



2021/0420(COD)

5.12.2022

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 relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD))

Ponente de opinión: Alessandro Panza

PA_Legam

BREVE JUSTIFICACIÓN

La revisión del actual Reglamento RTE-T de 2013 se considera necesaria para adaptar el texto a los nuevos objetivos de la Unión, incluida la lucha contra el cambio climático. Esta revisión es también una oportunidad para que la Comisión Europea refuerce la gobernanza de la RTE-T. Por lo tanto, el principal objetivo del presente Reglamento es garantizar una conectividad fiable, continua y sostenible en toda la Unión mediante la construcción de los enlaces pendientes y la eliminación de los cuellos de botella restantes que siguen generando congestión.

La infraestructura de transporte, que garantiza la conectividad y la accesibilidad, es un reto clave para las regiones y ciudades.

La consecución de los objetivos de cohesión territorial, eficiencia y mejora de los servicios a los usuarios es el núcleo de sus acciones. Solo la coordinación a nivel europeo puede garantizar una circulación continua y eficaz dentro de la Unión, por ejemplo estableciendo los enlaces que faltan entre algunas regiones fronterizas. Una mejor interconexión de las regiones fronterizas haría más tangible la integración europea y ofrecería a los ciudadanos la posibilidad de una movilidad transfronteriza eficaz y respetuosa con el medio ambiente.

Además, las regiones que sufren una pérdida de PIB como consecuencia de obstáculos transfronterizos podrían beneficiarse especialmente de la red RTE-T, que facilita la accesibilidad entre los países vecinos y conduce a un mayor intercambio económico.

La propuesta de la Comisión destaca la necesidad de garantizar una mejor accesibilidad y conectividad para todas las regiones de la Unión, teniendo en cuenta al mismo tiempo las especificidades de los distintos territorios.

Las características geográficas especiales ocasionan limitaciones particulares en términos de accesibilidad e infraestructuras de transporte, lo que hace de la movilidad uno de los mayores retos para el desarrollo social, económico y medioambiental de las regiones rurales, remotas, montañosas, insulares y ultraperiféricas. Estos territorios se quejan a menudo de la falta o la calidad insatisfactoria de las infraestructuras locales y regionales y de una oferta de transporte público, que a menudo es insuficiente e inadecuada para satisfacer las necesidades específicas de la población local.

Para lograr la cohesión territorial, la red en su conjunto debe establecer una conexión viable y eficaz con las redes de transporte secundarias.

A tal efecto, es necesario que la red transeuropea de transporte supere sus límites actuales mediante inversiones específicas capaces de contribuir a su mejora en términos de accesibilidad, carácter integrador y sostenibilidad. En particular, lograr que las infraestructuras y los servicios sean accesibles para los usuarios, incluidas las personas con discapacidad y movilidad reducida, constituye una condición necesaria para el funcionamiento adecuado de la red.

El objetivo es mejorar la eficiencia, el uso y la interoperabilidad de los modos de transporte y sus infraestructuras a escala europea, interregional y local.

Por último, dado que los entes locales y regionales contribuyen a la planificación y financiación de la infraestructura de transporte en sus territorios, es necesario implicarlos más en el sistema de gobernanza de la RTE-T, en particular logrando que participen activamente en el foro de los corredores más allá del mero papel de observador que se les ha asignado.

ENMIENDAS

La Comisión de Desarrollo Regional pide a la Comisión de Transportes y Turismo, competente para el fondo, que tome en consideración las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁵ establece hitos para mostrar el camino del sistema de transporte europeo hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé que el tráfico ferroviario de mercancías aumente su cuota de mercado en un 50 % de aquí a 2030 y se duplique de aquí a 2050; que el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumenten su cuota de mercado en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050; que el tráfico en ferrocarril de alta velocidad se duplique de aquí a 2030 y se triplique de aquí a 2050; que de aquí a 2030 haya por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación, y que de aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados **sean de emisión cero**; que los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km sean neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión; y que de aquí a 2030 haya por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa.

Enmienda

(3) La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente¹⁵ establece hitos para mostrar el camino del sistema de transporte europeo hacia la consecución de los objetivos de una movilidad sostenible, inteligente y resiliente. Prevé que el tráfico ferroviario de mercancías aumente su cuota de mercado en un 50 % de aquí a 2030 y se duplique de aquí a 2050; que el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia aumenten su cuota de mercado en un 25 % de aquí a 2030 y en un 50 % de aquí a 2050; que el tráfico en ferrocarril de alta velocidad se duplique de aquí a 2030 y se triplique de aquí a 2050; que de aquí a 2030 haya por lo menos 30 millones de automóviles de emisión cero y 80 000 camiones de emisión cero en circulación, y que de aquí a 2050 prácticamente todos los automóviles, furgonetas, autobuses y los nuevos vehículos pesados **utilicen carburantes renovables, alternativos y avanzados**; que los desplazamientos colectivos programados inferiores a 500 km sean neutros en carbono de aquí a 2030 dentro de la Unión; y que de aquí a 2030 haya por lo menos cien ciudades climáticamente neutras en Europa.

¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final.

¹⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro, COM(2020) 789 final.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) La realización de la red transeuropea de transporte crea las condiciones favorables para una base de infraestructuras que permita hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles, asequibles e inclusivos, ofrezcan alternativas sostenibles ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal y ofrezcan los incentivos adecuados para impulsar la transición, en particular garantizando una transición justa, en consonancia con los objetivos presentados en la Recomendación (UE) [...] del Consejo, de [...], para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática.

Enmienda

(4) La realización de la red transeuropea de transporte crea las condiciones favorables para una base de infraestructuras que permita hacer que todos los modos de transporte sean más **integrados**, sostenibles, asequibles e inclusivos **en todas las regiones de la Unión**, ofrezcan alternativas sostenibles ampliamente disponibles en un sistema de transporte multimodal, **persigan el cambio modal** y ofrezcan los incentivos adecuados para impulsar la transición, en particular garantizando una transición justa, en consonancia con los objetivos presentados en la Recomendación (UE) [...] del Consejo, de [...], para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) La planificación, el desarrollo y la explotación de la red transeuropea de transporte deben permitir formas de transporte sostenibles y ofrecer mejores

Enmienda

(5) La planificación, el desarrollo y la explotación de la red transeuropea de transporte deben permitir formas de transporte sostenibles y ofrecer mejores

soluciones de transporte multimodal e interoperable y una mayor integración intermodal de toda la cadena logística, contribuyendo así al buen funcionamiento del mercado interior mediante la creación de las arterias necesarias para que el transporte de pasajeros y mercancías sea fluido en toda la Unión. Además, la red debe aspirar a reforzar la cohesión económica, social y territorial, garantizando la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluida una mejor conectividad de las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas. El desarrollo de la red transeuropea de transporte también debe permitir una movilidad sin fisuras, segura y sostenible de **bienes** y **personas** en toda su diversidad, y debe contribuir a impulsar el crecimiento económico y la competitividad con una perspectiva mundial, estableciendo interconexiones e interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte de manera sostenible y eficiente en el uso de los recursos.

soluciones de transporte multimodal e interoperable y una mayor integración intermodal de toda la cadena logística, contribuyendo así al buen funcionamiento del mercado interior mediante la creación de las arterias necesarias para que el transporte de pasajeros y mercancías sea fluido en toda la Unión. Además, la red debe aspirar a reforzar la cohesión económica, social y territorial, garantizando la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluida una mejor conectividad de las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, rurales, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas, **además de en los países de tránsito**. El desarrollo de la red transeuropea de transporte también debe permitir una movilidad sin fisuras, segura y sostenible de **personas** y **bienes** en toda su diversidad **y estructuras**, y debe contribuir a impulsar el crecimiento económico y la competitividad con una perspectiva mundial, estableciendo interconexiones e interoperabilidad entre las redes nacionales de transporte de manera sostenible y eficiente en el uso de los recursos.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión del transporte **internacional**. Para garantizar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, 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 las infraestructuras y creando los enlaces de infraestructuras que faltan en y entre los Estados miembros y,

Enmienda

(6) El aumento del tráfico ha tenido como consecuencia una mayor congestión del transporte **y más accidentes**. Para garantizar la movilidad internacional de pasajeros y mercancías, 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 las infraestructuras y creando los enlaces de infraestructuras que faltan en y entre los Estados miembros y,

cuando proceda, los países vecinos, teniendo presentes las negociaciones en curso con países candidatos y países candidatos potenciales.

cuando proceda, los países vecinos, **los países signatarios de los acuerdos de cooperación y asociación con la Unión**, teniendo presentes las negociaciones en curso con países candidatos y países candidatos potenciales.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. Para cumplir plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, **deben establecerse** requisitos uniformes en materia de infraestructuras.

Enmienda

(7) La red transeuropea de transporte se compone en gran medida de las infraestructuras existentes. Para cumplir plenamente los objetivos de la nueva política de la red transeuropea de transporte, **es necesario establecer** requisitos uniformes **y normas claras** en materia de infraestructuras.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 9

Texto de la Comisión

(9) A la hora de ejecutar proyectos de interés común se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Siempre que sea posible, deben aprovecharse las sinergias con otras políticas, por ejemplo con los aspectos relativos al turismo, mediante la integración en estructuras de ingeniería civil (por ejemplo, puentes o túneles) de infraestructuras para vías ciclistas — incluidas las rutas EuroVelo—, o con los aspectos relativos a la seguridad mediante la integración de **nuevas** tecnologías (**por ejemplo, la utilización de sensores en puentes**).

Enmienda

(9) A la hora de ejecutar proyectos de interés común se debe prestar la debida consideración a las circunstancias particulares de cada proyecto concreto. Siempre que sea posible, deben aprovecharse **y aplicarse** las sinergias con otras políticas, por ejemplo con los aspectos relativos al turismo, mediante la integración en estructuras de ingeniería civil (por ejemplo, puentes o túneles) de infraestructuras para vías ciclistas — incluidas las rutas EuroVelo—, o con los aspectos relativos a la seguridad mediante la integración de tecnologías **nuevas, sostenibles, pertinentes y rentables**.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) Al planificar, contratar y ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben tener debidamente en cuenta la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶.

¹⁶ Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (DO L 258 de 20.7.2021, p. 1).

Enmienda

(11) Al planificar, contratar y ejecutar proyectos de interés común, los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben tener debidamente en cuenta la Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, , ***así como la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre contratación pública.***

¹⁶ Directiva (UE) 2021/1187 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, sobre la racionalización de las medidas para avanzar en la realización de la red transeuropea de transporte (RTE-T) (DO L 258 de 20.7.2021, p. 1).

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Durante la planificación de las infraestructuras, es importante que los Estados miembros y demás promotores de proyectos presten la consideración debida a las evaluaciones de riesgos y a las medidas con las que se pretende mejorar la resiliencia, por ejemplo ante el cambio climático, los peligros naturales y las catástrofes antropogénicas. Al ofrecer nuevos incentivos para desarrollar formas sostenibles de transporte y con la aplicación de normas de alto nivel para infraestructuras de transporte ecológicas, la realización de la red transeuropea de

transporte apoyará el principio de «no causar un perjuicio significativo».

aplicación de normas de alto nivel para infraestructuras de transporte ecológicas, la realización de la red transeuropea de transporte apoyará **de forma prioritaria el refuerzo de la cohesión económica y social, aplicando en los casos previstos** el principio de «no causar un perjuicio significativo».

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) Habida cuenta de la evolución de las necesidades de infraestructuras de la Unión y de los objetivos de descarbonización, las Conclusiones del Consejo Europeo de julio de 2020, según las cuales el gasto de la Unión debe ser coherente con los objetivos del Acuerdo de París y con el principio de «no causar un perjuicio significativo», en el sentido del artículo 17 del Reglamento sobre la taxonomía¹⁷, los proyectos de interés común deben evaluarse para garantizar que la política de la RTE-T sea coherente con los objetivos de la política de la Unión en materia de transporte, medio ambiente y clima. Los Estados miembros y otros promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos en las que se evalúe «si no se ha causado un perjuicio significativo» sobre la base de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga. En caso de que la ejecución de un proyecto de interés común suponga un perjuicio significativo para un objetivo medioambiental o climático, deben considerarse alternativas razonables.

¹⁷ Reglamento (UE) 2020/852 del

Enmienda

(13) Habida cuenta de la evolución de las necesidades de infraestructuras de la Unión y de los objetivos de descarbonización, las Conclusiones del Consejo Europeo de julio de 2020, según las cuales el gasto de la Unión debe ser coherente con los objetivos del Acuerdo de París y con el principio de «no causar un perjuicio significativo», en el sentido del artículo 17 del Reglamento sobre la taxonomía¹⁷, los proyectos de interés común deben evaluarse para garantizar que la política de la RTE-T sea coherente con los objetivos de la política de la Unión en materia de transporte, medio ambiente y clima. Los Estados miembros, **en cooperación con las autoridades regionales y locales**, y otros promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de planes y proyectos en las que se evalúe «si no se ha causado un perjuicio significativo» sobre la base de las orientaciones y mejores prácticas más recientes de que se disponga. En caso de que la ejecución de un proyecto de interés común suponga un perjuicio significativo para un objetivo medioambiental o climático, deben considerarse alternativas razonables.

¹⁷ Reglamento (UE) 2020/852 del

Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13)

Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 198 de 22.6.2020, p. 13)

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) Los proyectos de infraestructuras en el marco del Reglamento RTE-T deben ser resilientes ante los posibles efectos adversos del cambio climático y contar con una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, en particular a través de medidas de adaptación pertinentes. Los proyectos para los que haya que realizar una evaluación de impacto ambiental deben incorporar medidas de protección contra el cambio climático e integrar, en el análisis coste-beneficio, los costes de las emisiones de gases de efecto invernadero y los efectos positivos de las medidas de mitigación del cambio climático. ***La protección contra el cambio climático debe llevarse a cabo sobre la base de las mejores prácticas y orientaciones más recientes de que se disponga***¹⁸. Esto contribuye a integrar los riesgos relacionados con el cambio climático, así como las evaluaciones de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en las decisiones de inversión y planificación con cargo al presupuesto de la Unión.

¹⁸ ***Comunicación de la Comisión. Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-***

Enmienda

(14) Los proyectos de infraestructuras en el marco del Reglamento RTE-T deben ser resilientes ante los posibles efectos adversos del cambio climático y contar con una evaluación de la vulnerabilidad climática y de los riesgos, en particular a través de medidas de adaptación pertinentes. Los proyectos para los que haya que realizar una evaluación de impacto ambiental deben integrar, en el análisis coste-beneficio, los efectos positivos de las medidas de mitigación del cambio climático. Esto contribuye a integrar los riesgos relacionados con el cambio climático, así como las evaluaciones de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en las decisiones de inversión y planificación con cargo al presupuesto de la Unión.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 15

Texto de la Comisión

(15) Los Estados miembros y demás promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de los planes y proyectos de conformidad con la legislación pertinente, con el fin de evitar o, cuando no sea posible, mitigar o compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente, como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo, la contaminación del aire y del agua, así como el ruido, y proteger eficazmente la biodiversidad.

Enmienda

(15) Los Estados miembros, **en cooperación con las autoridades regionales y locales** y demás promotores de proyectos deben llevar a cabo evaluaciones medioambientales de los planes y proyectos de conformidad con la legislación pertinente, con el fin de evitar o, cuando no sea posible, mitigar o compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente, como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo, la contaminación del aire y del agua, así como el ruido, y proteger eficazmente la biodiversidad.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) 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 del público afectado por un proyecto de interés común.

Enmienda

(16) En la fase de planificación y construcción de los proyectos, **es necesario tener** debidamente en cuenta los intereses de las autoridades regionales y locales, así como del público afectado por un proyecto de interés común, **con elementos de prueba transparentes y coherentes**.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) La definición de la red transeuropea de transporte debe basarse en una metodología común y transparente y representar el máximo nivel de planificación de infraestructuras dentro 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 de la información sobre viajes.

Enmienda

(17) La definición de la red transeuropea de transporte debe basarse en una metodología común y transparente y representar el máximo nivel de planificación de infraestructuras dentro 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 de la información sobre viajes, ***incluyendo también modos de conexión local conectadas a la morfología del territorio, tal como sucede con el transporte con cable y lacustre.***

Enmienda 14

**Propuesta de Reglamento
Considerando 19**

Texto de la Comisión

(19) Para que la red sea conforme con el presente Reglamento, además de los plazos de 2030 y 2050 que ya se introdujeron en virtud del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, debe añadirse el plazo intermedio de 2040 para la red básica ampliada que forma parte de los corredores europeos de transporte. El mismo plazo intermedio debe aplicarse también a las nuevas normas sobre la red básica que se hayan introducido además de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, a fin de permitir que las inversiones necesarias se efectúen a su debido tiempo.

Enmienda

(19) Para que la red sea conforme con el presente Reglamento, además de los plazos de 2030 y 2050 que ya se introdujeron en virtud del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, debe añadirse el plazo intermedio de 2040 para la red básica ampliada que forma parte de los corredores europeos de transporte. El mismo plazo intermedio debe aplicarse también a las nuevas normas sobre la red básica que se hayan introducido además de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, a fin de permitir que las inversiones necesarias se efectúen a su debido tiempo. ***Deben establecerse incentivos para garantizar la consecución de los objetivos de 2030, 2040 y 2050.***

¹⁹ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo

¹⁹ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo

de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.)

de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.)

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) La red global debe estar suficientemente equipada con una infraestructura para los combustibles alternativos a fin de garantizar que apoye eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones, en consonancia con los hitos fijados en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente.

Enmienda

(21) La red global debe estar suficientemente equipada con una infraestructura para los combustibles alternativos a fin de garantizar que apoye eficazmente la transición hacia una movilidad sin emisiones, en consonancia con los hitos fijados en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, ***que integre las tecnologías disponibles con arreglo a las exigencias locales y regionales, tal como ocurre con el transporte ferroviario basado en el hidrógeno en el caso de trayectos de corta y media distancia y en el Reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo. Al mismo tiempo, las redes de estacionamiento seguras y protegidas que prestan servicios globales deben ampliarse y apoyarse financieramente con fondos de la Unión.***

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) La red básica ha sido identificada sobre la base de una metodología de planificación objetiva. Esta metodología ha

Enmienda

(23) La red básica ha sido identificada sobre la base de una metodología de planificación objetiva. Esta metodología ha

identificado los nodos urbanos, los puertos y los aeropuertos más importantes, así como los pasos fronterizos. En la medida de lo posible, estos nodos deben estar conectados mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables y factibles económicamente a más tardar en 2030. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las islas principales en la red básica.

identificado los nodos urbanos, los puertos y los aeropuertos más importantes, así como los pasos fronterizos. Estos nodos deben conectarse mediante enlaces multimodales, siempre que sean viables y factibles económicamente a más tardar en 2030. La metodología ha garantizado la interconexión de todos los Estados miembros y la integración de las islas principales en la red básica.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) La red básica, con plazo hasta 2030, y la red básica ampliada, con plazo hasta 2040, deben constituir la base de la red de transporte multimodal sostenible, que representa los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, en función de las necesidades de tráfico. Deben estimular el desarrollo de toda la red global y permitir que la acción de la Unión se concentre en los componentes de la red transeuropea de transporte que tengan mayor valor añadido europeo, en particular en los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella.

Enmienda

(24) La red básica, con plazo hasta 2030, y la red básica ampliada, con plazo hasta 2040, deben constituir la base de la red de transporte multimodal sostenible, que representa los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte, en función de las necesidades de tráfico. Deben estimular el desarrollo de toda la red global y permitir que la acción de la Unión se concentre en los componentes de la red transeuropea de transporte que tengan mayor valor añadido europeo, en particular en los tramos transfronterizos, los enlaces pendientes, los puntos de conexión multimodal y los principales cuellos de botella. ***A tal fin, sería conveniente promover estructuras de gestión integrada, como las Agrupaciones Europeas de Cooperación Territorial, para contribuir a acelerar la realización de los tramos transfronterizos de la RTE-T.***

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 25 bis (nuevo)

(25 bis) La RTE-T debe tener plenamente en cuenta la diversidad de los retos a los que se enfrentan las regiones de la Unión, entre los que se incluyen las limitaciones geográficas o físicas significativas, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en los casos de redes aisladas o parcialmente aisladas. Todas las regiones deben estar comprendidas en la red básica, la red básica ampliada y la red global para garantizar la cohesión territorial de la Unión.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 26

(26) Las exenciones de los requisitos de infraestructura aplicables a la red básica, la red básica ampliada y la red global solo deben ser posibles en casos debidamente justificados y en determinadas condiciones. Entre ellos deben incluirse los casos en que la inversión no pueda justificarse, o en que existan limitaciones geográficas o físicas significativas, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en los casos de redes aisladas o parcialmente aisladas.

(26) Las exenciones de los requisitos de infraestructura aplicables a la red básica, la red básica ampliada y la red global solo deben ser posibles en casos debidamente justificados y en determinadas condiciones. **No obstante, tales exenciones no deben socavar el derecho de acceso a la red de transporte de todos los usuarios, en particular en las zonas periféricas y escasamente pobladas, garantizando así la provisión de infraestructuras esenciales para los puntos de tránsito clave.** Entre ellos deben incluirse los casos en que la inversión no pueda justificarse, o en que existan limitaciones geográficas o físicas significativas, por ejemplo en regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, o en zonas escasamente pobladas, o en los casos de redes aisladas o parcialmente aisladas.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) La red de infraestructuras terrestres, establecida a través de la red básica, la red básica ampliada y la red global, debe integrarse con la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte. A tal fin, debe crearse un Espacio Marítimo Europeo verdaderamente sostenible, inteligente, sin fisuras y resiliente. Debe abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte.

Enmienda

(27) La red de infraestructuras terrestres, establecida a través de la red básica, la red básica ampliada y la red global, debe integrarse con la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte. A tal fin, debe crearse un Espacio Marítimo Europeo verdaderamente sostenible, inteligente, sin fisuras y resiliente. Debe abarcar todos los componentes de la infraestructura marítima de la red transeuropea de transporte, ***incluido el desarrollo de zonas fuera de los puertos y conexiones ferroviarias de último kilómetro adecuadas.***

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 27 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(27 bis) Las estrategias macrorregionales proporcionan una plataforma para una interacción intersectorial, regional y transfronteriza más profunda y más amplia entre los Estados miembros de la Unión y los países vecinos, también en términos de interconexiones de transporte y cobertura digital.

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 35 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(35 bis) Todos los Estados miembros deben dar prioridad a los

proyectos de interés común en la RTE-T en términos de apoyo financiero, procedimientos simplificados de adquisición pública, permisos de construcción, plazos de recurso, plazos de pago breves y procedimientos claros de control y seguimiento.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 36

Texto de la Comisión

(36) Los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión deben estar sujetos a un análisis de coste-beneficio socioeconómico basado en una metodología reconocida y que tome en consideración los costes y beneficios sociales, económicos, climáticos y medioambientales pertinentes, así como el enfoque basado en el ciclo de vida. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales debe basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

²¹ Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

Enmienda

(36) Los proyectos de interés común que aspiren a financiación de la Unión deben estar sujetos a un análisis de coste-beneficio socioeconómico basado en una metodología reconocida y que tome en consideración los costes y beneficios sociales, económicos, climáticos y medioambientales pertinentes, ***el equilibrio territorial*** así como el enfoque basado en el ciclo de vida. El análisis de costes y beneficios climáticos y medioambientales debe basarse en la evaluación de impacto ambiental realizada conforme a la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

²¹ Directiva 2011/92/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 26 de 28.1.2012, p. 1).

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento Considerando 38

Texto de la Comisión

(38) La cooperación con terceros países,

Enmienda

(38) La cooperación con terceros países,

incluidos los países vecinos, es necesaria para garantizar la conexión y la interoperabilidad entre las redes de infraestructuras de la Unión y dichos países. En vista de ello, cuando proceda, la Unión debe promover proyectos de interés común con dichos países, en los que se evalúe y se garantice el cumplimiento de los objetivos y requisitos de la red transeuropea de transporte a fin de garantizar la interoperabilidad de la red de la Unión.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento Considerando 38 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

incluidos los países vecinos, es necesaria para garantizar la conexión y la interoperabilidad entre las redes de infraestructuras de la Unión y dichos países. En vista de ello, cuando proceda, la Unión debe promover proyectos de interés común con dichos países, en los que se evalúe y se garantice el cumplimiento de los objetivos y requisitos de la red transeuropea de transporte a fin de garantizar la interoperabilidad de la red de la Unión, ***evitando así su uso para fines de migración ilegal.***

Enmienda

(38 bis) Debe llevarse a cabo una ampliación de los corredores europeos de transporte en la República de Moldavia y Ucrania en un contexto geopolítico estable y seguro, garantizando al mismo tiempo un apoyo financiero adecuado.

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento Considerando 42

Texto de la Comisión

(42) El ERTMS debe implantarse de manera continua no solo en la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidos los nodos urbanos, sino también en las rutas de acceso a las terminales multimodales, lo cual permitirá operar únicamente con el ERTMS e impulsará las perspectivas de negocio de las empresas ferroviarias.

Enmienda

(42) El ERTMS debe implantarse de manera continua ***y sincronizada*** no solo en la red básica, la red básica ampliada y la red global, incluidos los nodos urbanos, sino también en las rutas de acceso a las terminales multimodales, lo cual permitirá operar únicamente con el ERTMS e impulsará las perspectivas de negocio de las empresas ferroviarias.

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Considerando 47

Texto de la Comisión

(47) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir sustancialmente a la descarbonización del transporte transportando más mercancías y pasajeros. El Espacio Marítimo Europeo debe promoverse mediante la creación o la mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de los puertos marítimos y de sus conexiones con el interior a fin de facilitar una integración eficiente y sostenible con otros modos de transporte.

Enmienda

(47) El transporte marítimo de corta distancia puede contribuir sustancialmente a la descarbonización del transporte transportando más mercancías y pasajeros. El Espacio Marítimo Europeo debe promoverse mediante la creación o la mejora de rutas de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de los puertos marítimos y de sus conexiones con el interior a fin de facilitar una integración eficiente y sostenible con otros modos de transporte, ***garantizando facilidades, exenciones e incentivos que permitan compensar la ausencia de otras alternativas de transporte. En este contexto, proyectos como el corredor de transporte Rin-Meno-Danubio que une el Mar Negro con el Mar del Norte deberían convertirse en una prioridad, ya que las conexiones intermodales terrestres y portuarias a través de este canal de navegación también aportarían múltiples beneficios socioculturales a estas regiones, además de las económicas.***

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Considerando 48

Texto de la Comisión

(48) El transporte por carretera en la Unión representa tres cuartas partes del total del transporte interior de mercancías (sobre la base de las toneladas-kilómetro transportadas) y alrededor del 90 % del total del transporte terrestre de pasajeros (sobre la base del número total de pasajeros-kilómetro). Dada la importancia del transporte por carretera y el

Enmienda

(48) El transporte por carretera en la Unión representa tres cuartas partes del total del transporte interior de mercancías (sobre la base de las toneladas-kilómetro transportadas) y alrededor del 90 % del total del transporte terrestre de pasajeros (sobre la base del número total de pasajeros-kilómetro). Dada la importancia del transporte por carretera y el

compromiso de mejorar la seguridad vial en consonancia con el hito de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesario mejorar la infraestructura viaria desde el punto de vista de la seguridad.

compromiso de mejorar la seguridad vial en consonancia con el hito de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, es necesario **garantizar el mantenimiento** y mejorar la infraestructura viaria desde el punto de vista de la seguridad **para todos los usuarios**.

Enmienda 29

Propuesta de Reglamento Considerando 50 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(50 bis) *A la hora de determinar los nodos urbanos, debe hacerse hincapié en el apoyo a las áreas urbanas funcionales debido a su importancia para impulsar la cooperación entre las autoridades locales y los socios a través de las fronteras administrativas, así como para reforzar las conexiones entre las zonas urbanas y rurales, y además, debe prestarse especial atención a la densidad del tráfico con el fin de mejorar la conectividad entre los nodos urbanos y las zonas rurales y suburbanas circundantes y garantizar un enfoque territorial más equilibrado.*

Enmienda 30

Propuesta de Reglamento Considerando 50 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(50 ter) *Los nodos urbanos deberían contar con la colaboración de las ciudades europeas en la gobernanza de la RTE-T para reducir los cuellos de botella a nivel urbano y apoyar todos los esfuerzos para que las ciudades urbanas sean accesibles. Los Estados miembros deben adoptar medidas rápidas y ambiciosas para hacer que las ciudades sean más inclusivas, teniendo en cuenta*

todos los nodos valiosos, y así avanzar más rápidamente hacia los objetivos de 2030 y 2050 para completar las redes básica y global.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Considerando 52

Texto de la Comisión

(52) Los Estados miembros deben establecer un programa nacional de apoyo a los PMUS destinado a promover la adopción de estos y a mejorar la coordinación entre regiones, ciudades y municipios. Tal programa nacional debe ayudar a las regiones y las **zonas** urbanas a desarrollar PMUS de alta calidad y a reforzar el seguimiento y la evaluación de la ejecución de los PMUS a través de medidas legislativas, orientación, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero.

Enmienda

(52) Los Estados miembros deben establecer un programa nacional de apoyo a los PMUS destinado a promover la adopción de estos y a mejorar la coordinación entre regiones, ciudades y municipios. Tal programa nacional debe ayudar a las regiones, **las ciudades** y las **áreas** urbanas **funcionales** a desarrollar PMUS de alta calidad y a reforzar el seguimiento y la evaluación de la ejecución de los PMUS a través de medidas legislativas, orientación, desarrollo de capacidades, asistencia y, posiblemente, apoyo financiero.

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Considerando 53

Texto de la Comisión

(53) La Misión sobre Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras, establecida en el marco del programa marco Horizonte Europa, tiene como objetivo contar con cien ciudades climáticamente neutras en la Unión de aquí a 2030. Las ciudades participantes en la Misión actuarán como centros de experimentación e innovación para que otras puedan seguir su camino de aquí a 2050.

Enmienda

(53) La Misión sobre Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras, establecida en el marco del programa marco Horizonte Europa, tiene como objetivo contar con cien ciudades climáticamente neutras en la Unión de aquí a 2030. Las ciudades participantes en la Misión actuarán como centros de experimentación e innovación para que otras puedan seguir su camino de aquí a 2050. ***Ya que ha sido tan bien recibida en toda la Unión, debería ponerse en marcha una nueva Misión sobre Ciudades***

Inteligentes y Climáticamente Neutras en el marco del mismo programa, con nuevas ciudades y un presupuesto más generoso.

Enmienda 33

Propuesta de Reglamento Considerando 54

Texto de la Comisión

(54) Los servicios digitales de movilidad multimodal ayudan a mejorar la integración de los diferentes modos de transporte combinando varias ofertas de transporte en una sola. Su desarrollo debe contribuir a cambiar el comportamiento de las personas, de manera que tiendan a utilizar los modos de transporte más sostenibles, el transporte público y modos activos como los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Enmienda

(54) Los servicios digitales de movilidad multimodal ayudan a mejorar la integración de los diferentes modos de transporte combinando varias ofertas de transporte en una sola. Su desarrollo debe ***estar garantizado también en las zonas periféricas y debería*** contribuir, ***en la medida de lo posible***, a cambiar el comportamiento de las personas, de manera que tiendan a utilizar los modos de transporte más sostenibles, el transporte público y modos activos como los desplazamientos a pie y en bicicleta;

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento Considerando 58

Texto de la Comisión

(58) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación, como la infraestructura 5G, que pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector del transporte europeo y la capacidad para permitir unos flujos de pasajeros seguros utilizando medios eficientes, a hacer que los medios de transporte públicos o más ecológicos sean más atractivos para los pasajeros y a reducir su huella de carbono. Esto contribuirá a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y, al mismo tiempo, contribuirá al objetivo de

Enmienda

(58) La red transeuropea de transporte debe proporcionar la base para la implantación a gran escala de nuevas tecnologías e innovación, como la infraestructura 5G ***y digital y el internet de las cosas***, que pueden contribuir a aumentar la eficiencia global del sector del transporte europeo y la capacidad para permitir unos flujos de pasajeros seguros utilizando medios eficientes, a hacer que los medios de transporte públicos o más ecológicos sean más atractivos para los pasajeros y a reducir su huella de carbono. Esto contribuirá a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo y, al

aumentar la seguridad energética de la Unión. Para alcanzar esos objetivos, es necesario aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos y su estructura conexas a lo largo de la red transeuropea de transporte.

mismo tiempo, contribuirá al objetivo de aumentar la seguridad energética de la Unión. Para alcanzar esos objetivos, es necesario aumentar la disponibilidad de combustibles alternativos y su estructura conexas a lo largo de la red transeuropea de transporte.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento Considerando 59

Texto de la Comisión

(59) Debe instalarse un número suficiente de puntos de recarga rápida, para vehículos ligeros y pesados, que sean accesibles al público en toda la red transeuropea de transporte. Este objetivo debe garantizar la plena conectividad transfronteriza y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión. Los objetivos basados en la distancia recorrida para la red transeuropea de transporte, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], consisten en garantizar una cobertura *mínima* suficiente de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las *principales* redes de carreteras de la Unión.

Enmienda

(59) Debe instalarse un número suficiente de puntos de recarga rápida, para vehículos ligeros y pesados, que sean accesibles al público en toda la red transeuropea de transporte. Este objetivo debe garantizar la plena conectividad transfronteriza y permitir que los vehículos eléctricos circulen por toda la Unión. Los objetivos basados en la distancia recorrida para la red transeuropea de transporte, tal como se definen en el Reglamento (UE) [...], [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos], consisten en garantizar una cobertura suficiente de puntos de recarga eléctrica a lo largo de las redes de carreteras de la Unión, *en particular las zonas que se enfrentan a retos geográficos y demográficos y las regiones ultraperiféricas.*

Enmienda 36

Propuesta de Reglamento Considerando 59 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(59 bis) Deben apoyarse unas redes de suministro de energía sólidas e inteligentes para habilitar estaciones de recarga rápida en los corredores de la

Enmienda 37

Propuesta de Reglamento

Considerando 62

Texto de la Comisión

(62) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19²⁵ y con el fin de evitar, en el futuro, perturbaciones e imprevistos relacionados con el tráfico, al planificar infraestructuras los Estados miembros deben tener en cuenta la seguridad y la resiliencia de la infraestructura de transporte al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes provocadas por el ser humano y otras perturbaciones que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. A tal fin, los corredores europeos de transporte también deben incluir importantes líneas de desviación que puedan utilizarse en caso de congestión u otros problemas en las rutas principales. Además, debido a su carácter multimodal, un modo puede sustituir a otro en caso de emergencia.

²⁵ Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, C(2020) 1897 final (DO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) y

Enmienda

(62) Teniendo en cuenta la experiencia adquirida con respecto a la gestión de crisis durante la pandemia de COVID-19²⁵ y con el fin de evitar, en el futuro, perturbaciones e imprevistos relacionados con el tráfico, al planificar infraestructuras los Estados miembros deben tener en cuenta la seguridad y la resiliencia de la infraestructura de transporte al cambio climático, los peligros naturales, las catástrofes provocadas por el ser humano y otras perturbaciones que afecten al funcionamiento del sistema de transporte de la Unión. ***La Comisión debe establecer un mecanismo permanente y automático para la activación de «carriles verdes» a través de las fronteras interiores de la red transeuropea de transporte, pidiendo a los Estados miembros y regiones afectados que identifiquen de manera estable los puntos de tránsito prioritarios que no están sujetos a restricciones de ningún tipo.*** A tal fin, los corredores europeos de transporte también deben incluir importantes líneas de desviación que puedan utilizarse en caso de congestión u otros problemas en las rutas principales. Además, debido a su carácter multimodal, un modo puede sustituir a otro en caso de emergencia.

²⁵ Comunicación sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales, C(2020) 1897 final (DO C 96 I de 24.3.2020, p. 1) y

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo, de 28 de octubre de 2020, titulada «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19», COM(2020) 685 final.

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo y al Consejo, de 28 de octubre de 2020, titulada «Mejora de los corredores verdes de transporte para mantener la economía activa durante el rebrote de la pandemia de COVID-19», COM(2020) 685 final.

Justificación

El principio fundamental de los carriles verdes es garantizar el funcionamiento continuo de las cadenas de suministro en el mercado único y evitar que territorios y empresas sufran posibles carencias.

Enmienda 38

Propuesta de Reglamento Considerando 63

Texto de la Comisión

(63) La participación de empresas, incluidas las que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país, incluidas las establecidas en un tercer país, puede acelerar la realización de la red transeuropea de transporte. Sin embargo, en circunstancias específicas, la participación o la contribución de empresas que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país en proyectos de interés común podría poner en peligro la seguridad y el orden público en la UE. Sin perjuicio del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452²⁶ y además de dicho mecanismo, es necesario un mayor conocimiento de dicha participación o contribución para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que afecten a la seguridad o al orden público de la Unión y la participación o contribución no entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/452.

Enmienda

(63) La participación de empresas, incluidas las que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o de una empresa de un tercer país, incluidas las establecidas en un tercer país, puede acelerar la realización de la red transeuropea de transporte. Sin embargo, en circunstancias específicas, la participación o la contribución de empresas que sean propiedad o estén bajo el control de una persona física de un tercer país o una empresa de un tercer país **o con participación pública o estatal de un tercer país** en proyectos de interés común podría poner en peligro la seguridad y el orden público en la UE. Sin perjuicio del mecanismo de cooperación previsto en el Reglamento (UE) 2019/452²⁶ y además de dicho mecanismo, es necesario un mayor conocimiento de dicha participación o contribución para permitir la intervención de las autoridades públicas si resulta probable que afecten a la seguridad o al orden público de la Unión y la participación o contribución no entra dentro del ámbito de aplicación del

²⁶ Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

²⁶ Reglamento (UE) 2019/452 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, para el control de las inversiones extranjeras directas en la Unión (DO L 79I de 21.3.2019, p. 1).

Enmienda 39

Propuesta de Reglamento Considerando 66

Texto de la Comisión

(66) Los corredores europeos de transporte deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red transeuropea de transporte de forma que se eliminen los cuellos de botella, se **incrementen** las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión **a través de una mejora de la cooperación territorial**. Deben contribuir asimismo a los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales. El enfoque por corredores debe ser transparente y claro, y su gestión no debe generar un aumento excesivo de los costes o cargas de administración.

Enmienda

(66) Los corredores europeos de transporte deben contribuir a desarrollar las infraestructuras de la red transeuropea de transporte de forma que se eliminen los cuellos de botella, se **garanticen** las conexiones transfronterizas y se mejore la eficiencia y la sostenibilidad. Deben contribuir a la cohesión **mejorando la cooperación territorial mediante un planteamiento ascendente que tenga en cuenta las necesidades de las comunidades locales y las autoridades locales y regionales**. Deben contribuir asimismo a los objetivos más generales de la política de transporte y facilitar la interoperabilidad, la integración modal y las operaciones multimodales **al tiempo que respetan el enfoque geográfico**. El enfoque por corredores debe ser transparente y claro, y su gestión no debe generar un aumento excesivo de los costes o cargas de administración. **Sin embargo, es importante subrayar la importancia de garantizar recursos financieros adicionales del marco financiero plurianual, ya que los asignados en el Mecanismo «Conectar Europa» para la finalización de las redes básica y global no son suficientes. Esto también es necesario teniendo en cuenta la carga financiera que ya soportan los entes estatales, locales y regionales para el**

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento Considerando 67 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(67 bis) En el contexto de esta coordinación y a falta de alternativas logísticas y modales válidas, la Comisión debe desalentar a los Estados miembros de crear barreras transfronterizas unilaterales de cualquier tipo a lo largo de la red y, en particular, en los nodos principales, a fin de evitar obstrucciones del tránsito fronterizo.

Justificación

Para garantizar la integridad del mercado interior, a la luz del papel estratégico del transporte de mercancías y pasajeros y de la logística como motor insustituible para apoyar los suministros nacionales y para la libre circulación de mercancías en la Unión, es esencial desalentar las medidas unilaterales de restricción del tráfico y es necesario reforzar los instrumentos de gobernanza de la RTE-T, para evitar el bloqueo del tránsito en las fronteras en los nodos principales y garantizar la activación y la gestión coordinadas de rutas alternativas por ferrocarril o carretera.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento Considerando 73

Texto de la Comisión

Enmienda

(73) La consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte, en particular en lo que se refiere a la descarbonización y la digitalización del sistema de transporte en la Unión, requiere un marco reglamentario sólido. Los Estados miembros deben aplicar reformas ambiciosas para hacer frente a los retos del transporte sostenible que han sido identificados en el Semestre Europeo. El

(73) La consecución de los objetivos de la red transeuropea de transporte, en particular en lo que se refiere a la descarbonización y la digitalización del sistema de transporte en la Unión, requiere un marco reglamentario sólido. Los Estados miembros deben aplicar reformas ambiciosas para hacer frente a los retos del transporte sostenible que han sido identificados en el Semestre Europeo. El

Mecanismo de Recuperación y Resiliencia apoya tanto las reformas como las inversiones para hacer que el transporte sea más sostenible, reducir las emisiones y mejorar la seguridad y la eficiencia. Las medidas pertinentes a tal efecto se incluyen en los planes de recuperación y resiliencia aprobados.

Mecanismo de Recuperación y Resiliencia apoya tanto las reformas como las inversiones para hacer que el transporte sea más sostenible, reducir las emisiones y mejorar la seguridad y la eficiencia. ***Se necesitan instrumentos de apoyo financiero y no financiero, como un presupuesto específico en el marco del Mecanismo «Conectar Europa» para ayudar a las autoridades locales y regionales a cumplir los nuevos requisitos aplicables a los nodos urbanos.*** Las medidas pertinentes a tal efecto se incluyen en los planes de recuperación y resiliencia aprobados.

Enmienda 42

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra f

Texto de la Comisión

f) «nodo urbano»: zona urbana en que elementos de las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte —por ejemplo puertos que incluyan terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobús, plataformas logísticas e instalaciones y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de la zona **urbana**— están conectados con otros elementos de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local;

Enmienda

f) «nodo urbano»: zona urbana en que elementos de las infraestructuras de transporte de la red transeuropea de transporte —por ejemplo puertos que incluyan terminales de pasajeros, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, terminales de autobús, plataformas logísticas e instalaciones y terminales de mercancías situados dentro o alrededor de la zona **urbana, incluidas sus áreas urbanas funcionales**— están conectados con otros elementos de esas infraestructuras y con las infraestructuras de tráfico regional y local;

Enmienda 43

Propuesta de Reglamento Artículo 3 – párrafo 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) «red aislada»: red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de ella, con un

Enmienda

g) «red aislada»: 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 infraestructuras no pueden justificarse *en términos de coste-beneficio debido a las características específicas de dicha red, resultantes de su alejamiento geográfico o su situación periférica*;

ancho de vía distinto del ancho de vía nominal estándar europeo (1 435 mm), respecto de la cual algunas de las principales inversiones en infraestructuras no pueden justificarse *a menos que estén orientadas a ajustarse a las normas europeas*;

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte que sea sostenible, eficiente y resiliente, que aumente las ventajas para sus usuarios y que respalde un crecimiento integrador. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

Enmienda

2. La red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte que sea sostenible, eficiente y resiliente, que aumente las ventajas para sus usuarios y que respalde un crecimiento integrador *y permita la propia conectividad tanto a nivel transnacional como local y regional*. Demostrará un valor añadido europeo contribuyendo a los objetivos establecidos dentro de las cuatro categorías siguientes:

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra a – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria de pasajeros de larga distancia y de alta velocidad y una red de transporte ferroviario de mercancías plenamente interoperable, así como de una red fiable de vías navegables interiores y de transporte marítimo de corta distancia en

Enmienda

ii) una mayor utilización de modos de transporte más sostenibles, en particular continuando con el desarrollo de una red ferroviaria de pasajeros de larga distancia y de alta velocidad y una red de transporte ferroviario de mercancías plenamente interoperable, así como de una red fiable de vías navegables interiores, *incluso las lacustres*, y de transporte marítimo de corta

toda la Unión;

distancia en toda la Unión;

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra b – inciso i

Texto de la Comisión

i) la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;

Enmienda

i) la **mejora de la** accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas y otras regiones remotas, insulares, periféricas y montañosas, así como de las zonas escasamente pobladas;

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra b – inciso ii

Texto de la Comisión

ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros;

Enmienda

ii) la reducción de las diferencias de calidad de las infraestructuras entre los Estados miembros, **en particular entre las zonas urbanas e industriales, las regiones ultraperiféricas, las regiones fronterizas de la Unión y otras regiones remotas, rurales, montañosas, insulares y escasamente pobladas;**

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra b – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, una coordinación y una interconexión eficientes entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local y los servicios de

Enmienda

iii) tanto para el tráfico de pasajeros como de mercancías, una coordinación y una interconexión eficientes entre, por un lado, las infraestructuras de transporte para el tráfico de larga distancia y, por otro, el tráfico regional y local y los servicios de

transporte en los nodos urbanos;

transporte en los nodos urbanos, *las zonas interiores, costeras y montañosas*;

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra b – inciso iv bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

iv bis) la mejora de la conectividad entre los Estados miembros y con terceros países vecinos, en particular los países de tránsito, mejorando y completando los tramos transfronterizos necesarios para la plena funcionalidad de la larga distancia de los corredores de la red básica;

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra c – inciso iii

Texto de la Comisión

Enmienda

iii) la interoperabilidad de las redes de transporte nacionales, regionales y locales;

iii) la *intermodalidad y la* interoperabilidad de las redes de transporte nacionales, regionales y locales;

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra d – inciso ii

Texto de la Comisión

Enmienda

ii) garantizando un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías;

ii) garantizando un alto nivel de calidad, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros como al de mercancías, *así como la calidad del mantenimiento de la red, en particular a nivel regional y local;*

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra d – inciso vi bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

vi bis) la realización de infraestructuras adecuadas para el acceso a los tramos transfronterizos;

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra d – inciso vi ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

vi ter) la realización de una conectividad mejor para el transporte de mercancías entre zonas de producción aisladas y zonas de alta densidad de población, con el fin de promover una logística eficiente y la reducción de los plazos de transporte y distribución;

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) la optimización de la integración e interconexión de la infraestructura;

b) la optimización de la integración e interconexión de la infraestructura, *tanto a escala de la Unión como con terceros países, así como para las conexiones transfronterizas y de tránsito;*

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 5 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) la implantación de instalaciones de estacionamiento seguras y protegidas y

de servicios completos para conductores y viajeros;

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista social y medioambiental de dichas infraestructuras.

Enmienda

2. La red global consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas de la red transeuropea de transporte, así como en medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible desde el punto de vista **de la cohesión económica**, social, **territorial** y medioambiental de dichas infraestructuras.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 6 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Enmienda

3. La red básica y la red básica ampliada consistirán en las partes de la red transeuropea de transporte que se desarrollarán con carácter prioritario para alcanzar los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte. **Los Estados miembros interconectarán las redes básica y ampliada con las redes de movilidad nacionales, regionales y locales.**

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Un proyecto de interés común abarca su ciclo entero, incluidos los

Enmienda

3. Un proyecto de interés común abarca su ciclo entero, incluidos los

estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la construcción, la explotación y la evaluación.

estudios de viabilidad y los trámites para la obtención de permisos, la construcción, la explotación, **el mantenimiento, la vigilancia** y la evaluación.

Enmienda 59

Propuesta de Reglamento Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La Comisión podrá exigir a los Estados miembros, mediante un acto de ejecución, que establezcan una entidad única para la construcción y **la gestión** de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas. El coordinador europeo pertinente tendrá la condición de observador en el consejo de administración o de supervisión, o en ambos, de tal entidad única.

Enmienda

5. La Comisión podrá exigir a los Estados miembros, mediante un acto de ejecución, que establezcan una entidad única para la construcción, **la gestión y el mantenimiento** de proyectos de interés común en materia de infraestructuras transfronterizas. El coordinador europeo pertinente tendrá la condición de observador en el consejo de administración o de supervisión, o en ambos, de tal entidad única.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) completar la infraestructura de acceso a los tramos transfronterizos, incluidas las obras auxiliares y el apoyo a la conectividad con terceros países;

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 1 – letra f

Texto de la Comisión

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

Enmienda

f) facilitar el transporte en vías navegables interiores con terceros países **y, en particular, en su caso, el transporte**

lacustre en las zonas fronterizas;

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) garantizar que el principio de continuidad territorial se aplique de manera efectiva en las islas y que la brecha de conectividad se colme mediante una mayor disponibilidad de servicios y conexiones y medidas adecuadas en beneficio tanto de los residentes como de los turistas;

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

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

c) garantizar la integración óptima y la interoperabilidad entre modos de transporte, ***en particular en las zonas urbanas y densamente pobladas, en las zonas de interés económico, y en las zonas periféricas, costeras, insulares y remotas;***

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

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

d) construir los enlaces pendientes, eliminar los cuellos de botella ***y completar las infraestructuras de acceso,*** especialmente en los tramos transfronterizos;

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 1 – letra g

Texto de la Comisión

g) mantener operativas las infraestructuras existentes y mejorar o preservar su calidad en cuanto a seguridad física y operacional, eficiencia del sistema de transporte y de las operaciones de transporte, resiliencia frente al cambio climático y a las catástrofes, comportamiento medioambiental y continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda

g) mantener operativas las infraestructuras existentes y mejorar o preservar su calidad en cuanto a seguridad física y operacional, eficiencia del sistema de transporte y de las operaciones de transporte, ***zonas de estacionamiento seguras y protegidas***, resiliencia frente al cambio climático y a las catástrofes, comportamiento medioambiental y continuidad de los flujos de tráfico;

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) contribuir a la reducción de las emisiones del transporte y al aumento de la seguridad energética, promoviendo el uso de vehículos y buques de cero emisiones y combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, mediante la implantación de la correspondiente infraestructura para los combustibles alternativos;

Enmienda

a) contribuir a la reducción de las emisiones del transporte y al aumento de la seguridad energética, promoviendo el uso de vehículos y buques de cero emisiones y combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono, mediante la implantación de la correspondiente infraestructura para los combustibles alternativos, ***renovables y avanzados***;

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) garantizar beneficios para los ciudadanos y las empresas, permitiéndoles disponer de una conectividad funcional para la producción y el desarrollo, así como para la creación de puestos de

trabajo, especialmente en las regiones que se enfrentan a mayores dificultades de acceso y conexión y, por tanto, se encuentran especialmente desfavorecidas en términos de acceso al mercado interior y competitividad;

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

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

Enmienda

b) atenuar la exposición de las **ciudades y las áreas** urbanas **funcionales** a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera;

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) mejorar la cohesión económica, social y territorial, promoviendo, en particular, la conectividad a las regiones poco pobladas, remotas, rurales, insulares, montañosas y ultraperiféricas;

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) el desarrollo de una red de carreteras segura desde el punto de vista físico y operacional, con suficientes infraestructuras para los combustibles alternativos;

Enmienda

d) el desarrollo de una red de carreteras segura desde el punto de vista físico y operacional, con suficientes **zonas de estacionamiento seguras y protegidas** e infraestructuras para los combustibles alternativos;

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento

Artículo 13 – párrafo 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

g bis) integrar las infraestructuras de TIC, en particular la expedición de billetes electrónicos, y la movilidad como servicio en todos los modos de transporte que utilizan la red básica, ampliada y global y en sus conexiones con las redes nacionales, regionales y locales;

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) prevea un ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias de 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;

b) prevea un ancho de vía nominal para las nuevas líneas ferroviarias de 1 435 mm;

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento

Artículo 15 – apartado 3 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refiere el apartado 2. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de costes- beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las

b) a petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refiere el apartado 2. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de costes- beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad **y de la**

exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

utilización de las tecnologías innovadoras como el hidrógeno. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁸ y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.

⁵⁸ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁵⁸ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento

Artículo 22 – apartado 3 – letra a – párrafo 3

Texto de la Comisión

Al especificar los niveles de agua de referencia, la Comisión tendrá en cuenta los requisitos establecidos en convenios internacionales y en acuerdos celebrados entre Estados miembros.

Enmienda

Al especificar los niveles de agua de referencia, la Comisión tendrá en cuenta los requisitos establecidos en convenios internacionales y en acuerdos celebrados entre ***los*** Estados miembros ***y las partes interesadas afectadas pertinentes.***

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento

Artículo 23 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) la promoción de un transporte por vías navegables interiores sostenible, seguro y protegido, también dentro de los nodos urbanos;

Enmienda

c) la promoción de un transporte por vías navegables interiores sostenible, ***multimodal,*** seguro y protegido, también dentro de los nodos urbanos;

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento

Artículo 23 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) la promoción y el desarrollo de medidas para mejorar el impacto medioambiental del transporte por vías navegables interiores y de las infraestructuras de transporte, incluidos los buques ***de emisión cero o de bajas emisiones***, y de medidas para mitigar el impacto sobre las masas de agua y la biodiversidad dependiente del agua, de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes.

Enmienda

e) la promoción y el desarrollo de medidas para mejorar el impacto medioambiental del transporte por vías navegables interiores y de las infraestructuras de transporte, incluidos los buques ***que empleen combustibles alternativos, renovables y avanzados***, y de medidas para mitigar el impacto sobre las masas de agua y la biodiversidad dependiente del agua, de conformidad con los requisitos aplicables en virtud del Derecho de la Unión o de los acuerdos internacionales pertinentes.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) construcción o modernización de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;

Enmienda

b) construcción, ***mantenimiento*** o modernización de infraestructuras portuarias básicas, como dársenas interiores, muros de muelles, atracaderos, embarcaderos, muelles, diques, rellenos y superficies ganadas al mar;

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) ampliación de la capacidad operativa dentro y fuera de la zona portuaria haciendo hincapié en la protección del medio ambiente y las condiciones jurídicas para nuevas construcciones;

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con el **máximo nivel de protección medioambiental**, incluso, en su caso, mediante pavimentos de bajas emisiones sonoras y la recogida, el tratamiento y la liberación de escorrentías de agua;

Enmienda

c) las carreteras sean diseñadas, construidas o modernizadas y mantenidas con **los materiales más eficientes en el uso de recursos, respetuosos con el medio ambiente y resilientes al clima**, incluso, en su caso, mediante pavimentos de bajas emisiones sonoras y la recogida, el tratamiento y la liberación de escorrentías de agua;

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) introducción de tecnologías innovadoras para mejorar el control del cumplimiento del marco jurídico de la Unión en materia de transporte por carretera, incluidas herramientas de garantía de cumplimiento inteligentes y automatizadas e infraestructuras de comunicación 5G;

Enmienda

c) introducción de tecnologías innovadoras para mejorar el control del cumplimiento del marco jurídico de la Unión en materia de transporte por carretera, incluidas herramientas de garantía de cumplimiento inteligentes y automatizadas, infraestructuras de comunicación 5G **y el internet de las cosas**;

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) mejora de la conexión entre las zonas urbanas y de alta densidad y las zonas interiores y escasamente pobladas, garantizando al mismo tiempo una seguridad y un mantenimiento adecuados de los tramos de conexión;

Enmienda 82

Propuesta de Reglamento Artículo 35 – apartado 3 – párrafo 2

Texto de la Comisión

Los Estados miembros consultarán a los expedidores, a los transportistas y a los operadores logísticos que operen en su territorio. Tendrán en cuenta los resultados de la consulta en su análisis.

Enmienda

Los Estados miembros consultarán a **las entidades locales y regionales responsables de los nudos urbanos**, a los expedidores, a los transportistas y a los operadores logísticos que operen en su territorio. Tendrán en cuenta los resultados de la consulta en su análisis.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento Artículo 37 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) estén equipadas con al menos una estación de recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] dedicada al servicio de los vehículos pesados, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;

Enmienda

b) estén equipadas con al menos una estación de **repostaje y** recarga, tal como se define en el artículo 2, punto 43, del Reglamento (UE) [...] [relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos] dedicada al servicio de los vehículos pesados, a más tardar el 31 de diciembre de 2030;

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento Artículo 38 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) facilitar las interconexiones entre los diferentes modos de transporte;

Enmienda

a) facilitar las interconexiones entre los diferentes modos de transporte y **finalizar las conexiones entre plataformas multimodales, nodos aeroportuarios y puertos, zonas fuera de los puertos, y las correspondientes conexiones de «primer y último kilómetro» entre dichos puntos de acceso y tránsito y a través de ellos;**

Enmienda 85

Propuesta de Reglamento Artículo 39 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte figuran en el anexo II.

Enmienda

2. Los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte figuran en el anexo II. ***Esa lista podrá completarse tras una adecuada evaluación medioambiental, financiera y de riesgos y la aprobación del Estado miembro y de las partes interesadas nacionales, regionales y locales pertinentes.***

Enmienda 86

Propuesta de Reglamento Artículo 40 – párrafo 1 – letra b – inciso i

Texto de la Comisión

i) la adopción de un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) en consonancia con el anexo V que incluya, en particular, medidas para integrar los diferentes modos de transporte, promover una movilidad eficiente de emisiones cero, incluida la logística urbana sostenible y de emisiones cero, reducir la contaminación atmosférica y acústica y tener en cuenta los flujos transeuropeos de transporte de larga distancia;

Enmienda

i) la adopción ***y la publicación*** de un plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) en consonancia con el anexo V que incluya, en particular, medidas para integrar los diferentes modos de transporte, promover una movilidad eficiente de emisiones cero, incluida la logística urbana sostenible y de emisiones cero, reducir la contaminación atmosférica y acústica y tener en cuenta los flujos transeuropeos de transporte de larga distancia, ***a fin de evaluar si los diferentes modos de transporte son accesibles y asequibles para los usuarios en términos de costes y beneficios;***

Enmienda 87

Propuesta de Reglamento Artículo 40 – párrafo 1 – letra c – inciso i

Texto de la Comisión

i) en cuanto al transporte de viajeros:

Enmienda

i) en cuanto al transporte de viajeros:

la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre el ferrocarril, la carretera, el aire, los modos de transporte activos y, en su caso, las infraestructuras fluviales y marítimas;

la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre el ferrocarril, la carretera, el aire, los modos de transporte activos, **el transporte público** y, en su caso, las infraestructuras fluviales y marítimas;

Enmienda 88

Propuesta de Reglamento

Artículo 40 – párrafo 1 – letra c – inciso iii

Texto de la Comisión

iii) en cuanto al transporte de mercancías: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras ferroviarias, viarias y, en su caso, fluviales, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas;

Enmienda

iii) en cuanto al transporte de mercancías: la interconexión sostenible, ininterrumpida y segura entre las infraestructuras ferroviarias, viarias y, en su caso, fluviales, aéreas y marítimas, así como conexiones adecuadas con las plataformas e instalaciones logísticas, **así como zonas de estacionamiento seguras y protegidas**;

Enmienda 89

Propuesta de Reglamento

Artículo 40 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) antes del 31 de diciembre de 2040: el desarrollo de al menos una terminal multimodal de carga que permita una capacidad de transbordo suficiente dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones.

Enmienda

d) antes del 31 de diciembre de 2040: el desarrollo de al menos una terminal multimodal de carga que permita una capacidad de transbordo suficiente dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones, **o de más nudos urbanos, si la capacidad lo permite**.

Enmienda 90

Propuesta de Reglamento

Artículo 41 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) el apoyo al cambio modal en las ciudades situando la movilidad activa y el transporte público en el centro del próximo marco de la Unión para la movilidad urbana;

Enmienda 91

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) la promoción del transporte y la movilidad eficientes, con cero emisiones y bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas;

Enmienda

c) la promoción del transporte y la movilidad eficientes, con cero emisiones y bajo nivel de ruido, incluida la ecologización de las flotas urbanas ***públicas y privadas;***

Enmienda 92

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) el aumento de la accesibilidad y la conectividad entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales, y un acceso sin trabas a un transporte inteligente, sostenible y asequible;

Enmienda 93

Propuesta de Reglamento Artículo 41 – párrafo 1 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d ter) la creación de cohesión entre el tráfico de larga distancia, regional y local mediante la conexión de los nodos, el fomento de las nuevas tecnologías innovadoras, la reducción de las emisiones (contaminantes y gases de efecto invernadero) y la minimización de

los costes externos;

Enmienda 94

Propuesta de Reglamento

Artículo 44 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles, como el Hyperloop;

Enmienda

a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, buques y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles, como: ***los trenes automatizados, los vehículos autónomos, los drones, los trenes de suspensión magnética*** y el Hyperloop;

Enmienda 95

Propuesta de Reglamento

Artículo 44 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) permitir un mayor acceso a los servicios digitales y de transporte, en particular en las zonas con mayores dificultades de acceso, como las regiones escasamente pobladas, las zonas remotas, rurales, insulares, montañosas y ultraperiféricas, facilitando así un acceso más amplio a las diferentes opciones de viaje, incluidas las multimodales;

Enmienda 96

Propuesta de Reglamento

Artículo 44 – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión

e) mejorar el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la

Enmienda

e) mejorar el funcionamiento, la gestión, la accesibilidad, la

interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, en particular mediante el desarrollo de *servicios de movilidad digital multimodal* y el desarrollo de infraestructuras que permitan una multimodalidad sin fisuras, como las conexiones en los aeropuertos con el ferrocarril de alta velocidad y los trenes y tranvías urbanos;

interoperabilidad, la multimodalidad y la eficiencia de la red, en particular mediante el desarrollo de *la movilidad como servicio* y el desarrollo de infraestructuras que permitan una multimodalidad sin fisuras, como las conexiones en los aeropuertos con el ferrocarril de alta velocidad y los trenes y tranvías urbanos;

Enmienda 97

Propuesta de Reglamento Artículo 45 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte proporcionen una seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías.

Enmienda

Los Estados miembros velarán por que las infraestructuras de transporte proporcionen una seguridad física y operacional a los movimientos de pasajeros y mercancías *mediante la ejecución de planes de mantenimiento adecuados, cualitativos y oportunos durante toda la vida útil de la infraestructura de transporte.*

Enmienda 98

Propuesta de Reglamento Artículo 46 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, con especial atención a las futuras condiciones climáticas previstas;

Enmienda

c) calidad de las infraestructuras estructurales durante todo su ciclo de vida, con especial atención a las futuras condiciones climáticas previstas *y a la necesidad de invertir en el mantenimiento de infraestructuras críticas e infraestructuras con un mayor riesgo para la seguridad, como puentes y túneles;*

Enmienda 99

Propuesta de Reglamento Artículo 46 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los Estados miembros garantizarán la continuidad de las cadenas de suministro logístico a través de la red RTE-T, evitando así posibles perturbaciones y ralentizaciones, haciendo uso de las líneas verdes cuando sea necesario y recurriendo a la coordinación de los coordinadores europeos.

Enmienda 100

Propuesta de Reglamento Artículo 52 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. El coordinador europeo podrá consultar a las autoridades regionales y locales, a los gestores de infraestructuras, a los operadores de transporte, en particular a aquellos que son miembros de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, a la industria de suministro, a los usuarios del transporte y a representantes de la sociedad civil en relación con el plan de trabajo y su ejecución. Además, el coordinador europeo responsable del ERTMS cooperará estrechamente con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la Empresa Común Ferroviaria Europea, y el coordinador europeo del Espacio Marítimo Europeo hará lo propio con la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

6. El coordinador europeo consultará a las autoridades regionales y locales, a los gestores de infraestructuras, a los operadores de transporte, en particular a aquellos que son miembros de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, a la industria de suministro, a los usuarios del transporte y a representantes de la sociedad civil en relación con el plan de trabajo y su ejecución. Además, el coordinador europeo responsable del ERTMS cooperará estrechamente con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y la Empresa Común Ferroviaria Europea, y el coordinador europeo del Espacio Marítimo Europeo hará lo propio con la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Enmienda 101

Propuesta de Reglamento Artículo 53 – apartado 4 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En caso de litigio entre Estados miembros, incluso en caso de acciones unilaterales a nivel nacional que den lugar al bloqueo o la restricción de la libre circulación de personas, bienes o servicios, los Estados miembros afectados notificarán el problema surgido a la Comisión, y la Comisión pedirá a dichos Estados miembros que encuentren una solución rápida y viable que restablezca la libre circulación por los corredores de la red básica de la RTE-T.

Enmienda 102

Propuesta de Reglamento

Artículo 53 – apartado 4 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En caso de que no se consiga resolver los litigios a que se refiere el apartado 4 bis en el plazo de 6 meses a partir de la fecha de su notificación, la Comisión adoptará medidas para disuadir a los Estados miembros de adoptar medidas unilaterales que restrinjan el tránsito de personas, bienes y servicios en los corredores de la red básica de la RTE-T, en particular en el caso de los tramos transfronterizos.

Enmienda 103

Propuesta de Reglamento

Artículo 63 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular toda exigencia de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y las

Las disposiciones relativas a los ferrocarriles, en particular toda exigencia de conectar los aeropuertos y los puertos a los ferrocarriles, así como las disposiciones relativas al estacionamiento seguro y las

terminales multimodales de transporte de mercancías no serán aplicables a Chipre, Malta y *las regiones ultraperiféricas* mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio.

terminales multimodales de transporte de mercancías no serán aplicables a Chipre y Malta mientras no se haya implantado un sistema ferroviario en su territorio.

Enmienda 104

Propuesta de Reglamento Anexo I – punto 1

Texto de la Comisión

1. Metas y objetivos: Cada Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tendrá como objetivo central mejorar la accesibilidad del área urbana funcional y ofrecer una movilidad de alta calidad, segura, sostenible y con bajas emisiones, a través del área urbana funcional y dentro de ella. Apoyará, en particular, una movilidad con cero emisiones y la implantación de un sistema de transporte urbano que contribuya a un mejor rendimiento general de la red transeuropea de transporte, en particular mediante el desarrollo de infraestructuras para una circulación fluida de vehículos de emisión cero, así como de intercambiadores multimodales de pasajeros para facilitar las conexiones de primer y último kilómetro y de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a nodos urbanos.

Enmienda

1. Metas y objetivos: Cada Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tendrá como objetivo central mejorar la accesibilidad del área urbana funcional y ofrecer una movilidad de alta calidad, segura, sostenible y con bajas emisiones, a través del área urbana funcional y dentro de ella; ***al tiempo que se abordan los retos actuales y futuros y ofreciendo un transporte inteligente, eficiente y sostenible***. Apoyará, en particular, una movilidad con cero emisiones y la implantación de un sistema de transporte urbano que contribuya a un mejor rendimiento general de la red transeuropea de transporte, en particular mediante el desarrollo de infraestructuras para una circulación fluida de vehículos de emisión cero, así como de intercambiadores multimodales de pasajeros para facilitar las conexiones de primer y último kilómetro y de terminales multimodales de transporte de mercancías que den servicio a nodos urbanos.

Enmienda 105

Propuesta de Reglamento Anexo I – punto 2

Texto de la Comisión

2. Visión a largo plazo y plan de implantación a corto plazo: Cada PMUS

Enmienda

2. Visión a largo plazo y plan de implantación a corto plazo: Cada PMUS

incluirá una estrategia a largo plazo —o estará vinculado a una estrategia a largo plazo existente— para el futuro desarrollo de infraestructuras de transporte y de servicios multimodales. También incluirá un plan de ejecución para la implantación a corto plazo de la estrategia. Formará parte de un enfoque integrado para el desarrollo sostenible del área urbana y estará vinculado al uso del suelo y a la ordenación territorial pertinentes.

incluirá una estrategia a largo plazo —o estará vinculado a una estrategia a largo plazo existente— para el futuro desarrollo de infraestructuras de transporte y de servicios multimodales. También incluirá un plan de ejecución para la implantación a corto plazo de la estrategia. Formará parte de un enfoque integrado para el desarrollo sostenible del área urbana y estará vinculado al uso del suelo y a la ordenación territorial pertinentes. ***También incluirá inversiones en innovación para responder a los retos de la construcción de un sistema de transporte integrado moderno que responda a los retos de la descarbonización, la eficiencia y el crecimiento integrador.***

Enmienda 106

Propuesta de Reglamento Anexo I – punto 3

Texto de la Comisión

3. Integración de los distintos modos de transporte: Cada PMUS promoverá el transporte multimodal mediante la integración de los distintos modos y medidas destinados a facilitar una movilidad fluida y sostenible. Incluirá acciones para aumentar la cuota modal de los modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, la movilidad activa y, en su caso, el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo. También incluirá acciones para promover la movilidad con cero emisiones, en particular por lo que se refiere a la ecologización de la flota urbana, la reducción de la congestión y la mejora de la seguridad vial, en particular de los usuarios vulnerables de la vía pública.

Enmienda

3. Integración de los distintos modos de transporte: Cada PMUS promoverá el transporte multimodal mediante la integración de los distintos modos y medidas destinados a facilitar una movilidad fluida y sostenible. Incluirá acciones para aumentar la cuota modal de los modos de transporte más sostenibles, como el transporte público, la movilidad activa y, en su caso, el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo. También incluirá acciones para promover la movilidad con cero emisiones, en particular por lo que se refiere a la ecologización de la flota urbana, la reducción de la congestión y la mejora de la seguridad vial, en particular de los usuarios vulnerables de la vía pública. ***Destacará la dimensión social, con arreglo a la cual, al proyectar, aplicar y evaluar los planes de movilidad urbana sostenible, han de tenerse en cuenta unas condiciones laborales justas y seguras***

para los trabajadores del transporte.

Enmienda 107

Propuesta de Reglamento

Anexo I – punto 4

Texto de la Comisión

4. Funcionamiento eficaz de la RTE-T: Cada PMUS debe tener debidamente en cuenta el impacto de las diversas medidas urbanas en los flujos de tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías, en la red transeuropea de transporte, con el fin de garantizar el tránsito fluido, la circunvalación o la interconexión a través de los nodos urbanos y en torno a ellos, incluidos los vehículos de emisión cero. En particular, incluirá medidas para aliviar la congestión, mejorar la seguridad vial y eliminar los cuellos de botella que afectan a los flujos de tráfico en la RTE-T.

Enmienda

4. Funcionamiento eficaz de la RTE-T: Cada PMUS debe tener debidamente en cuenta el impacto de las diversas medidas urbanas en los flujos de tráfico, tanto de pasajeros como de mercancías, en la red transeuropea de transporte, con el fin de garantizar el tránsito fluido, la circunvalación o la interconexión a través de los nodos urbanos y en torno a ellos, incluidos los vehículos de emisión cero. ***Proporcionará apoyo financiero y técnico a las ciudades que se consideren nodos urbanos para ayudarles a cumplir las futuras obligaciones vinculadas a su nuevo estatuto.*** En particular, incluirá medidas para aliviar la congestión, mejorar la seguridad vial y eliminar los cuellos de botella que afectan a los flujos de tráfico en la RTE-T. ***En contrapartida, las medidas de la RTE-T tendrán en cuenta los efectos en los flujos de tráfico regional y local, tanto de pasajeros como de mercancías.***

Enmienda 108

Propuesta de Reglamento

Anexo I – punto 5

Texto de la Comisión

5. Enfoque participativo: La elaboración y la implantación de un PMUS se basará en un enfoque integrado con un alto grado de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes niveles de gobierno y las autoridades pertinentes. También participarán los ciudadanos, así como los representantes de la sociedad

Enmienda

5. Enfoque participativo: La elaboración y la implantación de un PMUS se basará en un enfoque integrado con un alto grado de cooperación, coordinación y consulta entre los diferentes niveles de gobierno y las autoridades pertinentes. También participarán los ciudadanos, así como los representantes de la sociedad

civil y los agentes económicos.

civil y los agentes económicos. ***Apoyará la creación de una plataforma de colaboración multinivel a escala nacional para detectar y buscar solución a las deficiencias en la conectividad entre zonas rurales y urbanas que abarque las áreas urbanas funcionales y evaluar las posibilidades que ofrecen los planes de movilidad regionales.***

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013
Referencias	COM(2021)0812 – C9-0472/2021 – 2021/0420(COD)
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 7.3.2022
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	REGI 7.3.2022
Ponente de opinión Fecha de designación	Alessandro Panza 26.8.2022
Examen en comisión	6.10.2022
Fecha de aprobación	30.11.2022
Resultado de la votación final	+: 16 –: 7 0: 3
Miembros presentes en la votación final	Matteo Adinolfi, François Alfonsi, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Vlad-Marius Botoș, Christian Doleschal, Chiara Gemma, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Dan-Ștefan Motreanu, Denis Nesci, Andrey Novakov, Alessandro Panza, Susana Solís Pérez, Irène Tolleret, Monika Vana
Suplentes presentes en la votación final	Álvaro Amaro, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Elena Lizzi, Bronis Ropė, Vera Tax, Stefania Zambelli
Suplentes (art. 209, apdo. 7) presentes en la votación final	Vasile Blaga, Carlo Fidanza

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

16	+
ECR	Carlo Fidanza, Denis Nesci
ID	Matteo Adinolfi, Elena Lizzi, Alessandro Panza, Stefania Zambelli
NI	Chiara Gemma
PPE	Álvaro Amaro, Vasile Blaga, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Krzysztof Hetman, Dan-Ștefan Motreanu, Andrey Novakov

7	-
Renew	Stéphane Bijoux, Ondřej Knotek, Alin Mituța, Irène Tolleret
Verts/ALE	François Alfonsi, Bronis Ropė, Monika Vana

3	0
Renew	Vlad-Marius Botoș, Susana Solís Pérez
S&D	Vera Tax

Explicación de los signos utilizados

- + : a favor
- : en contra
- 0 : abstenciones