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga, **y con la Directiva 2012/.../UE relativa al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.**

Enmienda 112
Propuesta de Reglamento
Artículo 26 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros implantarán sistemas de información y gestión del tráfico de buques (VTMIS) de conformidad con la Directiva 2002/59/CE.

Enmienda

3. Los Estados miembros implantarán sistemas de información y gestión del tráfico de buques (VTMIS) **y SafeSeaNet** de conformidad con la Directiva 2002/59/CE **y desplegarán servicios marítimos electrónicos (e-Maritime), incluidos, en particular, los servicios de ventanilla única marítima, tal como prevé la Directiva 2010/65/UE.**

Enmienda 113
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – letra a

Texto de la Comisión

a) fomento de las autopistas del mar, incluido el transporte marítimo de corta distancia;

Enmienda

a) **el** fomento de las autopistas del mar, incluido el transporte marítimo de corta distancia, **el desarrollo de las conexiones con el interior y el desarrollo, en particular, de medidas que mejoren el comportamiento medioambiental del transporte marítimo con arreglo a los requisitos aplicables de conformidad con el Derecho de la Unión y con acuerdos internacionales pertinentes;**

Enmienda 114
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) introducción de nuevas tecnologías y de innovación para la promoción de los combustibles alternativos y de un transporte marítimo eficiente en el uso de la energía, como el GNL.

Enmienda 115
Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) puntos de interconexión con otros modos de transporte y, en particular, con el ferrocarril;

Enmienda 116
Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) equipos asociados;

c) equipos asociados, ***incluidas las medidas de reducción de ruidos;***

Justificación

Se debe prever una referencia al Reglamento en curso relativo al ruido en los aeropuertos.

Enmienda 117
Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) conexiones de último kilómetro.

Enmienda 118
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y operadores aeroportuarios garantizarán que los aeropuertos ofrezcan al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes.

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y operadores aeroportuarios garantizarán que los aeropuertos ofrezcan al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes, ***adecuadas y justas.***

Enmienda 119
Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – letra a

Texto de la Comisión

a) optimizar la infraestructura existente;

Enmienda

a) optimizar la infraestructura existente
***aumentando la eficiencia y la
sostenibilidad, en particular mediante la
facilitación de la distribución y la
adopción de combustibles alternativos;***

Justificación

Los aeropuertos deben desempeñar una función importante respaldando el uso de combustibles alternativos y tendrán que desarrollar y mantener una infraestructura adecuada.

Enmienda 120
Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

***c bis) mejorar las interconexiones
multimodales entre los aeropuertos y la
infraestructura para otros modos de
transporte.***

Enmienda 121
Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

***c ter) establecer planes basados en la
sostenibilidad y medidas destinadas a
hacer hincapié en el clima;***

Enmienda 122

Propuesta de Reglamento

Artículo 34 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, los operadores de terminales de mercancías, puertos y aeropuertos, y los gestores de infraestructura garantizarán que:

Enmienda

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, los operadores de terminales de mercancías, puertos y aeropuertos, y los gestores de infraestructura garantizarán, **de manera equitativa y no discriminatoria**, que:

Justificación

Resulta importante garantizar el acceso a todos los modos de transporte de manera no discriminatoria para las empresas tradicionales y las nuevas empresas.

Enmienda 123

Propuesta de Reglamento

Artículo 34 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) los modos de transporte estén conectados en alguno de los lugares siguientes: terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos interiores, aeropuertos y puertos marítimos a fin de permitir el transporte multimodal de mercancías y pasajeros;

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 124

Propuesta de Reglamento

Artículo 35 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) garantizar que las interconexiones multimodales cumplen los requisitos de plena accesibilidad para todos los usuarios.

Enmienda 125
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – letra c

Texto de la Comisión

c) la conexión adecuada entre las diferentes estaciones de ferrocarril o aeropuertos de la red global en un mismo nodo urbano;

Enmienda

c) la conexión adecuada entre las diferentes estaciones de ferrocarril, **puertos** o aeropuertos de la red global en un mismo nodo urbano;

Enmienda 126
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – letra d

Texto de la Comisión

d) la conexión sin fisuras entre la infraestructura de la red global y la infraestructura para el tráfico regional y local, incluidos los centros de consolidación logística y de distribución;

Enmienda

d) la conexión sin fisuras entre la infraestructura de la red global y la infraestructura para el tráfico regional y local **y el reparto urbano de mercancías**, incluidos los centros de consolidación logística y de distribución;

Enmienda 127
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – letra f

Texto de la Comisión

f) variantes ferroviarias en las zonas urbanas para el transporte ferroviario de mercancías;

Enmienda

f) variantes ferroviarias en las zonas urbanas para el transporte ferroviario de mercancías, **siempre que la topografía lo permita**;

Justificación

En regiones de montaña como las austriacas no siempre resulta posible prever variantes en las zonas urbanas.

Enmienda 128
Propuesta de Reglamento
Artículo 37 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los STI permitirán la gestión del tráfico y el intercambio de información entre modos de transporte y dentro de los mismos para las operaciones de transporte multimodal y los servicios de valor añadido relacionados con el transporte, mejorando la seguridad operacional y física y el comportamiento medioambiental.

Enmienda

1. Los STI permitirán la gestión del tráfico y el intercambio de información entre modos de transporte y dentro de los mismos para las operaciones de transporte multimodal y los servicios de valor añadido relacionados con el transporte, mejorando la seguridad operacional y física y el comportamiento medioambiental, **y simplificando los procedimientos administrativos.**

Enmienda 129
Propuesta de Reglamento
Artículo 37 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los STI se implantarán de la manera más amplia posible en toda la Unión con el fin de establecer un conjunto de capacidades básicas de interoperabilidad en todos los Estados miembros.

Justificación

Para maximizar los efectos positivos de la red y los beneficios del sistema en general es preferible fomentar las tecnologías ampliamente en los Estados miembros y las regiones de la Unión. El objetivo no es la igualdad de las capacidades de los STI, sino la implantación de un conjunto mínimo de capacidades comunes con el que los ciudadanos y las empresas puedan contar, en su caso, en toda la Unión.

Enmienda 130
Propuesta de Reglamento
Artículo 37 – apartado 3 – guión 4

Texto de la Comisión

Enmienda

– para el transporte marítimo: servicios de información y gestión del tráfico marítimo

– para el transporte marítimo: servicios de información y gestión del tráfico marítimo

(VTMIS) y servicios marítimos electrónicos (e-Maritime);

(VTMIS) y servicios marítimos electrónicos (e-Maritime), ***incluidos servicios de ventanilla única tales como la ventanilla única marítima, los sistemas comunitarios de puertos y los sistemas de información aduanera pertinentes;***

Enmienda 131

Propuesta de Reglamento

Artículo 38 – parte introductoria

Texto de la Comisión

La Unión, los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán especial atención a los proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red global y contribuyan a reducir las emisiones de dióxido de carbono. El objetivo de estos proyectos será en particular:

Enmienda

La Unión, los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán especial atención a los proyectos de interés común que proporcionen servicios eficientes de transporte de mercancías que utilicen la infraestructura de la red global y contribuyan a reducir las emisiones de dióxido de carbono ***y otros costes externos del transporte.*** El objetivo de estos proyectos será en particular:

Justificación

Aparte del cambio climático, el Reglamento también debe abordar de forma más explícita otros costes externos del transporte.

Enmienda 132

Propuesta de Reglamento

Artículo 38 – letra b

Texto de la Comisión

b) fomentar la implantación de servicios de transporte innovadores o nuevas combinaciones de servicios de transporte existentes de eficacia probada, incluso mediante la aplicación de los STI y el establecimiento de las estructuras de gobernanza pertinentes;

Enmienda

b) fomentar la implantación de servicios de transporte innovadores o nuevas combinaciones de servicios de transporte existentes de eficacia probada, incluso mediante la aplicación de los STI ***y el desarrollo de infraestructuras auxiliares a pequeña escala, necesarias para alcanzar los objetivos principalmente medioambientales de esos servicios, así como*** el establecimiento de las estructuras

de gobernanza pertinentes;

Justificación

Como las infraestructuras auxiliares complementan a las grandes infraestructuras, la financiación prevista en el marco del Reglamento debe respaldar la consecución de los objetivos medioambientales mediante los servicios sostenibles de transporte de mercancías.

Enmienda 133

Propuesta de Reglamento

Artículo 38 – letra c

Texto de la Comisión

c) facilitar las operaciones de servicios de transporte multimodal y mejorar la cooperación entre los proveedores de servicios de transporte;

Enmienda

c) facilitar las operaciones de servicios de transporte multimodal, ***incluidos los consiguientes flujos de información***, y mejorar la cooperación entre los proveedores de servicios de transporte;

Justificación

También es importante tener en cuenta los dispositivos de información y comunicación que acompañan la circulación de mercancías.

Enmienda 134

Propuesta de Reglamento

Artículo 38 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) facilitar el despliegue de los servicios de las autopistas del mar;

Justificación

El respaldo a los servicios de las autopistas del mar hará que la fórmula resulte más atractiva para el mercado.

Enmienda 135
Propuesta de Reglamento
Artículo 38 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e ter) mejorar los enlaces con las partes más vulnerables y aisladas de la Unión, en particular, con las regiones ultraperiféricas, insulares, remotas y de montaña.

Enmienda 136
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

La red global se adaptará continuamente a los avances tecnológicos de vanguardia mediante la implantación de los sistemas correspondientes. ***El objetivo de esta adaptación será*** en particular:

La red global se adaptará continuamente a los avances tecnológicos de vanguardia mediante la implantación de los sistemas correspondientes, ***otorgando prioridad a los proyectos destinados,*** en particular, ***a:***

Justificación

Esta enmienda pretende indicar que deben establecerse prioridades por lo que respecta al desarrollo y la implantación de la red global.

Enmienda 137
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) ***permitir*** la descarbonización del transporte mediante la transición hacia tecnologías de transporte innovadoras;

a) ***apoyar y promover*** la descarbonización del transporte mediante la transición hacia tecnologías de transporte innovadoras y ***sostenibles;***

Enmienda 138
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – letra b

Texto de la Comisión

b) **permitir** la descarbonización de todos los modos de transporte mediante el fomento de la eficiencia energética, así como la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la construcción de las infraestructuras correspondientes, tales como redes y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, que tengan en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y engloben sistemas de transporte inteligentes;

Enmienda

b) **apoyar** la descarbonización de todos los modos de transporte mediante el fomento de la eficiencia energética, así como la introducción de sistemas de propulsión **y de suministro de electricidad** alternativos y la construcción de las infraestructuras correspondientes, tales como redes y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, que tengan en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y engloben sistemas de transporte inteligentes;

Enmienda 139
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – letra d

Texto de la Comisión

d) mejorar la explotación, accesibilidad, interoperabilidad, multimodalidad y eficiencia de la red, **incluida** la expedición de billetes integrados multimodales;

Enmienda

d) mejorar la explotación, accesibilidad, interoperabilidad, multimodalidad y eficiencia de la red, **incluidas** la expedición de billetes integrados multimodales **y la gestión del transporte**;

Justificación

Más allá del transporte de pasajeros, también conviene respaldar las soluciones innovadoras que facilitan la gestión del transporte y las mercancías.

Enmienda 140
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) promover modos eficaces de ofrecer a todos los ciudadanos información accesible y completa relativa a las interconexiones, la interoperabilidad y la

multimodalidad;

Enmienda 141
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – letra e

Texto de la Comisión

e) fomentar medidas de reducción de los costes externos, tales como la contaminación de cualquier tipo, incluida la sonora, la congestión y los daños a la salud;

Enmienda

e) fomentar medidas de reducción de los costes externos, tales como la contaminación de cualquier tipo, incluida la sonora, **las emisiones**, la congestión y los daños a la salud;

Enmienda 142
Propuesta de Reglamento
Artículo 40

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos **prestarán la debida atención** a garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca **un** nivel elevado de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos **adoptarán medidas para** garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca **el** nivel **más** elevado **posible** de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías, **inclusive durante los periodos en que deben llevarse a cabo tareas de mantenimiento o modernización.**

Enmienda 143
Propuesta de Reglamento
Artículo 41 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Cuando proceda, deberá darse asimismo la consideración **debida** a la resiliencia de la infraestructura ante catástrofes naturales o antropogénicas de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda

Deberá darse asimismo la **máxima** consideración a la resiliencia de la infraestructura ante catástrofes naturales o antropogénicas de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda 144
Propuesta de Reglamento
Artículo 42 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos velarán por que dichas evaluaciones se lleven a cabo de forma eficiente, evitando retrasos innecesarios, especialmente en el caso de los proyectos de interés común.

Enmienda 145
Propuesta de Reglamento
Artículo 43

Texto de la Comisión

Enmienda

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

La planificación y la realización de la infraestructura de transportes se basarán en las necesidades de los usuarios y permitirán que los pasajeros ejerzan plenamente los derechos que les confiere el Derecho de la Unión.

A este fin, los Estados miembros y los demás promotores de proyectos efectuarán evaluaciones ex ante sobre la accesibilidad de la infraestructura y de los servicios relacionados con la misma.

Enmienda 146
Propuesta de Reglamento
Artículo 44 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. La red ***principal*** estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan

1. La red ***básica, según se establece en el anexo I***, estará compuesta de aquellas

la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte. La red **principal** contribuirá en particular a hacer frente al aumento de la movilidad y **al desarrollo de** un sistema de transporte hipocarbónico.

partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte **y reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal. Se estructurará de manera que se tenga en cuenta el futuro marco geográfico habida cuenta de la ampliación de la Unión y la posible evolución y finalización de los corredores prioritarios.** La red **básica** contribuirá en particular a hacer frente al aumento de la movilidad y **la creciente necesidad de transporte accesible para las personas mayores, las personas con movilidad reducida y las personas con discapacidad, a garantizar un alto nivel de seguridad y a desarrollar** un sistema de transporte hipocarbónico.

Justificación

La definición de la red básica debe poder tener en cuenta la inminente ampliación de la Unión a otros países y, por ende, la necesidad de proyectar corredores estratégicos a la vista de esta evolución.

Con 80 millones de personas con discapacidad en Europa, el envejecimiento de la población y los problemas medioambientales, la accesibilidad del transporte se ha convertido en un reto social fundamental que debe afrontar la red básica.

Enmienda 147 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 45 – apartado 1**

Texto de la Comisión

1. La red **principal** reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal. A fin de garantizar el uso eficiente de los recursos de infraestructura de transporte y de proporcionar capacidad suficiente, se tendrán en cuenta las tecnologías de vanguardia y las medidas reglamentarias y de gobernanza para gestionar la infraestructura.

Enmienda

1. La red **básica** reflejará la evolución de la demanda de tráfico y la necesidad de transporte multimodal, **así como la movilidad continua de pasajeros y mercancías.** A fin de garantizar el uso eficiente de los recursos de infraestructura de transporte y de proporcionar capacidad suficiente, se tendrán en cuenta las tecnologías de vanguardia y las medidas reglamentarias y de gobernanza para gestionar la infraestructura **para el**

transporte tanto de pasajeros como de mercancías.

Justificación

Además de satisfacer las necesidades en materia de tráfico, la red básica debe garantizar la cohesión territorial en toda la Unión porque ello aportará valor añadido europeo. Estos dos elementos son vitales para lograr la cohesión territorial, económica y social.

Enmienda 148 **Propuesta de Reglamento** **Artículo 45 – apartado 2**

Texto de la Comisión

2. La infraestructura de la red **principal** deberá cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II sin excepción. Además, la infraestructura de la red **principal** deberá cumplir asimismo los requisitos siguientes:

a) en cuanto a la infraestructura de transporte ferroviario:

- electrificación total de las líneas ferroviarias;
- líneas **con tráfico regular** de mercancías: como mínimo una carga por eje de 22,5 t, velocidad de 100 km/h y trenes de 750 m de longitud;

b) en cuanto a la infraestructura de transporte de navegación interior y marítima:

- disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

Enmienda

2. La infraestructura de la red **básica** deberá cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II sin excepción. Además, la infraestructura de la red **básica** deberá cumplir asimismo los requisitos siguientes:

a) en cuanto a la infraestructura de transporte ferroviario, **salvo en lo referente a las redes aisladas**:

- electrificación total de las líneas ferroviarias, **salvo apartaderos y terminales**;
- líneas de mercancías **de la red básica según se indica en el anexo I**: como mínimo una carga por eje de 22,5 t, **una carga por eje de 25 t para las líneas nuevas**, velocidad de 100 km/h y trenes de 750 m de longitud, **incluido un margen de seguridad de 10 m, que podría ampliarse, especialmente en los corredores de la red básica, hasta 1 500 m si existe un beneficio socioeconómico claro y lo permite su viabilidad operativa y técnica**;
- **implantación íntegra del ERTMS**;

b) en cuanto a la infraestructura de transporte de navegación interior y marítima:

- disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

c) en cuanto a la infraestructura de transporte por carretera:

- la construcción de áreas de descanso **aproximadamente** cada **50 kilómetros** en las autopistas con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

- disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

d) en cuanto a la infraestructura de transporte aéreo:

- capacidad para poner a disposición combustibles alternativos limpios.

c) en cuanto a la infraestructura de transporte por carretera:

- **las carreteras de la red básica respetarán los requisitos para las autopistas o vías rápidas especificados en el artículo 20;**

- la construcción de áreas de descanso cada **100 kilómetros o menos** en las autopistas **según las necesidades de la sociedad y del mercado y las restricciones medioambientales** con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad, **comodidad** y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

- disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

d) en cuanto a la infraestructura de transporte aéreo:

- capacidad para poner a disposición combustibles alternativos limpios.

Enmienda 149

Propuesta de Reglamento

Artículo 47

Texto de la Comisión

1. Los nodos de la red **principal** están establecidos en el anexo II y comprenden:

- nodos urbanos, incluidos sus puertos y aeropuertos;
- puertos marítimos;
- pasos fronterizos hacia los países vecinos.

2. Los puertos marítimos indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de

Enmienda

1. Los nodos de la red **básica** están establecidos en el anexo II y comprenden:

- nodos urbanos, incluidos sus puertos y aeropuertos;
- puertos marítimos;
- pasos fronterizos hacia los países vecinos;

- **puertos interiores y terminales ferroviarias/viales.**

- **aeropuertos de mercancías y de pasajeros.**

2. Los puertos marítimos indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de

transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo en casos debidamente justificados.

3. Los aeropuertos principales indicados en la parte 1b del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2050. Teniendo en cuenta la demanda potencial de tráfico, dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible.

Enmienda 150

Propuesta de Reglamento

Artículo 48

Texto de la Comisión

1. Los corredores de la red **principal** son un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red **principal**. Los corredores de la red **principal** se basarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo y gestión coordinados de la infraestructura, con el fin de lograr un transporte multimodal eficiente en términos de consumo de recursos.

2. Los corredores de la red **principal** preverán un enfoque coordinado del uso de la infraestructura y de las inversiones para gestionar las capacidades en la forma más eficiente. La infraestructura multimodal de los corredores de la red **principal** se construirá y coordinará, siempre que sea

transporte por ferrocarril y carretera **y, cuando sea posible, por vías navegables interiores** de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2030, salvo en casos debidamente justificados.

3. Los aeropuertos principales indicados en la parte 1b del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2050. Teniendo en cuenta la demanda potencial de tráfico, dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible.

Enmienda

1. Los corredores de la red **básica** son un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red **básica**. Los corredores de la red **básica** se basarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo y gestión coordinados de la infraestructura, con el fin de lograr un transporte multimodal eficiente en términos de consumo de recursos **y contribuir a mejorar la cohesión dentro de la Unión. La infraestructura de los corredores de la red básica se desarrollará de forma que sea posible un uso transfronterizo y sin cuellos de botella y se mejore la situación del medio ambiente de manera duradera.**

2. Los corredores de la red **básica** preverán un enfoque coordinado del uso de la infraestructura y de las inversiones para gestionar las capacidades en la forma más eficiente. La infraestructura multimodal de los corredores de la red **básica** se construirá y coordinará, siempre que sea

necesario, de la forma que optimice el uso de cada modo de transporte y la cooperación entre ellos. Los corredores de la red ***principal*** apoyarán la implantación general de sistemas interoperables de gestión del tráfico.

necesario, de la forma que optimice el uso de cada modo de transporte y la cooperación entre ellos. Los corredores de la red ***básica*** apoyarán la implantación general de sistemas interoperables de gestión del tráfico, ***la innovación y las nuevas tecnologías***.

Enmienda 151
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los corredores de la red ***principal*** incluirán puertos marítimos y sus accesos, salvo en casos debidamente justificados.

Enmienda

3. Los corredores de la red ***básica*** incluirán puertos marítimos y sus accesos, salvo en casos debidamente justificados. ***Cada corredor desarrollará autopistas del mar siempre que sea posible, con objeto de conseguir un transporte eficiente y sostenible.***

Enmienda 152
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los corredores de la red básica incluirán la estructura de cooperación existente de los corredores ERTMS y de los corredores ferroviarios de mercancías creada de conformidad con el Reglamento (UE) n° 913/2010, cuyo trabajo se integrará en el de los corredores de la red básica. Cuando sea necesario y esté debidamente justificado, se añadirán tramos adicionales a los corredores ferroviarios de mercancías a fin de asegurar su coherencia con los corredores de la red básica. Se tomarán en consideración corredores «verdes» para la red básica cuando proceda.

Enmienda 153
Propuesta de Reglamento
Artículo 50

Texto de la Comisión

1. Cada Estado miembro participará en al menos un corredor de la red **principal**.
2. La lista de corredores de la red **principal** figura en el anexo I del Reglamento (UE) n° XXX/2012 de ... [Mecanismo «Conectar Europa»].

Enmienda

1. Cada Estado miembro participará en al menos un corredor de la red **básica**.
2. La lista de corredores de la red **básica** figura en el anexo I del Reglamento (UE) n° XXX/2012 de ... [Mecanismo «Conectar Europa»]. **Además, se aplicarán a todos los corredores de la red básica y a todos los modos de transporte las disposiciones generales establecidas en el capítulo 2, sección 7, especialmente en lo tocante a las nuevas tecnologías y la innovación.**
2 bis. Con arreglo al anexo I del Reglamento (UE) n° XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»], los corredores de la red básica figuran en los mapas indicativos esquemáticos del anexo I del presente Reglamento, que recogen los principales nodos intermodales de los corredores, los enlaces pendientes y los tramos transfronterizos.

Enmienda 154
Propuesta de Reglamento
Artículo 51

Texto de la Comisión

Artículo 51

Coordinación de los corredores de la red **principal**

1. A fin de facilitar la realización coordinada de los corredores de la red **principal**, la Comisión designará, previa consulta a los Estados miembros interesados y al Parlamento Europeo, a las personas denominadas «coordinadores europeos».
2. El coordinador europeo será elegido, en

Enmienda

Artículo 51

Coordinación de los corredores de la red **básica**

1. A fin de facilitar la realización coordinada de los corredores de la red **básica**, la Comisión designará, previa consulta a los Estados miembros interesados y al Parlamento Europeo, a las personas denominadas «coordinadores europeos».
2. El coordinador europeo será elegido, en

particular, atendiendo a su experiencia en instituciones europeas y de sus conocimientos relativos a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos.

3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en el apartado 5.

4. El coordinador actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. El mandato del coordinador europeo se referirá a un único corredor de la red **principal**. El coordinador europeo elaborará juntamente con los Estados miembros interesados un plan de trabajo de sus actividades.

5. El coordinador europeo deberá:

a) dirigir la realización coordinada del corredor de la red **principal** a fin de permitir el respeto del calendario establecido en la decisión específica sobre el corredor de la red **principal** de que se trate;

b) informar a los Estados miembros, a la Comisión y, cuando proceda, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor de la red **principal** sobre cualesquiera dificultades encontradas y contribuir a encontrar las soluciones adecuadas;

c) elaborar un informe anual para el Parlamento Europeo, la Comisión y los

particular, atendiendo a su experiencia en instituciones europeas y de sus conocimientos relativos a la financiación y evaluación socioeconómica y medioambiental de grandes proyectos.

3. La decisión de la Comisión por la que se proceda al nombramiento del coordinador europeo precisará las modalidades de ejercicio de las funciones mencionadas en el apartado 5.

3 bis. Se nombrará un coordinador especial para la ejecución del ERTMS y las autopistas del mar.

4. El coordinador actuará en nombre y por cuenta de la Comisión. El mandato del coordinador europeo se referirá a un único corredor de la red **básica**. El coordinador europeo elaborará juntamente con los Estados miembros interesados un plan de trabajo de sus actividades.

5. El coordinador europeo deberá:

a) dirigir la realización coordinada del corredor de la red **básica** a fin de permitir el respeto del calendario establecido en la decisión específica sobre el corredor de la red **básica** de que se trate;

a bis) garantizar que los planes nacionales de infraestructuras tengan en cuenta el desarrollo del corredor;

b) informar a los Estados miembros, a la Comisión y, cuando proceda, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor de la red **básica** sobre cualesquiera dificultades encontradas y contribuir a encontrar las soluciones adecuadas;
también podrá alertar a la Comisión si considera que hay un bloqueo serio a la buena marcha de un proyecto, con el fin de que se apliquen las disposiciones del artículo 59;

c) elaborar un informe anual para el Parlamento Europeo, la Comisión y los

Estados miembros interesados sobre los avances realizados en la implementación del corredor de la red *principal*;

d) consultar, en colaboración con los Estados miembros interesados, en particular, a las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructura, los operadores de transportes, los usuarios de transportes y, llegado el caso, a otras entidades públicas y privadas, con vistas a obtener un conocimiento más completo de la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de fondos para inversión y financiación y las gestiones y condiciones necesarias para facilitar el acceso a esos fondos o financiación.

6. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones mencionadas en el apartado 5.

7. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en las legislaciones de la Unión y nacionales, la Comisión *podrá solicitar* el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los corredores de la red *principal* que se inscriban dentro de su competencia.

Estados miembros interesados sobre los avances realizados en la implementación del corredor de la red *básica*;

d) consultar, en colaboración con los Estados miembros interesados, en particular, a *las autoridades municipales y locales*, las autoridades regionales *cuando proceda* y *las autoridades* locales *de transporte*, los gestores de infraestructura, los operadores de transportes, los usuarios de transportes y, llegado el caso, a otras entidades públicas y privadas, con vistas a obtener un conocimiento más completo de la demanda de servicios de transporte, las posibilidades de fondos para inversión y financiación y las gestiones y condiciones necesarias para facilitar el acceso a esos fondos o financiación. *Deberá tener recursos suficientes para contribuir activamente a lograr compromisos entre los requisitos de los proyectos y los intereses de las autoridades regionales y locales afectadas y la sociedad civil.*

6. Los Estados miembros interesados cooperarán con el coordinador europeo y le proporcionarán la información necesaria para la realización de las funciones mencionadas en el apartado 5, *también sobre la manera en que sus planes nacionales de infraestructuras tienen en cuenta el desarrollo de los corredores.*

7. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en las legislaciones de la Unión y nacionales, la Comisión *solicitará* el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los corredores de la red *básica* que se inscriban dentro de su competencia *con objeto de garantizar la coherencia y el progreso de cada corredor.*

7 bis. En el caso de que el coordinador no logre ejercer su mandato de manera satisfactoria y conforme a los requisitos del presente artículo, la Comisión podrá retirarle el nombramiento en todo

momento y proceder a su sustitución.

Enmienda 155
Propuesta de Reglamento
Artículo 52

Texto de la Comisión

1. Para cada corredor de la red **principal**, los Estados miembros interesados deberán establecer una plataforma del corredor responsable de la definición de los objetivos generales del corredor de la red **principal** y de la elaboración y supervisión de las medidas mencionadas en el artículo 53, apartado 1.

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros interesados y, **llegado el caso**, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

3. La plataforma del corredor estará presidida por el coordinador europeo.

4. La plataforma del corredor se constituirá en forma de entidad jurídica

Enmienda

1. Para cada corredor de la red **básica**, los Estados miembros interesados deberán establecer una plataforma del corredor responsable de la definición de los objetivos generales del corredor de la red **básica** y de la elaboración y supervisión de las medidas mencionadas en el artículo 53, apartado 1.

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros interesados y, **en principio**, por otras entidades públicas y privadas, **tales como las autoridades regionales y locales interesadas**. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor, **al igual que las empresas ferroviarias como usuarias del corredor y los representantes de las autoridades portuarias de los puertos marítimos e interiores afectados por el corredor**.

Los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el Reglamento (UE) n° 913/2010 serán la base para la dimensión ferroviaria de la plataforma del corredor, según el caso.

3. La plataforma del corredor estará presidida por el coordinador europeo.

4. La plataforma del corredor se constituirá en forma de entidad jurídica permanente,

permanente, como, por ejemplo, una agrupación europea de interés económico.

5. La creación de plataformas de corredores no va en perjuicio del principio de que el beneficiario de la ayuda financiera de la UE es el responsable último de la ejecución del proyecto.

como, por ejemplo, una agrupación europea de interés económico.

5. La creación de plataformas de corredores no va en perjuicio del principio de que el beneficiario de la ayuda financiera de la UE es el responsable último de la ejecución del proyecto.

5 bis. Con objeto de evitar duplicaciones de las actividades, debe garantizarse una coordinación adecuada entre las plataformas de los corredores y las estructuras contempladas en el Reglamento (UE) n° 913/2010.

Enmienda 156

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Para cada corredor de la red **principal**, los Estados miembros interesados, en cooperación con la plataforma del corredor, elaborarán conjuntamente y notificarán a la Comisión un plan de desarrollo del corredor en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento. En dicho plan figurarán, en particular:

Enmienda

1. Para cada corredor de la red **básica**, los Estados miembros interesados **y las autoridades regionales**, en cooperación con la plataforma del corredor, elaborarán conjuntamente y notificarán a la Comisión un plan de desarrollo del corredor en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento. En dicho plan figurarán, en particular:

Enmienda 157

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) una descripción de las características del corredor de la red **principal**, incluidos los cuellos de botella;

Enmienda

a) una descripción de las características del corredor de la red **básica**, incluidos **los tramos transfronterizos** y los cuellos de botella;

Enmienda 158
Propuesta de Reglamento
Artículo 53 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) los objetivos del corredor de la red ***principal***, en particular en cuanto a sus prestaciones expresadas en términos de calidad del servicio, capacidad y conformidad con los requisitos mencionados en el capítulo II;

Enmienda

b) los objetivos del corredor de la red ***básica***, en particular en cuanto a sus prestaciones expresadas en términos de calidad, ***accesibilidad y seguridad*** del servicio, capacidad y conformidad con los requisitos mencionados en el capítulo II;

Enmienda 159
Propuesta de Reglamento
Artículo 53 – apartado 1 – letra e – guión 5

Texto de la Comisión

– medidas previstas para mitigar ***las emisiones de gases de efecto invernadero***;

Enmienda

– medidas previstas para mitigar ***los efectos negativos para el medio ambiente***;

Enmienda 160
Propuesta de Reglamento
Artículo 53 – apartado 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) medidas para establecer procedimientos de consulta pública adaptados al desarrollo de los proyectos de interés común del corredor, en particular cuando afectan a tramos transfronterizos, en el contexto de los cuales el coordinador deberá velar por que se realice una consulta pública extensiva con todas las partes interesadas y con la sociedad civil con suficiente antelación y por que se elaboren medidas para identificar los problemas, si los hubiese, y proponer soluciones para el desarrollo del plan del corredor y la ejecución armonizada del mismo;

Justificación

En el pasado, ciertos proyectos han sufrido retrasos y contestación por no haber sido sometidos a un extenso procedimiento de información y consulta pública. Conviene por tanto aprovechar la nueva figura del coordinador de los corredores para que promueva, en primer lugar, una amplia consulta con la sociedad civil, y que pueda desde una perspectiva supranacional superar los obstáculos al desarrollo de los proyectos de interés común.

Enmienda 161

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. El plan de desarrollo del corredor debe tener en cuenta los esfuerzos ya efectuados por los Estados miembros y por los gestores o administradores de infraestructuras pertinentes a la hora de aplicar el Reglamento (UE) n° 913/2010, así como la experiencia y los resultados de las empresas de los corredores ferroviarios de mercancías existentes o de las entidades interesadas.

Justificación

En algunos Estados miembros no existen empresas para los corredores ferroviarios de mercancías, por lo que es importante pensar en otras entidades que puedan aportar los conocimientos técnicos oportunos.

Enmienda 162

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. A fin de apoyar la realización de los corredores de la red ***principal***, la Comisión ***podrá adoptar*** decisiones de ejecución en relación con los mismos. Estas decisiones podrán:

a) incluir la planificación de la inversión, los costes relacionados y el calendario de ejecución considerados necesarios para la realización de los corredores de la red

3. A fin de apoyar la realización de los corredores de la red ***básica***, la Comisión ***adoptará*** decisiones de ejecución en relación con los mismos. Estas decisiones podrán:

a) incluir la planificación de la inversión, los costes relacionados y el calendario de ejecución considerados necesarios para la realización de los corredores de la red

principal de conformidad con los objetivos del presente Reglamento;

b) definir todas las medidas destinadas a reducir los costes externos, en particular las emisiones de gases de efecto invernadero y de ruido, y las medidas destinadas a promover la introducción de nuevas tecnologías de gestión del tráfico y de la capacidad;

c) establecer otras medidas que sea necesarias para la ejecución del plan de desarrollo del corredor y para el uso eficiente de la infraestructura del corredor de la red principal.

básica de conformidad con los objetivos del presente Reglamento;

b) definir todas las medidas destinadas a reducir los costes externos, en particular las emisiones de gases de efecto invernadero y de ruido, y las medidas destinadas a promover la introducción de nuevas tecnologías de gestión del tráfico y de la capacidad.

Justificación

La letra c) va demasiado lejos para un acto de ejecución y debe suprimirse.

Enmienda 163

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Cuando algunas secciones del corredor coincidan con los corredores contemplados en el Reglamento (UE) n° 913/2010, en la elaboración del plan de desarrollo del corredor se tendrán en cuenta el plan de desarrollo y el estudio de mercado ya previstos en dicho Reglamento.

Justificación

El objetivo es idéntico al de la enmienda precedente, a saber, evitar que se duplique el trabajo ya realizado en el marco del Reglamento (UE) n° 913/2010 sobre mercancías.

Enmienda 164

Propuesta de Reglamento

Artículo 54 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros informarán continuamente a la Comisión a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec) sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad.

Los Estados miembros facilitarán a la Comisión resúmenes de los planes y

Enmienda

1. Los Estados miembros informarán continuamente **y de manera transparente** a la Comisión a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec) sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad. ***Esto incluirá datos estadísticos detallados sobre todas las ayudas financieras pertinentes en forma de subvenciones, préstamos u otros instrumentos financieros, utilizados para cada proyecto de interés común y para cada modo de transporte, tanto en la red básica como en la global, a escala de la Unión y de los respectivos Estados miembros. Las formas de ayuda económica que se tendrán en cuenta para este informe son, en concreto:***

- ayuda financiera contemplada en el Reglamento XXXX [Mecanismo «Conectar Europa»];***
- ayuda financiera contemplada en los Reglamentos XXXX y XXXX [Fondo de Cohesión, FEDER];***
- ayuda financiera contemplada en el Reglamento XXXX [Horizonte 2020];***
- ayuda financiera en forma de préstamos e instrumentos financieros facilitados por el Banco Europeo de Inversiones;***
- cualquier otro tipo de recursos.***

El TENtec será público y fácilmente accesible; contendrá información actualizada y específica para cada proyecto sobre las formas y los importes de la cofinanciación de la Unión, así como sobre los progresos de cada proyecto.

Los Estados miembros facilitarán a la Comisión resúmenes de los planes y

programas nacionales que elaboren con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en particular en relación con la red **principal**. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.

programas nacionales que elaboren con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en particular en relación con la red **básica**. Una vez adoptados, los Estados miembros enviarán los planes y programas nacionales a la Comisión a título informativo.

Enmienda 165
Propuesta de Reglamento
Artículo 54 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Cada dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, y previa consulta con el Comité mencionado en el artículo 54, la Comisión publicará un informe de situación sobre la implementación de las orientaciones que presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

Enmienda

2. Cada dos años a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, y previa consulta con el Comité mencionado en el artículo 54, la Comisión publicará un informe de situación sobre la implementación de las orientaciones que presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. ***El informe contendrá datos estadísticos detallados sobre la utilización de las distintas formas de ayuda financiera mencionadas en el apartado 1, para los distintos modos de transporte y otros elementos de la red básica y de la global, tal como se define en los capítulos II y III, a escala de la Unión y para cada Estado miembro.***

Asimismo, el informe:

- analizará y definirá el carácter dinámico y evolutivo de la red transeuropea de transporte en lo relativo a los proyectos de interés común completados, que comporten cambios potenciales en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías, así como la utilización modal;***
- facilitará información detallada sobre la coordinación interna de la Comisión de todas las formas de ayuda financiera mencionadas en el apartado 1 con miras a***

garantizar una aplicación coherente de las orientaciones de la RTE-T en consonancia con sus objetivos y prioridades.

Justificación

El informe de situación que debe preparar la Comisión debe contener datos más detallados y elementos adicionales. Debe reflejar y definir el carácter evolutivo de la RTE-T, además de facilitar información detallada sobre la coordinación interna de la Comisión de todas las formas de ayuda financiera para la RTE-T.

Enmienda 166

Propuesta de Reglamento

Artículo 54 – apartado 3 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) adaptar el mapa de los corredores de la red básica para reflejar cualquier modificación en la lista de corredores de la red básica definida en el anexo I del Reglamento (UE) nº XXXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»].

Justificación

Para adaptar el mapa de los corredores de la red básica, debe preverse un acto delegado.

Enmienda 167

Propuesta de Reglamento

Artículo 54 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 54 bis

Participación de las autoridades regionales y locales y de la sociedad civil
Los Estados miembros deben velar por que, en la fase de planificación y construcción de un proyecto, se tengan debidamente en cuenta los intereses de las autoridades regionales y locales, así como de la sociedad civil local, afectadas por un proyecto de interés común. A más tardar

el 1 de diciembre de 2013, la Comisión presentará orientaciones y un manual de mejores prácticas a este fin.

Justificación

La Comisión debe desarrollar algunas orientaciones y un manual de mejores prácticas a fin de implicar adecuadamente a la sociedad civil local y regional en los proyectos de la RTE-T y desarrollar estos proyectos con ella y no en su contra. De esta manera podrían evitarse largos y costosos retrasos en los proyectos.

Enmienda 168
Propuesta de Reglamento
Artículo 54 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 54 ter

Metodologías para el análisis de rentabilidad socioeconómica y la evaluación del valor añadido europeo y del impacto climático

Basándose en las definiciones del artículo 3, la Comisión desarrollará metodologías detalladas para:

- un análisis de rentabilidad socioeconómica;***
- la evaluación del valor añadido europeo;***
- la evaluación del impacto climático.***

Se utilizarán estas metodologías para la evaluación de proyectos de interés común tal como se definen en el artículo 7. La Comisión velará especialmente por reducir al mínimo la carga administrativa que pueda conllevar el proceso de evaluación ampliado, especialmente en el caso de los proyectos más pequeños para los que se hayan previsto un presupuesto total poco importante.

Estas metodologías se adoptarán mediante actos delegados a más tardar el 31 de enero de 2014 de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo

Justificación

Los nuevos requisitos, como la evaluación del impacto climático, deben lograr su objetivo sin complicar innecesariamente los procedimientos administrativos, que pueden presentar dificultades para los proyectos más pequeños y para algunos Estados miembros.

Enmienda 169
Propuesta de Reglamento
Artículo 57

Texto de la Comisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión revisará la realización de la red *principal* y evaluará *el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y los avances registrados*.

Enmienda

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión, *con la ayuda de los coordinadores europeos*, revisará la realización de la red *básica* y evaluará:

- a) el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento;*
- b) los avances registrados en la aplicación del presente Reglamento;*
- c) los cambios en los flujos de transporte de pasajeros y mercancías;*
- d) la evolución de las inversiones en infraestructuras de transporte nacionales;*
- e) la necesidad de realizar modificaciones en el presente Reglamento.*

Además de esta revisión, la Comisión evaluará si deben incluirse nuevos tramos en la red básica, como es el caso de algunos antiguos proyectos prioritarios transfronterizos enumerados en la Decisión n° 661/2010/UE sobre las orientaciones de las RTE-T.

Enmienda 170
Propuesta de Reglamento
Artículo 59 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. La Comisión, en el ámbito de su actividad de seguimiento de la realización de la red principal y teniendo en consideración el principio de proporcionalidad y subsidiariedad, podrá decidir las medidas adecuadas.

suprimido

Justificación

La Comisión no debe tener derecho a decidir unilateralmente sobre estas medidas. Por lo tanto, debe suprimirse este apartado.

**Enmienda 171
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 04/33**

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- el tramo ferroviario Aarhus - Frederikshavn - Hirtshals***
- las vías navegables interiores suecas que conectan Gotemburgo con los lagos del interior***
- las vías navegables interiores suecas que conectan Estocolmo con los lagos del interior***

Se añaden a la red global:

- la línea ferroviaria Nyköping - Gedser***
- las vías navegables interiores suecas que conectan Gotemburgo con los lagos del interior***
- las vías navegables interiores suecas que conectan Estocolmo con los lagos del interior***

**Enmienda 172
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 05/33**

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- el tramo ferroviario Aarhus - Frederikshavn - Hirtshals***
- el tramo ferroviario Aarhus - Hirtshals - Frederikshavn***

Enmienda 173
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 07/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añade a la red básica:

- el aeropuerto de Nottingham East Midlands (UK)***

Enmienda 174
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 08/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- los puertos de Guayana (FR) y Lille***

Se añade a la red básica de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías y de carretera:

- el tramo Nantes Saint Nazaire - Lyon (FR)***

Se añade a la red global:

- la conexión ferroviaria entre Colmar (FR) y Friburgo (DE)***

Enmienda 175
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 10/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- los puertos de Bergen op Zoom, Almelo, Moerdijk, Nimega y Kortrijk-Bossuit***
- el puerto de Deventer***

Se añade a la red global:

- la línea de transporte ferroviario de mercancías Valenciennes - Mons***

Enmienda 176
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 11/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- el aeropuerto de Lieja-Bierset (BE)***
- el puerto de Valenciennes***

Enmienda 177
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 12/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red global:

- la conexión ferroviaria Berlín - Küstrin***
- Kietz - Kostrzyn nad Odra - Gdansk***
- la conexión ferroviaria Berlín - Forst (Lausitz) - Wrocław***

Se añade a la red básica:

- el puerto de Núremberg***

Enmienda 178
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 13/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red global:

- la conexión ferroviaria de alta velocidad Ustí nad Labem - Dresde***
- la modernización del tramo de la estación fronteriza de Česká Kubice a Ratisbona***

Enmienda 179
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 14/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- la conexión ferroviaria Berlín - Szczecin***
- la conexión ferroviaria de alta velocidad Praga- Lovosice***
- el puerto de Usti nad Labem***
- el puerto de Komarno***

Enmienda 180
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 15/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- la conexión ferroviaria y por carretera Berlín - Szczecin***

Enmienda 181
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 16/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añade a la red básica:

- el puerto de Santa Cruz de Tenerife***

(ES)

Se añaden a la red global los siguientes tramos de transporte ferroviario de mercancías:

- Ávila - Salamanca*
- León - Zamora - Salamanca - Plasencia*
- Los Rosales - Zafra*
- Torralba - Soria - Castejón*

Enmienda 182
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 17/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- el aeropuerto de Las Palmas de Gran Canaria (ES)*
- el aeropuerto de Tenerife Sur (ES)*
- el aeropuerto de Málaga (ES)*
- el aeropuerto de Alicante (ES)*
- la plataforma multimodal de Alcázar de San Juan (ES)*
- la plataforma multimodal de León (ES)*
- la plataforma multimodal de Antequera (ES)*
- la plataforma multimodal de Murcia (ES)*
- la plataforma multimodal de Valladolid (ES)*
- la plataforma multimodal de Zaragoza (ES)*

Se añaden a la red global el siguiente tramo de transporte ferroviario de pasajeros:

- Los Rosales - Zafra*

Se añaden a la red global los siguientes tramos de carretera:

- *Ávila - Salamanca*
- *Ávila - Villacastín*

Enmienda 183
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 18/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- *el puerto de Cagliari (IT)*
- *el puerto de Cremona*
- *el puerto de Mantua*
- *la plataforma multimodal de Cervignano*
- *la plataforma multimodal de Florencia*
- *la plataforma multimodal de Verona*

Enmienda 184
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 19/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añade a la red básica:

- *el aeropuerto de Cagliari (IT)*

Enmienda 185
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 20/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- *la conexión ferroviaria de mercancías Ungheni - Iasi - Suceava - Dej - Cluj Napoca - Coslari*

Enmienda 186
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volumen 21/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- la conexión ferroviaria de pasajeros Ungheni - Iasi - Suceava - Dej - Cluj Napoca - Coslari*
- la conexión por carretera Ungheni - Miclauseni - Miraslau - Sebes*
- las conexiones por carretera Bucarest - Craiova - Calafat*
- el puerto de Galati*

Se añade a la red global:

- la conexión por carretera Constanta - Tulcea - Galati - Braila*

Enmienda 187
Propuesta de Reglamento
Anexo I – Volúmenes 22/33 y 23/33

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica:

- el puerto de Irakleio (EL)*
- el aeropuerto de Irakleio (EL)*

Enmienda 188
Propuesta de Reglamento
Anexo II – sección 1a

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica los nodos siguientes:

- Cagliari (IT)*
- Irakleio (EL)*
- Las Palmas de Gran Canaria / Santa*

Cruz de Tenerife (ES)

Enmienda 189
Propuesta de Reglamento
Anexo II – sección 2

Texto de la Comisión

Enmienda

Se añaden a la red básica los puertos siguientes:

- Cagliari (IT)***
- Irakleio (EL)***
- Santa Cruz de Tenerife (ES)***
- Felixstowe - Harwich (agrupación) (UK)***

Enmienda 190
Propuesta de Reglamento
Anexo II – sección 2 bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Se añaden al presente anexo las listas de aeropuertos, puertos, puertos interiores y terminales ferroviarias/viales pertenecientes a la red básica y a la red global.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es uno de los proyectos clave de la Unión Europea. Es la columna vertebral del mercado común, indispensable para la movilidad de los ciudadanos de la UE, para la cohesión económica, social y territorial, y para crear crecimiento económico y empleos.

Los retos actuales para la realización de la RTE-T son bien conocidos: un retraso importante en la finalización de muchos proyectos de la RTE-T, dificultades en la financiación de proyectos en tiempos de crisis económica, falta de coordinación entre los distintos instrumentos financieros administrados de manera centralizada y descentralizada, y la falta de información y de estadísticas sobre la financiación de los proyectos, en especial aquellas ayudas financieras que provienen de los Fondos Estructurales y de Cohesión y del BEI.

En esta propuesta, la Comisión buscaba superar estos retos mediante cambios significativos en la política actual de la RTE-T.

Metodología y estructura de doble capa:

La predeterminación de los proyectos de interés común ilustrada en los mapas del anexo se basa ahora en una metodología con criterios comunes para toda la red y todos los modos de transporte. La Comisión explicó esta metodología en la audiencia sobre las orientaciones de la RTE-T celebrada el 8 de mayo de 2012 y también en la documentación relacionada que distribuyó en aquella ocasión.

Para los ponentes, esta nueva metodología constituye un elemento crucial de la nueva política de la RTE-T. Ayuda a entender la estructura de la RTE-T y fomenta la planificación estratégica y conceptual a fin de integrar a todas las regiones por igual y según las necesidades de transporte. También ayudará a evitar decisiones arbitrarias. De hecho, la dimensión europea es la que debe contar en la RTE-T en vez de los deseos estrictamente nacionales, regionales o locales. Para los ponentes, la metodología subyacente que la Comisión incluye en su propuesta es sólida y equilibrada.

Esta metodología comporta una estructura de doble capa: la red global y la red básica. Constituye la base para determinar los proyectos de interés común y los ponentes apoyan plenamente este enfoque de dos capas. Lo mismo se aplica a los anexos del presente Reglamento, que definen los potenciales proyectos de interés común como resultado de la metodología aplicada. Los ponentes se limitan a proponer dos ajustes menores **dentro** del marco de la metodología y aplicando plenamente su lógica:

1) la inclusión de aeropuertos de mercancías que superen el 1 % del total anual del transporte aéreo de mercancías, con lo que los aeropuertos de Lieja y East Midlands pasan a formar parte de la red básica;

2) la inclusión de nodos urbanos en las principales islas europeas. De esta manera, Cagliari en Cerdeña (1 680 000 habitantes), Irakleio en Creta (NUTS 1 con 1 110 000 habitantes) y Las

Palmas de Gran Canaria (NUTS 1 con 2 120 000 habitantes) se convertirían en nodos urbanos y sus puertos y aeropuertos respectivos pasarían a formar parte de la red básica.

Prioridades y valor añadido de la UE:

Maximizar el valor añadido europeo y conseguir el mayor progreso posible con recursos económicos escasos debe ser una de las prioridades clave de la RTE-T. Para cumplir este objetivo, la Comisión propone asignar prioridades de una manera más decidida. Se concentra claramente en los elementos más importantes de la RTE-T (en concreto, cuellos de botella, enlaces pendientes y proyectos transfronterizos), así como en los modos de transporte sostenibles y en los elementos complementarios, tales como los STI. Los ponentes comparten este enfoque. Sin embargo, proponen ir más allá de la propuesta de la Comisión. Sobre todo, se trata de definir algunos criterios más estrictos para los proyectos de interés común mediante una mejor estructuración de los artículos 4 (Objetivos) y 10 (Prioridades), así como limitando ligeramente las condiciones de admisibilidad del artículo 7.

Además, en la propuesta de la Comisión, el valor añadido europeo es un concepto más bien vago, que parece tener significados distintos para los distintos actores. En opinión de los ponentes, es necesario introducir una definición adaptada a la RTE-T. Lo mismo se aplica al análisis de rentabilidad socioeconómica.

La Comisión debe llevar a cabo la tarea de trabajar sobre las metodologías detalladas para evaluar proyectos de interés común, una vez adoptado el presente Reglamento. El formato de acto delegado garantizaría que el Parlamento participe en este proceso.

Los ponentes comparten el punto de vista de la Comisión en el sentido de que deben existir fechas límite vinculantes para completar tanto la red básica como la global (2030 y 2050 respectivamente). De esta manera se ayudará a crear el impulso necesario para la RTE-T.

La RTE-T y el crecimiento sostenible:

Asimismo, es necesaria una vinculación más fuerte entre los objetivos y prioridades de la RTE-T, por una parte, y la Estrategia Europa 2020, por otra, a fin de reflejar mejor los desafíos futuros.

Teniendo en cuenta los efectos a largo plazo sobre el clima de las infraestructuras de transporte, parece indispensable que se lleven a cabo evaluaciones de impacto climático para los proyectos de infraestructuras nuevas o modernizadas. Ello resulta aún más necesario ante los enormes desafíos para la política de transportes de reducir las emisiones de carbono y los ambiciosos objetivos que de ella se derivan y se definen en el Libro Blanco de la política de transporte. Por lo tanto, las evaluaciones de impacto climático deben incorporarse al análisis de rentabilidad socioeconómica que se requiere en el artículo 7.

Coordinación e instrumentos de ejecución:

En el capítulo IV, la Comisión propone un enfoque de corredores de la red básica multimodal. Los diez corredores de la red principal propuestos cubren los flujos transfronterizos de larga distancia más importantes. Funcionan como instrumento clave para la ejecución coordinada

de la red básica. Estos corredores, en principio, abarcarán tres modos de transporte y atravesarán al menos tres Estados miembros generalmente estableciendo conexiones con un puerto marítimo.

La Comisión propone que se designen coordinadores europeos para la coordinación y la gobernanza de los corredores de la red básica (artículo 51). Las plataformas de corredores bajo la presidencia de los respectivos coordinadores europeos facilitarán la gobernanza de dichos corredores (artículo 52). La plataforma se podrá constituir en forma de entidad jurídica permanente, como, por ejemplo, una agrupación europea de interés económico. En cooperación con la plataforma del corredor, los Estados miembros elaborarán conjuntamente planes de desarrollo del corredor.

Los ponentes apoyan este punto de vista. Una mejor coordinación es realmente otro pilar de la nueva política de la RTE-T. La experiencia de los coordinadores para algunos de los actuales proyectos prioritarios de la RTE-T es, hasta el momento, positiva. Es necesario clarificar y enriquecer esta nueva función. Con la plataforma de corredor y el plan de desarrollo del corredor, podrán basarse en una estructura armonizada. Los ponentes consideran que se trata del enfoque adecuado. Se han añadido, no obstante, un par de elementos. Por ejemplo, la estructura de gobernanza de los corredores debe tener mejor en cuenta otros enfoques de corredor (entre otros, los corredores de mercancías). También debe mejorar la implicación de las autoridades regionales y locales, así como de los representantes de los puertos marítimos e interiores.

Observaciones sobre modos de transporte específicos:

Los ponentes celebran la intención de la Comisión de fortalecer los puertos marítimos de la UE como pasarelas multimodales, a la vez que insisten en que el concepto de «autopistas del mar» sigue siendo más bien vago. Además, han perdido categoría, en comparación con el papel más bien destacado que presentan en las actuales orientaciones de la RTE-T. Por este motivo y a fin de subrayar su importancia estratégica, los ponentes proponen solicitar una actualización al proyecto de autopistas del mar.

En cuanto a las vías de navegación interior, los ponentes celebran el enfoque en este modo de transporte, en especial en lo relativo al Mecanismo «Conectar Europa». Sin embargo, algunas zonas de importancia específica para especies de la flora y la fauna, tales como ríos naturales, vírgenes, de flujo libre, y espacios Natura 2000, deberían estar exentos de los requisitos de las vías de navegación interior, en especial los requisitos de la clase IV del artículo 17. Los buques deben adaptarse a los ríos y no los ríos a los buques.

Preocupaciones de la sociedad civil local y retrasos en los proyectos:

La Comisión no ha abordado una cuestión de importancia siempre creciente: ¿cómo puede garantizarse que la consulta y la participación de los ciudadanos afectados por determinado proyecto (por ejemplo, emisiones de ruido del ferrocarril, contaminación, etc.) sean adecuadas? Resulta fundamental para mitigar las repercusiones de los proyectos controvertidos y evitar los conflictos a largo plazo en el ámbito local o regional, que a menudo tienen como resultado retrasos significativos del proyecto. Actualmente una serie de proyectos clave se enfrentan a una fuerte oposición de la población local (por ejemplo, el

túnel de base Lyon-Turín o Stuttgart 21). Por ello, debe exigirse a la Comisión que elabore algunas orientaciones con miras a implicar adecuadamente a las autoridades locales y regionales y a la sociedad civil en los proyectos de la RTE-T y desarrollar estos proyectos con ellos y no en su contra.

Transparencia, supervisión e información, y coordinación interna:

En virtud del artículo 54, apartado 1, de la propuesta de orientaciones de la RTE-T, los Estados miembros informarán periódicamente a la Comisión, a través del sistema geográfico, técnico e interactivo de información de la red transeuropea de transporte (TENtec), sobre los avances registrados en la ejecución de los proyectos de interés común y sobre las inversiones realizadas con esta finalidad.

Este sistema posee un fuerte potencial a la hora de mejorar la situación actual, insatisfactoria, en lo que se refiere a la disponibilidad de información sobre todos los tipos distintos de financiación para los proyectos de interés común. En concreto, la Comisión de Transportes y Turismo ha criticado en el pasado la falta de transparencia y de información sobre proyectos de la RTE-T financiados por los Fondos Estructurales y de Cohesión.

No obstante, con arreglo a la propuesta de la Comisión, no queda totalmente claro si los Estados miembros tendrán que introducir en el TENtec datos de todos los instrumentos de financiación. Los ponentes han decidido aclararlo y además incluir datos sobre los préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI). Asimismo, no solo deben reforzarse las obligaciones de los Estados miembros en materia de presentación de informes. El informe de situación semestral que debe preparar la Comisión debe contener también datos más detallados y elementos adicionales. Debe reflejar y definir el carácter evolutivo de la RTE-T, además de facilitar información detallada sobre la coordinación interna de la Comisión de todas las formas de ayuda financiera para la RTE-T. Esto último resulta muy importante de manera que el Parlamento Europeo pueda tener una visión de conjunto sobre si la política de financiación de todos los programas financieros se lleva a cabo de conformidad con las orientaciones de la RTE-T.

15.10.2012

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y SEGURIDAD ALIMENTARIA

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ponente de opinión: Elena Oana Antonescu

BREVE JUSTIFICACIÓN

Introducción

El transporte constituye la columna vertebral de toda economía sólida y es una de las claves de la cohesión social y la integración en nuestra sociedad.

Las deficiencias de las redes transeuropeas de transporte (RTE-T) tienen consecuencias considerables para la libre circulación de mercancías y personas. Una infraestructura de transporte accesible y eficiente resulta esencial para la prestación de servicios operativos de transporte, fundamental para la libre circulación y vital para que las regiones de la Unión Europea puedan seguir siendo competitivas dentro del mercado único europeo. Una de las condiciones esenciales para el buen funcionamiento del sistema de transporte es la presencia de infraestructura inteligente. Las inversiones en infraestructuras tienen un período de amortización muy largo y ofrecen ventajas si se construyen de forma correcta o se conciben para muchas generaciones.

Elementos clave de la mejora de la RTE-T

La ponente está, en principio, de acuerdo con el concepto dual de red principal y red global complementarias. La red principal determinará en gran medida el carácter y la naturaleza de la red global. No obstante, dados los largos calendarios de realización hasta 2030 y 2050, será difícil anticipar tanto el futuro y trabajar con plazos vinculantes.

La ponente considera que el objetivo de las orientaciones es mejorar la conectividad y, por ende, el funcionamiento del mercado único permitiendo el crecimiento económico y la movilidad, vitales para la calidad de vida de los ciudadanos europeos.

A la hora de elegir los proyectos, la ponente opina que el punto de partida en las distintas zonas geográficas de la Unión Europea puede ser muy diverso. Por tanto, es muy necesario adoptar un planteamiento diferenciado y equilibrado que tenga en cuenta esta situación, las necesidades futuras de las respectivas regiones y Estados miembros y el carácter complementario de los distintos modos de transporte. Por ejemplo, desde el punto de vista ambiental el ferrocarril o las vías navegables interiores tienen una ventaja potencial sobre el transporte por carretera, pero nunca podrán alcanzar la capilaridad de este, que sigue siendo irremplazable sobre todo para zonas o puntos de entrega mal conectados o remotos, para cubrir la última distancia que queda, por ejemplo, hasta puertos marítimos y también en relación con distancias cortas o pequeñas cantidades de carga.

La utilización de combustibles fósiles en la mayor parte de los modos de transporte ha venido dominando, pero esta situación está empezando a cambiar: la electricidad verde, los combustibles alternativos, los camiones EURO 5 y 6 con emisiones muy reducidas y las mejoras en la eficiencia de todos los modos de transporte deberían ser buenas opciones en el futuro.

También sería viable y demostraría el valor añadido europeo paliar las lagunas existentes, como las conexiones fronterizas y los cuellos de botella, pero esta cuestión no atañe solo a las infraestructuras. Es necesario que se acometan reformas administrativas que agilicen los procedimientos en las fronteras. Por tanto, la ponente anima a la Comisión a proseguir sus actuales esfuerzos en este sentido.

En las zonas urbanas, el transporte genera embotellamientos, ruido y contaminación atmosférica. Estos elementos repercuten negativamente en la calidad del aire y en la calidad de vida de las ciudades que, según las proyecciones demográficas, atraerán a más personas tanto en la actualidad como en el futuro. Las mejoras en las emisiones de gases de turismos y camiones se han visto debilitadas por el crecimiento de la demanda de transporte. Una posible solución podría ser el aumento del uso urbano de vehículos con bajas emisiones o incluso ninguna. La demanda de transporte es muy sensible, por lo que hay que ofrecer al público alternativas convincentes para impulsar los cambios necesarios.

La ponente acoge positivamente el empeño que la Comisión ha puesto en el artículo 5 para que se haga un uso eficiente de las infraestructuras, puesto que resultará rentable en términos de costes para todas las partes e irá en la misma dirección de las medidas que el Parlamento adopte en relación con la hoja de ruta hacia una Europa eficiente en el uso de los recursos. Entre dichas medidas deberían estar la utilización de sistemas inteligentes de transporte, la navegación por satélite, la mejora de la logística (hoy, el 25 % de los vehículos pesados siguen teniendo que circular vacíos), una transición intermodal suave que permita a cada modo de transporte aprovechar sus propias cualidades, y la continuación de la investigación y el desarrollo en este ámbito.

La construcción de infraestructuras en forma de vías férreas, autopistas, etc. puede tener consecuencias notables para los hábitats naturales y puede contribuir a poner en peligro la existencia de algunas especies animales. La protección de la biodiversidad tiene un impacto fundamental en la viabilidad de nuestros ecosistemas y en los beneficios que nos aportan. Por tanto, en la concepción, la construcción y la financiación de las infraestructuras de transporte

deben tenerse plenamente en cuenta los estudios sobre las consecuencias negativas para la biodiversidad.

La ponente considera que la revisión de la aplicación de la red principal que ha realizado la Comisión antes del 31 de diciembre de 2023 tendrá en cuenta la situación económica y presupuestaria de la Unión y en los distintos Estados miembros y evaluará, en consulta con los Estados miembros, si la red básica debería modificarse teniendo en cuenta la evolución de los flujos de transporte y la planificación nacional de las inversiones.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos.

Enmienda

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos.
Se podría fomentar la interoperabilidad ferroviaria mediante soluciones innovadoras destinadas a mejorar la compatibilidad entre sistemas, tales como el equipo de a bordo y el gálibo de las vías.

Justificación

Las soluciones innovadoras para la mejora de la interoperabilidad deben ser consideradas en el Reglamento.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) La política sobre redes transeuropeas de transporte debe contribuir a los objetivos climáticos de la UE 2050 de acuerdo con la Comunicación de la Comisión «Una hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050». Para ello, los objetivos correspondientes deben ser tomados como base para definir criterios específicos para la implementación de los proyectos y la asignación de fondos.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

Enmienda

(11) La red principal debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

(11) La red principal debe determinarse y ejecutarse con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo ***y que tengan por objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generados por el transporte***, en particular los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(23 bis) La legislación de la Unión sobre las orientaciones de la RTE-T debe garantizar que los proyectos de infraestructuras de la Unión tengan en cuenta también de forma oportuna los aspectos relativos al medio ambiente y a la biodiversidad al tiempo que se dan pasos medibles hacia una economía baja en carbono, resistente al clima y eficiente en términos de recursos. Las redes transeuropeas de transporte deben asimismo contribuir a alcanzar los objetivos de la Estrategia 2020 y a favorecer la transición hacia una economía y sociedad con bajas emisiones de carbono.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – letra e

Texto de la Comisión

Enmienda

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se hubiera generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada;

e) «valor añadido europeo»: en relación con un proyecto, valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se hubiera generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada; ***Este valor añadido contribuirá a alcanzar los objetivos de la estrategia Europa 2020 y de la Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica en 2050;***

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. La red transeuropea de transporte posibilitará la realización de servicios y operaciones de transporte que:

Enmienda

1. La red transeuropea de transporte ***reforzará la cohesión territorial de la Unión, contribuirá a la plena realización del mercado único europeo*** y posibilitará la realización de servicios y operaciones de transporte que:

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad;

Enmienda

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad ***de la Unión en una perspectiva mundial***;

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) complementen la libre circulación de mercancías y personas dentro del mercado interior y ofrezcan servicios de movilidad de gran calidad con un uso más eficiente de los recursos;

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) sean económicamente eficientes, contribuyan a los objetivos de un transporte hipocarbónico y limpio, seguridad de abastecimiento y protección del medio ambiente, sean seguros desde los puntos de vista operacional y físico y tengan un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

Enmienda

b) sean económicamente eficientes, contribuyan a los objetivos de un transporte hipocarbónico y limpio, seguridad de abastecimiento y protección del medio ambiente, ***reduzcan aun más las emisiones de gases de efecto invernadero de acuerdo con los objetivos climáticos de la UE 2050 y de la «Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050»***, sean seguros desde los puntos de vista operacional y físico y tengan un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados;

Enmienda

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados ***para todos los tipos de transporte***;

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) proporcionen una accesibilidad *adecuada* a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda

d) proporcionen una accesibilidad ***y una conectividad adecuadas*** a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) reduzcan las consecuencias para el medio ambiente y los activos naturales esenciales, como el agua, la tierra y los ecosistemas;

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte;

a) la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales de transporte ***y las rutas de tráfico transfronterizas;***

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente con la garantía de un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

c) el desarrollo de todos los modos de transporte de manera coherente ***con los objetivos climáticos de la UE*** y con la garantía de un transporte sostenible y económicamente eficiente a largo plazo;

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión

e) el uso eficiente de la infraestructura;

Enmienda

e) el uso eficiente **y adecuado** de la infraestructura **moderna**;

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

f) **el fomento del uso preferente del tipo de transporte cuyo impacto sea más neutro** en carbono;

Enmienda

f) **la necesidad de promocionar un uso más amplio de los mejores modos de transporte posibles neutros** en carbono;

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra j

Texto de la Comisión

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas y otras zonas periféricas;

Enmienda

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas, **zonas de montaña y aisladas** y otras zonas periféricas;

Justificación

Conviene explicitar a las regiones de montaña que, por su difícil acceso así como por el hecho de ser frecuentemente zonal medioambientalmente sensibles, requieren una atención especial. Por otro lado, existen zonas aisladas que, si bien no se encuentran en la periferia, son periféricas en el sentido más amplio del término y tienen una problemática particular que conviene poner en evidencia.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra k bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

k bis) el desarrollo de infraestructuras que sean sensibles a la necesidad de proteger zonas de valor ecológico y biodiversidad.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Estos objetivos deben ser tomados como base para definir criterios específicos para la implementación de los proyectos y la asignación de fondos.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente **y sostenible** de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra b

Texto de la Comisión

b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y **los** STI;

Enmienda

b) implantación generalizada de las nuevas tecnologías y **las aplicaciones** de STI **para apoyar la conducción eficiente, por ejemplo, eliminando los atascos o cuellos de botella cerca de zonas urbanas o pasos transfronterizos;**

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) fomento de programas de seguridad y reducción del riesgo y la incidencia de los accidentes;

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad de la red y a la competencia;

c) eliminar los obstáculos administrativos y técnicos, en particular a la interoperabilidad **e interconexión** de la red y a la competencia, **un paso adelante hacia la plena realización del mercado único europeo;**

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra d

Texto de la Comisión

d) garantizar la integración óptima de los modos de transporte;

Enmienda

d) garantizar la integración óptima de los modos de transporte ***según las condiciones y necesidades en el terreno;***

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra f

Texto de la Comisión

f) mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección, ***el clima*** y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda

f) ***minimizar el impacto del cambio climático***, mejorar o mantener la calidad de la infraestructura en cuanto a la eficiencia, la seguridad, la protección y, llegado el caso, la resiliencia frente a las catástrofes, el comportamiento medioambiental, las condiciones sociales, la accesibilidad para todos los usuarios, la calidad de los servicios y la continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal y como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de las vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes;

Enmienda

a) los ríos, canales y lagos sean conformes a los requisitos mínimos para las vías navegables de la clase IV, tal y como se establecen en el Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia Internacional (AGN) sobre la nueva clasificación de vías navegables interiores y aseguren la continuidad de los gálibos de los puentes, ***en su caso, sin impedir la realización de los objetivos***

medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres y las Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en el ámbito de la política hídrica**, y 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre la conservación de las aves silvestres***.*

* DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

** DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

*** DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 18 – letra a

Texto de la Comisión

a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV;

Enmienda

a) en lo que se refiere a las vías navegables interiores existentes: la aplicación de las medidas necesarias para alcanzar las normas de las vías navegables interiores de la clase IV, *en su caso, sin impedir la realización de los objetivos medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres* y las Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en el ámbito de la política hídrica**, y 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre la conservación de las aves silvestres***.*

* *DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.*

** *DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.*

*** *DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.*

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – letra b

Texto de la Comisión

b) cuando proceda, logro de normas más estrictas que las establecidas para las vías navegables interiores de la clase IV, ***para atender la demanda del mercado;***

Enmienda

b) cuando proceda, ***para atender la demanda del mercado,*** logro de normas más estrictas que las establecidas para las vías navegables interiores de la clase IV, ***sin impedir la realización de los objetivos medioambientales de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres**** y las ***Directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco para la acción comunitaria en el ámbito de la política hídrica*****, y ***2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, sobre la conservación de las aves silvestres***.***

* *DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.*

** *DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.*

*** *DO L 20 de 26.1.2010, p. 7.*

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento

Artículo 18 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben utilizar el enfoque integrado para planificar proyectos de vías navegables interiores, especialmente al solicitar (co)financiación en el marco de los programas de la UE.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento

Artículo 29 – apartado 2 – letra a – inciso ii bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

ii bis) el aeropuerto es de importancia estratégica para la región correspondiente.

Justificación

Todos los aeropuertos de importancia estratégica para las regiones deben incluirse en estas orientaciones, al menos en la red global.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento

Artículo 39 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) fomentar medidas de reducción del ruido en origen

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento

Artículo 40

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán la debida atención a

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán la debida atención a

garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca un nivel elevado de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

garantizar que la infraestructura de transporte ofrezca un nivel elevado de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

La seguridad y la protección deben seguir consolidándose y reforzándose mediante la cooperación entre los Estados miembros y con los principales actores internacionales.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – apartado 1

Texto de la Comisión

Durante la planificación de la infraestructura, los Estados miembros y demás promotores de proyectos darán la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático, en particular en relación con las precipitaciones, las inundaciones, las tormentas, las altas temperaturas y olas de calor, las sequías, la subida del nivel del mar y las oleadas costeras, de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda

Durante la planificación de la infraestructura, los Estados miembros y demás promotores de proyectos darán la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas de adaptación que mejoren adecuadamente la resiliencia ante el cambio climático, en particular en relación con las precipitaciones, las inundaciones, las tormentas, las altas temperaturas y ***las*** olas de calor, ***las bajas temperaturas y las olas de*** frío, las sequías, la subida del nivel del mar y las oleadas costeras, de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Artículo 42

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985,

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985,

relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad.

relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, **la reducción de los hábitats naturales, las barreras migratorias, la colisión de vehículos con animales**, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad.

Los nuevos programas de infraestructura y los proyectos individuales deben cumplir con la legislación de la Unión en materia de protección ambiental, así como con la legislación de la Unión en materia de ruido, agua y protección de la flora y la fauna, y la planificación de la infraestructura debe mejorarse mediante la identificación de las repercusiones para la Red Natura 2000, en particular utilizando los sistemas de información de la Comisión sobre la infraestructura transeuropea de transporte (TENtec) y la red Natura 2000.

Las autoridades competentes de los Estados miembros y demás promotores de proyectos garantizarán la aplicación de la legislación correspondiente a través de las fronteras.

La Comisión alentará el diálogo y la cooperación eficientes entre las

autoridades competentes de los Estados miembros, sin aumentar en ningún caso la carga administrativa.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 43

Texto de la Comisión

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Enmienda

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados. ***Los Estados miembros y los promotores de proyectos deberán prestar la atención debida para garantizar que la infraestructura de transporte sea accesible a todos los usuarios.***

Justificación

Conviene explicitar que son los Estados miembros y los promotores de proyectos quienes tienen que velar porque la infraestructura de transporte sea accesible a todos los usuarios y en particular a las personas con movilidad reducida.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 45 – apartado 2 – letra c – guión primero

Texto de la Comisión

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros en las autopistas con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros, ***en función de la demanda***, en las autopistas con el fin ***de aumentar la seguridad vial y***, entre otras cosas, ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel suficiente de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento
Artículo 52 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

Enmienda

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes **de las autoridades competentes** de los Estados miembros interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento
Artículo 53 – apartado 1 – letra e – guión 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– medidas para establecer procedimientos de consulta pública en relación con el desarrollo de proyectos de interés común del corredor, en particular cuando afecten a tramos transfronterizos. El coordinador velará por que en la planificación de nuevas infraestructuras se realice una consulta pública extensa con todas las partes interesadas y con la sociedad civil.

Justificación

En el pasado, ciertos proyectos han sufrido retrasos y contestación por no haber sido sometidos a un extenso procedimiento de información y consulta pública. Conviene por tanto aprovechar la nueva figura del coordinador de los corredores para que promueva, en primer lugar una amplia consulta con la sociedad civil, y que pueda desde una perspectiva supranacional superar los obstáculos para el desarrollo de los proyectos de interés común.

PROCEDIMIENTO

Título	Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte						
Referencias	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)						
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.11.2011						
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 15.11.2011						
Ponente de opinión Fecha de designación	Elena Oana Antonescu 15.12.2011						
Examen en comisión	21.6.2012						
Fecha de aprobación	10.10.2012						
Resultado de la votación final	<table> <tr> <td>+: </td><td>57</td></tr> <tr> <td>–: </td><td>0</td></tr> <tr> <td>0: </td><td>2</td></tr> </table>	+:	57	–:	0	0:	2
+:	57						
–:	0						
0:	2						
Miembros presentes en la votación final	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils						
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Romana Jordan, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zanzi						

16.10.2012

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MERCADO INTERIOR Y PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ponente de opinión: Sergio Gaetano Cofferati

BREVE JUSTIFICACIÓN

La existencia de una red de infraestructuras de transporte es indispensable para la plena realización del mercado único europeo. Para ser eficaz, la libre circulación de personas y mercancías necesita superar los límites, los cuellos de botella y la falta de enlaces rápidos y continuos.

Las orientaciones de la Comisión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte mediante un modelo de doble capa constituyen una propuesta realmente ambiciosa y completa y pueden convertirse en un instrumento indispensable para el crecimiento sostenible y la cohesión territorial.

Para que ello sea posible, es esencial pensar en las infraestructuras de transporte no solo desde el punto de vista de su utilidad marginal para la región o el Estado miembro individuales, sino poniendo además de manifiesto y valorizando su valor añadido europeo. La definición de las prioridades debe ir, por lo tanto, en esta dirección, favoreciendo ante todo la finalización y el refuerzo de los tramos transfronterizos, actuando en los cuellos de botella y favoreciendo el desarrollo de sistemas de transporte interoperables entre los Estados miembros.

Aparte del enlace entre países, la conexión y la integración modal entre medios de transporte deben desempeñar un papel decisivo gracias a la realización de enlaces y plataformas intermodales.

En las infraestructuras de transporte se deberá concentrar, sin lugar a dudas, el nivel más alto de la tecnología existente, con el fin de prestar servicios de alta calidad y garantizar el máximo nivel de seguridad posible a un precio asequible para todos los ciudadanos.

El sistema de transportes europeo se deberá proyectar, construir y modernizar garantizando la accesibilidad para todos los usuarios y prestando una atención particular, en este sentido, a los

pasajeros con movilidad limitada, las personas con discapacidad y las personas mayores.

Las infraestructuras europeas se deberán llevar a cabo reduciendo al mínimo las repercusiones medioambientales y, cuando sea posible, valorizando las estructuras existentes. La red se deberá crear, desarrollar y gestionar de manera eficaz, desde el punto de vista de los recursos, y sostenible, desde el punto de vista social y ambiental.

Una figura de gran importancia para la construcción de las redes es la de los coordinadores nombrados para facilitar la realización de los corredores. Se trata de una función esencial para impulsar y garantizar la realización de los tramos con mayor valor añadido europeo y asegurar una planificación racional de las infraestructuras, informando e involucrando a los Estados miembros y a las administraciones locales. El papel de esta figura se revaloriza precisamente en la propuesta de la Comisión, algo que el ponente considera justo y en consonancia con la necesidad de crear una red de infraestructura que vaya más allá de las fronteras nacionales y que favorezca el pleno desarrollo de las posibilidades que ofrece el mercado interior.

Es evidente que un proyecto de infraestructuras tan ambicioso necesita un importante plan de inversión a nivel europeo. El aumento de los recursos destinados a estos proyectos a través del mecanismo «Conectar Europa» representa un paso importante, pero insuficiente para la realización del plan en los plazos previstos. Es, por lo tanto, necesario que a estas inversiones se añadan otros fondos y otras inversiones, y que a estos se añadan otros recursos procedentes también de tipos de inversión innovadores de la Unión.

ENMIENDAS

La Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos.

Enmienda

(3) Estos objetivos específicos deben lograrse mediante el establecimiento de interconexiones y de la interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte haciendo un uso eficiente, ***respetuoso con el medio ambiente y socialmente sostenible*** de los recursos.

Enmienda 2
Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas y ultraperiféricas, al igual que persigue la Política Marítima Integrada, y que refuerce la cohesión entre ellas. Las orientaciones deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a **lograr** una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

Enmienda

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas, **las islas** y ultraperiféricas, al igual que persigue la Política Marítima Integrada, y que refuerce la cohesión **económica y social** entre ellas. Las orientaciones deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a **asegurar** una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

Enmienda 3
Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) La red global debe tener en cuenta los problemas específicos de algunos Estados miembros, como las zonas escasamente pobladas sin carreteras locales alternativas, y garantizar una gestión eficiente y apropiada de esos problemas. Esto contribuirá a que todos los ciudadanos puedan disfrutar de la libertad de circulación en la Unión Europea.

Enmienda 4
Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión

Enmienda

(11) La red principal debe determinarse y **ejecutarse** con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco previsto para la red global, y debe constituir la columna

(11) La red básica debe determinarse y **deben adoptarse las medidas oportunas para desarrollarla** con prioridad de aquí a 2030 dentro del marco que ofrecerá la red

vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

global. y debe constituir la columna vertebral del desarrollo de una red de transporte multimodal y fomentar el desarrollo de la totalidad de la red global. Debe permitir asimismo que la intervención de la Unión se centre en aquellos componentes de la red transeuropea de transporte con el mayor valor añadido europeo, en particular en lo que se refiere a los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para establecer la red principal y global de forma coordinada y rápida de modo que pueda sacarse el máximo provecho de la red, los Estados miembros interesados deben garantizar que los proyectos de interés común estén finalizados a más tardar en 2030 y 2050, respectivamente.

Enmienda

(12) Para establecer la red principal y global de forma coordinada y rápida de modo que pueda sacarse el máximo provecho de la red, los Estados miembros interesados deben garantizar que los proyectos de interés común estén finalizados a más tardar en 2030 y 2050, respectivamente. ***En el contexto de la revisión prevista en el artículo 57, la Comisión deberá evaluar el progreso de los proyectos y, si procede, puede reconsiderar estos plazos, teniendo en cuenta cualquier desarrollo que pueda afectar a su logro, así como al proceso de los nuevos Estados miembros de ponerse a la misma altura.***

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(14 bis) La Comisión deberá controlar y evaluar si los Estados miembros han adoptado todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se realizan de conformidad con la legislación de la Unión, así como para determinar la correcta aplicación del presente Reglamento y el valor europeo añadido de proyectos de interés común.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(15 bis) El presente Reglamento no deberá suponer una carga administrativa adicional para los Estados miembros, las entidades regionales y locales y todas las partes interesadas que participan en el desarrollo y la aplicación de la red RTE-T.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) En el marco de la revisión en 2023 prevista en el artículo 57, la Comisión evaluará, en cooperación con los Estados miembros correspondientes, si podrían ser integradas en la red otras infraestructuras que hayan mejorado sus normas y puedan responder a los requisitos definidos en el Reglamento.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 bis) Con vistas a establecer la mayoría de las directrices de la RTE-T de forma integrada, así como para permitir a los pasajeros un uso más eficaz y accesible, el Reglamento debe prever el establecimiento de una red principal integrada debe ir seguido de de una plataforma común europea de transporte de pasajeros que ofrezca formas estandarizadas de viajar por Europa. la plataforma común europea de transporte de pasajeros debe ofrecer a los pasajeros información accesible y completa relativa a sus viajes transfronterizos, incluidas las interconexiones, la interoperabilidad y la multimodalidad; proporcionar una forma normalizada de expedir y facturar billetes, que permita a los pasajeros el uso de un único billete válido para todo el viaje a través de los diferentes Estados miembros y para todos los medios de transporte; ofrecer un sistema común de reclamaciones que permita a los consumidores alertar a los agentes de viajes de otros Estados miembros de la UE de los problemas registrados.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 19 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(19 ter) Las orientaciones reconocen que la definición de prioridades y la ejecución de proyectos dependen de su grado de madurez y de los recursos financieros disponibles sin prejuzgar sobre el compromiso de un Estado miembro o de

la Unión.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 24 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(24 bis) La red transeuropea de transporte se proyecta, construye y moderniza para garantizar la plena accesibilidad a todos los usuarios, prestando una atención particular a las personas mayores y los pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

Enmienda

(27) Los corredores de la red principal deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales, lo que debe permitir la ejecución de corredores especialmente desarrollados y optimizados en cuanto al consumo de energía y a las emisiones de forma que se reduzca al máximo el impacto medioambiental del transporte, y que sean asimismo corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración. En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico.

(27) Los corredores de la red básica deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales, lo que debe permitir la ejecución de corredores especialmente desarrollados y optimizados en cuanto al consumo de energía y a las emisiones de forma que se reduzca al máximo el impacto medioambiental del transporte, y que sean asimismo corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración ***que deben seguir reduciéndose progresivamente.*** En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 28 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(28 bis) La función de los coordinadores europeos reviste una importancia crucial para impulsar y garantizar la realización de los corredores y de los tramos con mayor valor añadido europeo y para gestionar una planificación racional de las infraestructuras mediante la estructuración del diálogo con las administraciones y los grupos de población interesados.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Considerando 30 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(30 bis) La red transeuropea de transporte solo podrá completarse de manera óptima mediante una mayor concentración de los recursos económicos; a estos deberán añadirse, por lo tanto, los recursos procedentes de financiaciones innovadoras de la Unión.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de sus usuarios en la Unión y en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento de la economía y la competitividad;

a) den satisfacción a las necesidades de movilidad y transporte de ***todos*** sus usuarios en la Unión y, ***si procede***, en las relaciones con los países terceros, contribuyendo de esta manera a un mayor crecimiento ***sostenible*** de la economía y la

competitividad;

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) promuevan los conceptos tecnológicos y operacionales más avanzados; y

Enmienda

c) promuevan los conceptos tecnológicos, ***respetuosos con el medio ambiente*** y operacionales más avanzados; y

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) ***proporcionen*** una accesibilidad ***adecuada*** a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda

d) mejoren una accesibilidad a todas las regiones de la Unión, ***incluyendo las regiones ultraperiféricas, las islas y las regiones montañosas, y asegurar que es adecuada***, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador y ***sostenible***.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) ofrezcan a los usuarios unos servicios accesibles, seguros y de alta calidad, en unas condiciones económicas justas;

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) la valorización y la mejora de las infraestructuras existentes;

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) la reducción al mínimo de las repercusiones en el medio ambiente;

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra j bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

j bis) una infraestructura geográficamente equilibrada y que tenga en cuenta las zonas escasamente pobladas, las zonas sin carreteras locales alternativas y las zonas de difícil acceso;

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y

Los Estados miembros y, cuando proceda, las autoridades regionales y locales, los gestores de infraestructuras, los operadores de transporte, y otras entidades públicas y

privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos a través de las siguientes actuaciones:

privadas, planificarán, desarrollarán y explotarán la red transeuropea de transporte haciendo un uso eficiente de los recursos, **y de manera sostenible desde el punto de vista social y medioambiental**, a través de las siguientes actuaciones:

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) fomento de medidas y programas de emergencia para mejorar la seguridad y reducir el número de accidentes;

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – letra g ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g ter) medidas para garantizar que siempre se cumplen los objetivos de sostenibilidad social y medioambiental.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. La red global estará compuesta de todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente de dicha infraestructura. Se desarrollará de conformidad con lo dispuesto en el capítulo II.

2. La red global estará compuesta de todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como de medidas destinadas a fomentar el uso eficiente **y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental** de dicha infraestructura. Se desarrollará de conformidad con lo

dispuesto en el capítulo II.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nueva infraestructura de transporte, el mantenimiento, la rehabilitación y la mejora de la infraestructura de transporte existente y mediante medidas de fomento de su uso eficiente en el consumo de recursos.

Enmienda

1. Los proyectos de interés común contribuirán al desarrollo de la red transeuropea de transporte mediante la creación de nueva infraestructura de transporte, el mantenimiento, la rehabilitación y la mejora de la infraestructura de transporte existente y mediante medidas de fomento de su uso eficiente en el consumo de recursos **y que sean sostenibles desde el punto de vista social y medioambiental.**

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 - apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. La Comisión controlará y evaluará si los Estados miembros han adoptado todas las medidas necesarias para garantizar que los proyectos se ejecutan de conformidad con la legislación de la Unión.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) habrá superado un análisis de rentabilidad socioeconómica dando como

Enmienda

c) habrá superado un análisis de rentabilidad socioeconómica dando como resultado un valor presente neto positivo,

resultado un valor presente neto positivo;

que incluya el impacto en la libre circulación de personas y mercancías entre Estados miembros, en la cohesión territorial y en el desarrollo sostenible;

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – párrafo 2 – letra d

Texto de la Comisión

d) demostrará un claro valor añadido europeo.

Enmienda

d) demostrará un claro valor añadido europeo, ***también*** desde una perspectiva social, ecológica y respetuosa con el medio ambiente.

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 1 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) ***implantar*** sistemas de gestión del tráfico en esos países.

Enmienda

d) ***promover*** sistemas de gestión del tráfico en esos países.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) reconocerá las limitaciones físicas y geográficas de las infraestructuras de transporte de los Estados miembros, según se determinan en las normas técnicas de interoperabilidad.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los Estados miembros garantizarán que la red global estará finalizada y será plenamente conforme a las disposiciones pertinentes del presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2050.

Enmienda

3. Los Estados miembros garantizarán que la red global estará finalizada y será plenamente conforme a las disposiciones pertinentes del presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2050. ***En el contexto de la revisión prevista en el artículo 57, la Comisión deberá evaluar el progreso de los proyectos y, si procede, puede reconsiderar estos plazos, teniendo en cuenta cualquier desarrollo que pueda afectar a su logro, así como al proceso de los nuevos Estados miembros de ponerse a la misma altura.***

Enmienda 33

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – letra a**

Texto de la Comisión

a) implantar y desplegar sistemas de transporte inteligentes, incluidas las medidas para permitir la gestión del tráfico, la programación multimodal y los servicios de información, el seguimiento y la localización multimodales, la planificación de la capacidad y los servicios de reserva en línea y de expedición de billetes integrados;

Enmienda

a) implantar y desplegar sistemas de transporte inteligentes, incluidas las medidas para permitir la gestión del tráfico, la programación multimodal y los servicios de información, el seguimiento y la localización multimodales, la planificación de la capacidad y los servicios de reserva en línea ***que sean manejables para el consumidor*** y de expedición de billetes integrados;

Enmienda 34

**Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – letra e bis (nueva)**

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) garantizar que los problemas específicos de algunos Estados miembros, como las zonas escasamente pobladas sin carreteras locales alternativas, se tienen

en cuenta y se gestionan de forma apropiada y eficaz;

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e ter) garantizar a los ciudadanos que el proceso de planificación de la RTE-T respetará sus intereses.

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) promover la utilización eficaz y sostenible de la infraestructura y, cuando proceda, aumentar su capacidad;

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) garantizar la seguridad de abastecimiento **permitiendo** el uso de fuentes de energía y sistemas de propulsión alternativos, en particular los de emisiones bajas o nulas de carbono;

h) garantizar la seguridad de abastecimiento **apoyando y promoviendo** el uso de fuentes de energía y sistemas de propulsión alternativos, en particular los de emisiones bajas o nulas de carbono;

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los operadores de terminales de mercancías garantizarán que éstas estén abiertas a todos los operadores.

Los operadores de plataformas logísticas ofrecerán al menos una terminal abierta a todos los operadores.

Los operadores de terminales de mercancías y plataformas logísticas facilitarán este acceso de forma no discriminatoria y aplicarán tarifas transparentes.

Enmienda

1. Los operadores de terminales de mercancías garantizarán que éstas estén abiertas a todos los operadores.

Los operadores de plataformas logísticas ofrecerán al menos una terminal abierta a todos los operadores.

Los operadores de terminales de mercancías y plataformas logísticas facilitarán este acceso de forma no discriminatoria y aplicarán tarifas transparentes, ***adecuadas y justas***.

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) conformidad con las normas infraestructurales y una mayor interoperabilidad.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Las carreteras de alta calidad a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos, comunican con otros modos de transporte y enlazan regiones NUTS 2 interiores y

Enmienda

2. Las carreteras de alta calidad a que se hace referencia en el apartado 1, letra a), son las que desempeñan una función importante en el tráfico de larga distancia de mercancías y pasajeros, integran los principales centros urbanos y económicos, comunican con otros modos de transporte y enlazan regiones NUTS 2 ***montañosas***,

periféricas con las regiones centrales de la Unión.

remotas, interiores **o** periféricas con las regiones centrales de la Unión.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – letra –a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

–a bis) el refuerzo y la promoción de la seguridad vial;

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) la promoción de la seguridad vial.

suprimida

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento

Artículo 25 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. Los proyectos de interés común para autopistas del mar de la red transeuropea de transporte podrán también incluir actividades que redunden en beneficios más amplios no directamente vinculados a puertos específicos, tales como actividades de mejora del comportamiento medioambiental, instalaciones y equipos rompehielos, actividades que garanticen la navegabilidad todo el año, operaciones de dragado, instalaciones de abastecimiento de combustibles alternativos, así como de optimización de procesos, procedimientos y el elemento humano, plataformas y sistemas de información TIC, incluidos los sistemas de gestión del tráfico y de

3. Los proyectos de interés común para autopistas del mar de la red transeuropea de transporte podrán también incluir actividades que redunden en beneficios más amplios no directamente vinculados a puertos específicos, tales como actividades de mejora del comportamiento medioambiental **de operadores e infraestructuras**, instalaciones y equipos rompehielos, actividades que garanticen la navegabilidad todo el año, operaciones de dragado, instalaciones de abastecimiento de combustibles alternativos, así como de optimización de procesos, procedimientos y el elemento humano, plataformas y sistemas de información TIC, incluidos los

información electrónicos.

sistemas de gestión del tráfico y de información electrónicos.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento Artículo 27 – letra a

Texto de la Comisión

a) fomento de las autopistas del mar, incluido el transporte marítimo de corta distancia;

Enmienda

a) *el* fomento de las autopistas del mar, incluido el transporte marítimo de corta distancia, ***el desarrollo de las conexiones con el interior y el desarrollo, en particular, de medidas que mejoren el rendimiento medioambiental del transporte marítimo con arreglo a los requisitos aplicables de conformidad con el Derecho de la Unión y con acuerdos internacionales pertinentes;***

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento Artículo 30 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y operadores aeroportuarios garantizarán que los aeropuertos ofrezcan al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes.

Enmienda

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros y operadores aeroportuarios garantizarán que los aeropuertos ofrezcan al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y apliquen tarifas transparentes, ***adecuadas y justas.***

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) mejorar las interconexiones multimodales de los aeropuertos, en

particular con los ferrocarriles de alta velocidad y con la línea metropolitana urbana.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento Artículo 31 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) establecer planes basados en la sostenibilidad y medidas destinadas a hacer hincapié en el clima;

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento Artículo 35 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) garantizar que las interconexiones multimodales cumplen los requisitos de plena accesibilidad para todos los usuarios.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) *permitir* la descarbonización del transporte mediante la transición hacia tecnologías de transporte innovadoras;

a) *apoyar y promover* la descarbonización del transporte mediante la transición hacia tecnologías de transporte innovadoras y *sostenibles*;

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – letra b

Texto de la Comisión

b) **permitir** la descarbonización de todos los modos de transporte mediante el fomento de la eficiencia energética, así como la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la construcción de las infraestructuras correspondientes, tales como redes y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, que tengan en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y engloben sistemas de transporte inteligentes;

Enmienda

b) **apoyar** la descarbonización de todos los modos de transporte mediante el fomento de la eficiencia energética, así como la introducción de sistemas de propulsión alternativos y la construcción de las infraestructuras correspondientes, tales como redes y otras instalaciones necesarias para el suministro de energía, que tengan en cuenta la interfaz entre vehículo e infraestructura y engloben sistemas de transporte inteligentes;

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) promover medidas tales como una plataforma común europea de transporte de pasajeros con el fin de mejorar la coordinación de los servicios para los pasajeros directamente conectados a la infraestructura, mediante una mejor información, venta de billetes estandarizada y un sistema común de reclamaciones;

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) promover modos eficaces de ofrecer a todos los ciudadanos información

accesible y completa relativa a las interconexiones, la interoperabilidad y la multimodalidad;

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 40

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos ***prestarán la debida atención a garantizar*** que la infraestructura de transporte ofrezca ***un*** nivel ***elevado*** de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Enmienda

Los Estados miembros y ***los*** demás promotores de proyectos ***velarán por*** que la infraestructura de transporte ofrezca ***el máximo*** nivel ***posible*** de seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Cuando proceda, deberá darse asimismo la consideración ***debida*** a la resiliencia de la infraestructura ante catástrofes naturales o antropogénicas de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda

Deberá darse asimismo la ***máxima*** consideración a la resiliencia de la infraestructura ante catástrofes naturales o antropogénicas de conformidad con cualquier requisito que pueda figurar en la legislación pertinente de la Unión.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento Artículo 42

Texto de la Comisión

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985,

Enmienda

Los Estados miembros y demás promotores de proyectos llevarán a cabo la evaluación medioambiental de los planes y proyectos, en particular de conformidad con lo dispuesto en las Directivas del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985,

relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad.

relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente y 92/43/CEE, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, y 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres a fin de evitar o, si ello no fuera posible, de atenuar los impactos negativos sobre el medio ambiente, tales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica, así como a la protección efectiva de la biodiversidad. ***Los Estados miembros y los demás promotores de proyectos evaluarán asimismo la coherencia de los proyectos de infraestructura en relación con los objetivos europeos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.***

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento Artículo 43

Texto de la Comisión

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

Enmienda

La infraestructura de transporte permitirá la movilidad sin fisuras y la accesibilidad para todos los usuarios, en particular las personas mayores, las personas con movilidad reducida y los pasajeros discapacitados.

La planificación y la realización de la

infraestructura de transportes se basarán en las necesidades de los usuarios y permitirán que los pasajeros ejerzan plenamente los derechos que les confiere el Derecho de la Unión.

A este fin, los Estados miembros y los demás promotores de proyectos efectuarán evaluaciones ex ante sobre la accesibilidad de la infraestructura y de los servicios relacionados con la misma.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 44 – párrafo 1

Texto de la Comisión

1. La red principal estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte. La red principal contribuirá en particular a hacer frente al aumento de la movilidad y al desarrollo de un sistema de transporte hipocarbónico.

Enmienda

1. La red principal estará compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de la red transeuropea de transporte. La red principal contribuirá en particular a hacer frente al aumento de la movilidad, ***asegurando al mismo tiempo la plena accesibilidad del transporte para las personas mayores y las personas con discapacidad y movilidad reducida, así como*** al desarrollo de un sistema de transporte hipocarbónico.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 45 – apartado 2 – letra b – guión 1

Texto de la Comisión

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

Enmienda

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios ***a precios competitivos***;

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 – apartado 2 – letra c – guión 1

Texto de la Comisión

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros en las autopistas con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel ***adecuado*** de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda

– la construcción de áreas de descanso aproximadamente cada 50 kilómetros en las autopistas con el fin, entre otras cosas, de ofrecer zonas de estacionamiento suficientes con un nivel ***suficiente*** de seguridad y protección a los usuarios comerciales de la carretera;

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 – apartado 2 – letra c – guión 2

Texto de la Comisión

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

Enmienda

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios ***a precios competitivos***;

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento

Artículo 46 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 47, apartados 2 y 3, los Estados miembros garantizarán que la red principal estará finalizada y será conforme a las disposiciones del presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

Enmienda

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 47, apartados 2 y 3, los Estados miembros garantizarán que la red global estará finalizada y será plenamente conforme a las disposiciones pertinentes del presente capítulo a más tardar el 31 de diciembre 2030. ***En el contexto de la revisión prevista en el artículo 57, la Comisión deberá evaluar el progreso de los proyectos y, si procede, puede reconsiderar estos plazos, teniendo en cuenta cualquier desarrollo que pueda afectar a su logro, así como al proceso de los nuevos Estados miembros de ponerse***

a la misma altura.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 47 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los puertos marítimos indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte *a más tardar* el 31 de diciembre de 2030, salvo en casos debidamente justificados.

Enmienda

2. Los puertos marítimos indicados en la parte 2 del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte *para* el 31 de diciembre de 2030, salvo en casos debidamente justificados.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 47 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Los aeropuertos principales indicados en la parte 1b del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte *a más tardar* el 31 de diciembre de 2050. Teniendo en cuenta la demanda potencial de tráfico, dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible.

Enmienda

3. Los aeropuertos principales indicados en la parte 1b del anexo II deberán estar conectados con la infraestructura de transporte por ferrocarril y carretera de la red transeuropea de transporte *para* el 31 de diciembre de 2050. Teniendo en cuenta la demanda potencial de tráfico, dichos aeropuertos se integrarán en la red de ferrocarril de alta velocidad siempre que sea posible.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 49 - apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Cuando sea oportuno, los corredores ferroviarios de mercancías creados de conformidad con el

Reglamento (UE) n° 913/2010, así como los corredores del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) deberán formar parte de los corredores de la red principal.

Justificación

La enmienda ofrece la garantía de que se incluirán todos los corredores en la red principal, con el fin de no crear obstáculos a la hora de identificar los corredores ferroviarios, de carretera o paneuropeos, algo que por el momento puede que no esté claro.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 51 – apartado 5 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) promover la definición de formas de diálogo con las poblaciones y los territorios interesados con objeto de poner de manifiesto y resolver por anticipado los posibles problemas relacionados con la planificación de infraestructuras, favoreciendo soluciones sostenibles desde el punto de vista medioambiental y socialmente compartidas.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 51 - apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

6 bis. El Parlamento Europeo evaluará con carácter anual los progresos realizados en los corredores de la red central y las acciones llevadas a cabo por los coordinadores, pidiéndoles al mismo tiempo que tomen medidas e iniciativas.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento Artículo 51 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en las legislaciones de la Unión y nacionales, la Comisión **podrá solicitar** el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los corredores de la red principal que se inscriban dentro de su competencia.

Enmienda

7. Sin perjuicio de los procedimientos aplicables establecidos en las legislaciones de la Unión y nacionales, la Comisión **solicitará** el dictamen del coordinador europeo con ocasión de la tramitación de las solicitudes de financiación de la Unión relativas a los corredores de la red principal que se inscriban dentro de su competencia.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 53 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Para cada corredor de la red principal, los Estados miembros interesados, en cooperación con la plataforma del corredor, elaborarán conjuntamente y notificarán a la Comisión un plan de desarrollo del corredor en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento. En dicho plan figurarán, en particular:

Enmienda

1. Para cada corredor de la red principal, los Estados miembros interesados, **junto con el Coordinador Europeo y** en cooperación con la plataforma del corredor, elaborarán conjuntamente y notificarán a la Comisión un plan de desarrollo del corredor en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor del presente Reglamento. **El coordinador europeo asistirá a los Estados miembros en la ejecución del plan de trabajo y en asegurar una ejecución oportuna del corredor.** En dicho plan figurarán, en particular:

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) los objetivos del corredor de la red principal, en particular en cuanto a sus prestaciones expresadas en términos de calidad del servicio, capacidad y conformidad con los requisitos mencionados en el capítulo II;

Enmienda

b) los objetivos del corredor de la red principal, en particular en cuanto a sus prestaciones expresadas en términos de calidad, ***accesibilidad y seguridad*** del servicio, capacidad y conformidad con los requisitos mencionados en el capítulo II;

PROCEDIMIENTO

Título	Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte		
Referencias	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.11.2011		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	IMCO 15.11.2011		
Ponente de opinión Fecha de designación	Sergio Gaetano Cofferati 24.1.2012		
Examen en comisión	20.6.2012	6.9.2012	10.10.2012
Fecha de aprobación	11.10.2012		
Resultado de la votación final	+: 32 –: 0 0: 2		
Miembros presentes en la votación final	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Jorgo Chatzimarkakis, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Louis Grech, Mikael Gustafsson, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Iliana Ivanova, Edvard Kožušník, Hans-Peter Mayer, Gesine Meissner, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Gino Trematerra, Barbara Weiler		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Regina Bastos, Ildikó Gáll-Pelcz, María Irigoyen Pérez, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Kyriacos Triantaphyllides, Kerstin Westphal		

29.10.2012

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO REGIONAL

para la Comisión de Transportes y Turismo

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (COM(2011)0650/3 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD))

Ponente de opinión: Oldřich Vlasák

BREVE JUSTIFICACIÓN

La Red RTE-T sigue teniendo muchas necesidades de las que hay que ocuparse para solucionarlas. La propuesta de Reglamento representa por lo tanto una buena base para la futura financiación de la red de RTE-T en la UE.

Las enmiendas pretenden sobre todo dar a los Estados miembros suficiente flexibilidad. Por ejemplo, la lista de proyectos de predefinidos no debe considerarse definitiva o inmutable si se trata de reflejar los flujos de tráfico en la UE de manera flexible. Dados los largos períodos de tiempo que se necesitan para la preparación de proyectos, una lista así formulada no refleja todos los corredores de tráfico que se requerirán a largo plazo para apoyar el crecimiento económico en Europa. Por lo tanto, debería ser posible presentar más propuestas y permitirles competir entre sí.

A fin de asegurarse del uso eficiente de los recursos, también es vital que los Estados miembros disfruten de cierto grado de flexibilidad y que sean capaces, —mediante exenciones— de tener en cuenta las disparidades territoriales que existen en la UE. La imposición rígida de condiciones uniformes relativas a la longitud máxima de los conjuntos de vehículos, a las velocidades permitidas o a la densidad del tráfico en los corredores de la UE, sin tener en cuenta las especificidades territoriales, no es necesariamente la solución más eficaz¹.

Por último, las entidades locales y regionales no pueden ser responsables de proyectos que van más allá de sus competencias. Las entidades locales y regionales no proponen proyectos a nivel de Estado miembro, ni negocian con la Comisión, y sólo tienen una influencia limitada.

¹ Por ejemplo, mientras que generalmente se puede suponer que un conjunto de trenes de carga, 750 m de longitud sería la configuración más eficiente, ésta puede no ser la mejor opción en áreas montañosas. En esos lugares, especificar así la longitud de un tren podría dar lugar a costes de construcción excesivamente altos para estaciones y terminales de transferencia.

En vista de ello, las normas y obligaciones establecidas en el Reglamento no pueden ser vinculantes para ellas.

ENMIENDAS

La Comisión de Desarrollo Regional pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión de los corredores internacionales de transporte. Para garantizar la movilidad internacional de mercancías y pasajeros, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse eliminando cuellos de botella en la infraestructura y creando los enlaces de infraestructura pendientes entre los Estados miembros y dentro de los mismos.

Enmienda

(4) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión de los corredores internacionales de transporte. ***Esta situación se produce, en particular, en los nuevos Estados miembros debido al infradesarrollo de su infraestructura.*** Para garantizar la movilidad internacional de mercancías y pasajeros, la capacidad de la red transeuropea de transporte y el uso de esta capacidad deben optimizarse y, llegado el caso, ampliarse eliminando cuellos de botella en la infraestructura y creando los enlaces de infraestructura pendientes entre los Estados miembros y dentro de los mismos.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas y ultraperiféricas, al igual que persigue la Política Marítima Integrada, y que refuerce la cohesión entre ellas. Las orientaciones

Enmienda

(10) La red global debe ser una red de transporte de ámbito europeo que garantice la accesibilidad de todas las regiones de la Unión, incluidas las remotas y ultraperiféricas, al igual que persigue la Política Marítima Integrada, y que refuerce la cohesión entre ellas, ***teniendo en cuenta***

deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a lograr una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

las disparidades de las infraestructuras de transporte interregionales. Las orientaciones deben establecer los requisitos para la infraestructura de la red global con vistas a lograr una red de alta calidad en toda la Unión de aquí a 2050.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Las regiones ultraperiféricas siguen necesitando urgentemente una optimización de su accesibilidad, en particular en lo que se refiere a los enlaces aéreos con el continente europeo y al transporte marítimo de viajeros y de mercancías, ya que es la única forma de mejorar su integración en el mercado interior.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Para garantizar la plena accesibilidad a las regiones insulares de la Unión y apoyar el crecimiento incluyente y la cohesión territorial, es necesario establecer criterios adicionales, como la superficie y la población, para la definición de la red principal, a fin de incluir al menos un puerto y un aeropuerto para cada isla.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Los proyectos de interés común deben ***demostrar un claro*** valor añadido europeo. Los proyectos transfronterizos ***normalmente tienen*** un valor añadido europeo elevado, ***pero pueden*** tener unos efectos económicos directos ***inferiores en comparación con proyectos puramente nacionales. Por consiguiente, sin la intervención de la Unión su ejecución es improbable.***

Enmienda

(14) Los proyectos de interés común deben ***presentar un*** valor añadido europeo. Los proyectos transfronterizos ***son un ejemplo de proyectos con un*** valor añadido europeo elevado ***y los enlaces de transporte transfronterizos podrían*** tener unos efectos económicos directos ***en las regiones.***

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) ***Puesto que el desarrollo y la ejecución de la red transeuropea de transporte no son llevados a cabo exclusivamente por los Estados miembros, todos los promotores de proyectos de interés común, como las autoridades locales y regionales, los gestores de infraestructura y otras entidades privadas o públicas, deben estar amparados por los derechos y sujetos a las obligaciones que se derivan del presente Reglamento, así como de otras normas y procedimientos pertinentes de la Unión y nacionales, cuando lleven a cabo dichos proyectos.***

Enmienda

suprimido

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) Son necesarios sistemas de transporte inteligentes que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte y mejorar los servicios relacionados.

Enmienda

(20) Son necesarios sistemas de transporte inteligentes que proporcionen la base para optimizar las operaciones de tráfico y transporte, mejorar los servicios relacionados **y ayudar a mejorar la seguridad del tráfico y de las operaciones de transporte.**

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte y reducir su huella de carbono en consonancia con la estrategia Europa 2020 y el objetivo del Libro Blanco del transporte de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050 (en relación con los niveles de 1990) y, al mismo tiempo, contribuir al objetivo de aumentar la seguridad de abastecimiento de combustible de la Unión.

Enmienda

(22) Por las características de su tamaño, la red transeuropea de transporte debe servir de base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación que, por ejemplo, pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector europeo del transporte, **aumentar la seguridad del transporte** y reducir su huella de carbono en consonancia con la estrategia Europa 2020 y el objetivo del Libro Blanco del transporte de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2050 (en relación con los niveles de 1990) y, al mismo tiempo, contribuir al objetivo de aumentar la seguridad de abastecimiento de combustible de la Unión.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto del cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura, y la accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

Enmienda

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto ***económico, social y medioambiental en las regiones en las que se ubican los proyectos de infraestructura en cuestión y el impacto*** del cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura, y la accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto del cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura, y ***la*** accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

Enmienda

(24) Con el fin de lograr una infraestructura de transporte de alta calidad y eficiente en todos los modos, las orientaciones deben contener disposiciones sobre la seguridad y la protección de los movimientos de pasajeros y mercancías, el impacto del cambio climático y de potenciales catástrofes naturales y antropogénicas sobre la infraestructura ***mediante el establecimiento de rutas alternativas seguras y su interconexión a nivel regional, y una mejor*** accesibilidad para todos los usuarios del transporte.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

(25) La red principal debe ser un subconjunto de la red global superpuesta a ella. Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información.

Enmienda

(25) La red principal debe ser un subconjunto de la red global superpuesta a ella. Debe representar los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, según las necesidades del tráfico **y las necesidades económicas y sociales de las regiones y países en los que se ubican**. Debe ser multimodal, es decir, debe incluir todos los modos de transporte y sus conexiones, así como los sistemas pertinentes de gestión del tráfico y la información.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) Los corredores de la red **principal** deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales, **lo que debe permitir la ejecución de corredores especialmente desarrollados y optimizados en cuanto al consumo de energía y a las emisiones de forma que se reduzca al máximo el impacto medioambiental del transporte, y que sean asimismo corredores interesantes por su fiabilidad, congestión limitada y bajos costes de explotación y administración**. En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico.

Enmienda

(27) Los corredores de la red **básica** deben abordar asimismo los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la integración modal y las operaciones multimodales. En el Reglamento (UE) XXX/2012 [Mecanismo «Conectar Europa»] debe figurar una lista inicial de corredores, **con carácter indicativo** y sujeta a modificación posterior para adaptarla a posibles cambios en los flujos de tráfico.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) La creación de plataformas para los corredores de la red principal facilitaría el diseño de la estructura de gobernanza adecuada y la identificación de las fuentes de financiación para los proyectos transfronterizos complejos. Los coordinadores europeos deben facilitar la realización coordinada de los corredores de la red principal.

Enmienda

(28) La creación de plataformas para los corredores de la red principal facilitaría el diseño de la estructura de gobernanza adecuada y la identificación de las fuentes de financiación para los proyectos transfronterizos complejos ***mediante la inversión pública y la atracción de capital privado***. Los coordinadores europeos deben facilitar la realización coordinada de los corredores de la red principal.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) proporcionen una accesibilidad adecuada a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador.

Enmienda

d) proporcionen una accesibilidad adecuada a todas las regiones de la Unión, fomentando de esta manera la cohesión social, económica y territorial y apoyando un crecimiento integrador, ***en particular mediante una reducción de las disparidades interregionales de la infraestructura de transporte***.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Artículo 4 – apartado 2 – letra j

Texto de la Comisión

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque de forma equilibrada las regiones europeas, incluidas las ultraperiféricas y ***otras zonas***

Enmienda

j) una infraestructura de transporte que refleje las situaciones específicas en las diferentes partes de la Unión y abarque ***y conecte*** de forma equilibrada ***todas*** las regiones europeas, incluidas las ***de los***

periféricas;

nuevos Estados miembros, las montañosas, las ultraperiféricas, las periféricas y las insulares;

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Artículo 5 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte existente;

Enmienda

c) mejora y mantenimiento de la infraestructura de transporte existente *o rehabilitación de la infraestructura de transporte deteriorada;*

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Al desarrollar la red global, la Unión, los Estados miembros, los gestores de infraestructuras y otros promotores de proyectos prestarán especial atención en las medidas necesarias para:

Enmienda

Al desarrollar la red global, la Unión, los Estados miembros, *las regiones y las autoridades locales que se encuentran en el recorrido de las RTE*, los gestores de infraestructuras y otros promotores de proyectos prestarán especial atención en las medidas necesarias para:

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos;

Enmienda

b) construir los enlaces pendientes y eliminar los cuellos de botella, especialmente en los tramos transfronterizos *y en las zonas urbanas;*

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En el ámbito de su responsabilidad, los Estados miembros, operadores portuarios y gestores de infraestructura garantizarán que los puertos interiores estén conectados con la infraestructura de carreteras o ferrocarril de la red global.

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 3 – letra b – parte introductoria

Texto de la Comisión

b) Una vía rápida es una carretera **reservada para** la circulación de vehículos de motor accesible **exclusivamente** desde distribuidores o empalmes controlados y en la que:

Enmienda

b) Una vía rápida es una carretera **destinada a** la circulación de vehículos de motor accesible **principalmente** desde distribuidores o empalmes controlados y en la que:

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 3 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Una carretera estratégica convencional es una carretera que no es una autopista ni una vía rápida, pero que es no obstante una carretera de alta calidad en el sentido de lo descrito en los apartados 1 y 2. Las carreteras estratégicas convencionales se gestionarán y financiarán en consonancia con las especificidades de cada Estado miembro.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento

Artículo 31 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) apoyar el desarrollo de aeropuertos regionales con vistas a aumentar las interconexiones, descongestionar el tráfico aéreo de viajeros y diversificar los destinos aéreos.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento

Artículo 35 – párrafo 1 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c ter) garantizar que se tomen en consideración todos los aspectos — económicos, sociales y medioambientales— cuando se decida el orden de prioridades entre el transporte de mercancías y el de viajeros en las RTE-T.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 – apartado 2 – letra b – guión 1

Texto de la Comisión

Enmienda

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios;

– disponibilidad de combustibles alternativos limpios.

Algunos componentes de la infraestructura de navegación interior y de la red principal no necesitarán cumplir todos los requisitos establecidos en el presente artículo cuando la vía navegable interior figure en la lista del Acuerdo Europeo sobre Grandes Vías de Navegación Interior de Importancia

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. La infraestructura de la red principal deberá cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II ***sin excepción***. Además, la infraestructura de la red principal deberá cumplir asimismo los requisitos siguientes:

Enmienda

2. La infraestructura de la red principal deberá cumplir todos los requisitos establecidos en el capítulo II. Además, la infraestructura de la red principal deberá cumplir asimismo los requisitos siguientes:

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 45 - apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Cuando el cumplimiento de ciertas normas en materia de infraestructura de transporte de ferrocarril no sea factible por razones económicas, o en caso de redes aisladas, la Comisión podrá conceder, en casos debidamente justificados y a petición de un Estado miembro, exenciones con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 55, apartado 2. Estas exenciones podrán referirse a la longitud de los trenes, el ERTMS, la carga por eje, la electrificación, la velocidad de las líneas, etc.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 48 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los corredores de la red principal son un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red principal. ***Los corredores de la red principal se basarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo y gestión coordinados de la infraestructura, con el fin de lograr un transporte multimodal eficiente en términos de consumo de recursos.***

Enmienda

1. ***Sin perjuicio de las competencias nacionales de Estados miembros en materia de planificación de su infraestructura,*** los corredores de la red principal son un instrumento para facilitar la realización coordinada de la red principal. ***A fin de conseguir un transporte multimodal eficiente en términos de consumo de recursos, los corredores de la red básica se centrarán en:***

- la intermodalidad,***
- la interoperabilidad y***
- el desarrollo coordinado de la infraestructura en las zonas transfronterizas.***

La infraestructura de la red principal se desarrollará de forma que sea posible un uso nacional y transfronterizo sin cuellos de botella y se mejore la situación del medio ambiente de manera duradera.

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Artículo 48 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. El establecimiento de una lista inicial de estos corredores no debe entenderse como un requisito automático para obtener apoyo del FEDER, del Fondo de Cohesión o del Mecanismo «Conectar Europa».

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento
Artículo 51 – apartado 5 – letra b

Texto de la Comisión

b) informar a los Estados miembros, a la Comisión y, **cuando proceda**, a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor de la red principal sobre cualesquiera dificultades encontradas y contribuir a encontrar las soluciones adecuadas;

Enmienda

b) informar a los Estados miembros, **al Parlamento Europeo**, a la Comisión y a todas las demás entidades que participen directamente en el desarrollo del corredor de la red principal sobre cualesquiera dificultades encontradas y contribuir a encontrar las soluciones adecuadas;

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento
Artículo 52 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Para cada corredor de la red principal, los Estados miembros **interesados** deberán establecer una plataforma del corredor responsable de la definición de los objetivos generales del corredor de la red principal y de la elaboración y supervisión de las medidas mencionadas en el artículo 53, apartado 1.

Enmienda

1. Para cada corredor de la red principal, los Estados miembros, **las regiones y las autoridades locales que se encuentran en el recorrido de las RTE de que se trate** deberán establecer **de manera conjunta** una plataforma del corredor responsable de la definición de los objetivos generales del corredor de la red principal y de la elaboración y supervisión de las medidas mencionadas en el artículo 53, apartado 1.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento
Artículo 52 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas. En cualquier caso, el gestor o administrador de infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de

Enmienda

2. La plataforma del corredor estará compuesta por representantes de los Estados miembros, **las regiones y las autoridades locales** interesados y, llegado el caso, por otras entidades públicas y privadas, **así como por terceros países en el caso de proyectos transfronterizos**. En cualquier caso, el gestor o administrador de

2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

infraestructuras definido en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, participará en la plataforma del corredor.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 53 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. A fin de apoyar la realización de los corredores de la red principal, la Comisión podrá adoptar decisiones de ejecución en relación con los mismos. Estas decisiones podrán:

a) incluir la planificación de la inversión, los costes relacionados y el calendario de ejecución considerados necesarios para la realización de los corredores de la red principal de conformidad con los objetivos del presente Reglamento;

b) definir todas las medidas destinadas a reducir los costes externos, en particular las emisiones de gases de efecto invernadero y de ruido, y las medidas destinadas a promover la introducción de nuevas tecnologías de gestión del tráfico y de la capacidad;

c) establecer otras medidas que sea necesarias para la ejecución del plan de desarrollo del corredor y para el uso eficiente de la infraestructura del corredor de la red principal.

Esas disposiciones de aplicación se adoptarán conforme al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 55, apartado 2.

Enmienda

suprimido

PROCEDIMIENTO

Título	Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte						
Referencias	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)						
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.11.2011						
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	REGI 15.11.2011						
Ponente de opinión Fecha de designación	Oldřich Vlasák 23.11.2011						
Fecha de aprobación	10.10.2012						
Resultado de la votación final	<table> <tr> <td>+: </td><td>27</td></tr> <tr> <td>–: </td><td>2</td></tr> <tr> <td>0: </td><td>5</td></tr> </table>	+:	27	–:	2	0:	5
+:	27						
–:	2						
0:	5						
Miembros presentes en la votación final	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Charalampos Angourakis, Jean-Jacob Bicep, Victor Boştinaru, John Bufton, Alain Cadec, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Rosa Estaràs Ferragut, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Vincenzo Iovine, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Ana Miranda, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Ewald Stadler, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska						
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska						

PROCEDIMIENTO

Título	Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte			
Referencias	COM(2011)0650 – C7-0375/2011 – 2011/0294(COD)			
Fecha de la presentación al PE	19.10.2011			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 15.11.2011			
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 15.11.2011	ITRE 15.11.2011	IMCO 15.11.2011	REGI 15.11.2011
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	ITRE 22.11.2011			
Ponente(s) Fecha de designación	Ismail Ertug 15.12.2011	Georgios Koumoutsakos 15.12.2011		
Examen en comisión	27.2.2012	8.5.2012	6.9.2012	5.11.2012
	3.12.2012			
Fecha de aprobación	18.12.2012			
Resultado de la votación final	+: 30 -: 5 0: 5			
Miembros presentes en la votación final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommarrina Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Sabine Wils			
Fecha de presentación	18.1.2013			