

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B** **DECISIÓN N° 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**
 de 23 de julio de 1996
 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte
 (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1)

Rectificada por:

► **C1** Rectificación, DO L 15 de 17.1.1997, p. 1 (96/1692)



**DECISIÓN Nº 1692/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y
DEL CONSEJO**

de 23 de julio de 1996

**sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red
transeuropea de transporte**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero de su artículo 129 D,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 B del Tratado ⁽⁴⁾,

- (1) Considerando que el establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas contribuyen a la consecución de importantes objetivos comunitarios, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social;
- (2) Considerando que el establecimiento y desarrollo, en todo el territorio de la Comunidad, de redes transeuropeas en el sector de los transportes tienen también como objetivos específicos garantizar la movilidad duradera de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles e integrar todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus respectivas ventajas comparativas; que la creación de empleo es una de las consecuencias posibles de la red transeuropea;
- (3) Considerando que el Libro blanco de la Comisión sobre el desarrollo de una política común de transportes propugna la óptima utilización de las capacidades existentes y la integración de todas las redes correspondientes a los diversos modos de transporte en una red transeuropea que abarque el transporte por carretera, ferroviario, por vías navegables, aéreo y marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, y los transportes combinados;
- (4) Considerando que la navegación de corta distancia puede, entre otras cosas, contribuir a aligerar la circulación en las vías de transporte terrestre;
- (5) Considerando que la integración de las redes a nivel europeo sólo puede llevarse a cabo de manera progresiva, interconectando los modos de transporte para aprovechar mejor las ventajas inherentes a cada uno de ellos;
- (6) Considerando que, con vistas a alcanzar estos objetivos, se requiere una acción de orientación de la Comunidad, respetando el principio de subsidiariedad; que conviene fijar las grandes líneas de actuación y las prioridades de esta acción comunitaria prevista en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte;
- (7) Considerando que es necesario identificar los proyectos de interés común que responden a estos objetivos y se inscriben en el marco de las prioridades de la acción fijadas; que sólo deben tenerse en cuenta aquellos proyectos que presenten una viabilidad económica potencial;

⁽¹⁾ DO nº C 220 de 8. 8. 1994, p. 1 y DO nº C 97 de 20. 4. 1995, p. 1.

⁽²⁾ DO nº C 397 de 31. 12. 1994, p. 23.

⁽³⁾ DO nº C 210 de 14. 8. 1995, p. 34.

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de mayo de 1995 (DO nº C 151 de 19. 6. 1995, p. 234). Posición común del Consejo de 28 de septiembre de 1995 (DO nº C 331 de 8. 12. 1995, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 13 de diciembre de 1995 (DO nº C 17 de 22. 1. 1996, p. 58). Decisión del Consejo de 15 de julio de 1996 y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de julio de 1996 (no publicada aún en el Diario Oficial).

▼B

- (8) Considerando la necesidad de que los Estados miembros tengan en cuenta la protección del medio ambiente a la hora de efectuar estudios de repercusiones medioambientales de conformidad con la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente⁽¹⁾ y de aplicar la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres⁽²⁾ con motivo de la realización de proyectos de interés común;
- (9) Considerando que la autorización de determinados proyectos públicos que pueden tener una incidencia considerable en el medio ambiente sólo debería ser concedida previa evaluación de los principales efectos que dichos proyectos puedan tener en el medio ambiente, respetando la reglamentación comunitaria vigente;
- (10) Considerando que conviene identificar los proyectos de interés común que se refieran no sólo a los distintos modos de transporte en un enfoque multimodal sino también a los sistemas de gestión del tráfico y de información al usuario y los sistemas de localización y de navegación;
- (11) Considerando que la presente Decisión tiene como finalidad, entre otras cosas, la identificación de esos proyectos de interés común; que dichos proyectos se identifican en el Anexo I, en el Anexo II y en el articulado de la presente Decisión; que el Consejo Europeo de Essen concedió particular importancia a catorce de dichos proyectos;
- (12) Considerando que conviene que, cada dos años, la Comisión presente un informe sobre la aplicación de la presente Decisión y, cada cinco años, un informe en el que se haga saber si debe procederse a una revisión de las orientaciones;
- (13) Considerando que conviene crear en el seno de la Comisión un comité que se encargue en particular de prestar ayuda a la Comisión cuando ésta proceda a la aplicación y al desarrollo de las presentes orientaciones,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

SECCIÓN 1

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1

Objeto

1. La presente Decisión tiene por objeto establecer las orientaciones en cuanto a los objetivos, prioridades y grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la red transeuropea de transporte. Estas orientaciones determinan proyectos de interés común cuya ejecución debe contribuir al desarrollo de dicha red a escala comunitaria.

2. Las orientaciones contempladas en el apartado 1 constituyen un marco general de referencia destinado a incentivar las acciones de los Estados miembros y, en su caso, de la Comunidad, encaminadas a realizar proyectos de interés común que tengan por objeto garantizar la coherencia, interconexión e interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, así como el acceso a ésta. Dichos proyectos constituyen un objetivo común, cuya realización depende de su grado de madurez y de los recursos financieros disponibles, sin prejuzgar sobre el compromiso financiero de un Estado miembro o de la Comunidad. Dichas orientaciones pretenden asimismo facilitar la participación del sector privado.

⁽¹⁾ DO n° L 175 de 5. 7. 1985, p. 40.

⁽²⁾ DO n° L 206 de 22. 7. 1992, p. 7.

▼B

3. Los requisitos esenciales en materia de:
- interoperabilidad de la red transeuropea de transporte,
 - telemática de los transportes y de los servicios asociados
- se definirán de conformidad con el Tratado y fuera del marco de la presente Decisión.

*Artículo 2***Objetivos**

1. La red transeuropea de transporte se establecerá de aquí al año 2010, a escala comunitaria, integrando progresivamente redes de infraestructuras de transporte terrestre, marítimo y aéreo de conformidad con los esquemas que se describen en los mapas incluidos en el Anexo I o con las especificaciones contempladas en el Anexo II.
2. La red deberá:
- a) en un espacio sin fronteras interiores, garantizar una movilidad sostenible de las personas y los bienes, en las mejores condiciones sociales y de seguridad posibles, participando en la realización de los objetivos comunitarios, particularmente en materia de medio ambiente y de competencia, y con el propósito de contribuir a reforzar la cohesión económica y social;
 - b) ofrecer a los usuarios infraestructuras de calidad en las mejores condiciones económicas aceptables;
 - c) incluir todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas comparativas;
 - d) permitir una utilización óptima de las capacidades existentes;
 - e) ser, en la medida de lo posible, interoperable dentro de los modos de transporte y favorecer la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte;
 - f) ser, en la medida de lo posible, económicamente viable;
 - g) cubrir todo el territorio de los Estados miembros de la Comunidad, facilitando el acceso en general, estableciendo enlaces entre las regiones insulares, enclavadas y periféricas y las regiones centrales, y conectando entre sí las grandes zonas urbanas y las regiones de la Comunidad sin puntos de estrangulamiento;
 - h) poder conectarse a las redes de los Estados miembros de la Asociación Europea de Libre Cambio (AELC), de los países de Europa central y oriental y de los países mediterráneos, fomentando al mismo tiempo la interoperabilidad y el acceso a dichas redes, en la medida en que ello redunde en interés de la Comunidad.

*Artículo 3***Composición de la red**

1. La red transeuropea se compondrá de infraestructuras de transporte así como de sistemas de gestión del tráfico y de sistemas de localización y de navegación.
2. Las infraestructuras de transporte comprenderán redes de carreteras, vías férreas y vías navegables, los puertos de navegación marítima e interior, aeropuertos y otros puntos de interconexión.
3. Los sistemas de gestión del tráfico y los sistemas de localización y de navegación comprenderán las instalaciones técnicas, informáticas y de telecomunicaciones necesarias para asegurar el funcionamiento armonioso de la red y la gestión eficaz del tráfico.

*Artículo 4***Grandes líneas de acción**

Las grandes líneas de acción de la Comunidad se desarrollarán en los siguientes ámbitos:

- a) establecimiento y revisión de planes de red;

▼B

- b) identificación de proyectos de interés común;
- c) acondicionamiento de la red existente;
- d) fomento de la interoperabilidad de la red;
- e) combinación óptima de los modos de transporte, a través, igualmente, de la creación de centros de interconexión que deberían estar situados para la carga, en la medida de lo posible, fuera de los centros de las ciudades a fin de hacer posible un funcionamiento eficaz de la intermodalidad;
- f) búsqueda de la coherencia y la complementariedad de las intervenciones financieras, dentro del respeto de las normas aplicables a cada instrumento financiero;
- g) acciones de investigación y desarrollo;
- h) cooperación y celebración de acuerdos apropiados con países terceros afectados por el desarrollo de la red;
- i) incentivos a los Estados miembros y a las organizaciones internacionales para que favorezcan los objetivos perseguidos por la Comunidad;
- j) fomento de la colaboración permanente entre las partes interesadas;
- k) todas las demás acciones que resulten necesarias para alcanzar los objetivos contemplados en el artículo 2.

*Artículo 5***Prioridades**

Teniendo en cuenta los objetivos enunciados en el artículo 2, serán prioritarios:

- a) la creación y el desarrollo de enlaces, enlaces clave e interconexiones que permitan eliminar los puntos de estrangulamiento, acabar los tramos pendientes y completar los grandes ejes;
- b) la creación y el desarrollo de infraestructuras de acceso a la red a fin de permitir enlazar las regiones insulares, enclavadas y periféricas con las zonas centrales de la Comunidad;
- c) la combinación y la integración óptimas de los distintos modos de transporte;
- d) la integración de la dimensión medioambiental en la realización y el desarrollo de la red;
- e) la consecución progresiva de la interoperabilidad de los componentes de la red;
- f) la optimación de las capacidades y de la eficacia de las infraestructuras existentes;
- g) la creación y mejora de los nudos de interconexión y de las plataformas intermodales;
- h) la mejora de la seguridad y fiabilidad de la red;
- i) el desarrollo e instalación de sistemas de gestión y de control del tráfico en la red y de información del usuario, con vistas a la optimación de la utilización de las infraestructuras;
- j) la ejecución de estudios que contribuyan a un mejor diseño y a una mejor realización de la red transeuropea de transporte.

*Artículo 6***Redes de países terceros**

La promoción por parte de la Comunidad de proyectos de interés común y la interconexión e interoperabilidad de las redes a fin de garantizar la coherencia de las redes de países terceros con la red transeuropea de transporte, se decidirá caso por caso y siguiendo los correspondientes procedimientos del Tratado.

▼B

*Artículo 7***Proyectos de interés común**

1. Respetando las normas del Tratado, en particular por lo que se refiere a las cuestiones de competencia, se considerará de interés común todo proyecto que:

- persiga los objetivos enunciados en el artículo 2,
- concierna a la red a que se refiere el artículo 3,
- se inscriba en las prioridades enumeradas en el artículo 5, y
- presente una viabilidad económica potencial, habida cuenta de los costes y beneficios socioeconómicos.

2. Todo proyecto deberá referirse a un componente de la red, tal como se describen en los artículos 9 a 17, y, en particular:

- referirse a los enlaces determinados en los mapas que figuran en el Anexo I, y/o
- corresponder a las especificaciones del Anexo II.

3. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas que consideren necesarias en el marco de los principios establecidos en el apartado 2 del artículo 1.

*Artículo 8***Protección del medio ambiente**

1. En el desarrollo y la realización de los proyectos, los Estados miembros deberán tener en cuenta la protección del medio ambiente mediante la realización de evaluaciones de las repercusiones sobre el medio ambiente de los proyectos de interés común que deban realizarse, de conformidad con la Directiva 85/337/CEE y en la aplicación de la Directiva 92/43/CEE.

2. La Comisión:

- a) desarrollará métodos apropiados de análisis a fin de realizar una evaluación estratégica de las repercusiones sobre el medio ambiente de la totalidad de la red;
- b) desarrollará métodos apropiados de análisis de los corredores que cubran todos los modos de transporte de que se trate, sin perjuicio de la determinación de los propios corredores. En la elaboración del concepto de los corredores será conveniente tener en cuenta la necesidad de unir a la totalidad de los Estados miembros y a todas las regiones a la red transeuropea de transporte y, en particular, la necesidad de unir a las regiones insulares, enclavadas y periféricas con las regiones centrales de la Comunidad.

En el informe sobre las orientaciones previsto en el artículo 21, la Comisión tomará en consideración, en la medida de lo necesario, el resultado de dichos trabajos con vistas a realizar los objetivos enunciados en el artículo 2.

SECCIÓN 2

RED DE CARRETERAS*Artículo 9***Características**

1. La red transeuropea de carreteras se compondrá de autopistas y de carreteras de alta calidad, ya existentes, nuevas o por acondicionar, que:

- desempeñen un papel importante en el tráfico a larga distancia o
- permitan, en los ejes integrados en la red, la circunvalación de los principales nudos urbanos o
- garanticen la interconexión con otros modos de transporte o
- permitan unir las regiones enclavadas y periféricas con las regiones centrales de la Comunidad.

▼B

2. La red garantizará a los usuarios un nivel elevado, homogéneo y constante de servicios, comodidad y seguridad.
3. La red comprenderá la infraestructura de gestión de la circulación y de información a los usuarios, y se basará en una cooperación activa entre los sistemas de gestión de la circulación a nivel europeo, nacional y regional.

SECCIÓN 3**RED FERROVIARIA***Artículo 10***Características**

1. La red ferroviaria se compondrá de la red ferroviaria de alta velocidad y de la red ferroviaria convencional.
2. La red ferroviaria de alta velocidad se compondrá de:
 - líneas especialmente construidas para la alta velocidad equipadas para velocidades generalmente de 250 km/h o superiores mediante tecnologías actuales o nuevas
 - líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h
 - líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico, debido a limitaciones topográficas, de relieve o de medio ambiente urbano para las cuales la velocidad deba adaptarse a cada caso concreto.

Esta red se definirá mediante las líneas indicadas en el Anexo I como líneas de alta velocidad o líneas acondicionadas para alta velocidad.

3. La red ferroviaria convencional se compondrá de líneas para el transporte ferroviario convencional, incluidos los enlaces ferroviarios del transporte combinado a que se refiere el artículo 14.
4. La red:
 - desempeñará un papel importante en el tráfico ferroviario a gran distancia de mercancías y de pasajeros,
 - desempeñará un papel importante en la explotación del transporte combinado de larga distancia,
 - permitirá la interconexión con las redes de los demás modos de transporte y el acceso a las redes ferroviarias regionales y locales.
5. La red ofrecerá a los usuarios un elevado nivel de calidad y seguridad, gracias a su continuidad y al desarrollo progresivo de su interoperabilidad, en particular, mediante la armonización técnica y un sistema armonizado de mando y control.

SECCIÓN 4**RED DE VÍAS NAVEGABLES Y PUERTOS DE NAVEGACIÓN INTERIOR***Artículo 11***Características**

1. La red transeuropea de vías navegables comprenderá ríos y canales, así como los distintos empalmes y ramificaciones que sirven de conexión entre éstos. Permitirá, en particular, la interconexión entre regiones industriales y aglomeraciones urbanas importantes y su enlace con los puertos.
2. Las características técnicas mínimas requeridas para las vías de la red serán las correspondientes al gálibo de la clase IV, que permite el paso de un buque o un convoy empujado de 80 a 85 m de eslora y 9,5 m de manga. En caso de que se modernice o se cree una vía navegable integrada en esta red, sus especificaciones técnicas deberán corresponder como mínimo a la clase IV y permitir alcanzar con posterioridad la clase Va o Vb, así como permitir el paso, en condiciones satisfactorias, de buques utilizados para el transporte combinado. El gálibo de la clase

▼B

Va permite el paso de un buque o convoy empujado de 110 m de eslora y de 11,40 m de manga, mientras que la clase Vb permite el paso de un convoy empujado de 172 m a 185 m de eslora y 11,40 m de manga.

3. Los puertos de navegación interior, concretamente en calidad de puntos de interconexión entre las vías navegables a que se refiere el apartado 2 y los demás modos de transporte, formarán parte de la red.
4. La red comprenderá la infraestructura de gestión del tráfico.

SECCIÓN 5

PUERTOS MARÍTIMOS*Artículo 12***Características**

Los puertos marítimos permitirán el desarrollo del transporte marítimo y constituirán los puntos de acceso marítimo a las islas y los puntos de interconexión entre éste y los demás modos de transporte. Los puertos ofrecerán equipos y servicios a los operadores del transporte. Sus infraestructuras proporcionarán una serie de servicios de transporte de pasajeros y mercancías, incluidos servicios de transbordadores y de navegación de corta y larga distancia, incluida la navegación costera, tanto dentro de la Comunidad como entre ésta y países terceros.

SECCIÓN 6

AEROPUERTOS*Artículo 13***Características**

1. La red transeuropea de aeropuertos se compondrá de los aeropuertos situados en el territorio de la Comunidad, abiertos al tráfico aéreo comercial que cumplan las condiciones establecidas en el Anexo II. Dichos aeropuertos se designarán de distinta manera según el nivel y el tipo de tráfico que efectúen y según las funciones que desempeñen dentro de la red. Los aeropuertos permitirán el desarrollo de los enlaces aéreos y la interconexión del transporte aéreo con los demás modos de transporte.
2. Los componentes internacionales y los componentes comunitarios constituirán el núcleo de la red transeuropea de aeropuertos. Los enlaces entre la Comunidad y el resto del mundo se efectuarán en su mayor parte a través de los componentes internacionales. Los componentes comunitarios se harán cargo esencialmente de los enlaces dentro de la Comunidad, ya que la comunicación extracomunitaria constituye todavía una parte secundaria de su actividad. Los componentes regionales y de acceso facilitarán el acceso al núcleo de la red o contribuirán al desenclavamiento de las regiones periféricas o aisladas.

SECCIÓN 7

RED DE TRANSPORTE COMBINADO*Artículo 14***Características**

La red transeuropea de transporte combinado comprenderá:

- vías férreas y vías navegables que sean adecuadas para el transporte combinado y la vía marítima que, junto con eventuales trayectos por carretera iniciales o terminales, permitan el transporte de mercancías a larga distancia;
- las instalaciones que permitan el transbordo entre vías férreas, vías navegables, vías marítimas y carreteras;
- con carácter provisional, el material rodante adecuado, cuando así lo requieran las características, aún no adaptadas, de las infraestructuras.



SECCIÓN 8

RED DE GESTIÓN E INFORMACIÓN RELATIVA AL TRÁFICO MARÍTIMO

Artículo 15

Características

La red transeuropea de gestión e información relativa al tráfico marítimo comprenderá:

- los sistemas de gestión del tráfico marítimo costero o portuario,
- los sistemas de localización de buques,
- los sistemas de comunicación de la situación de los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes,
- los sistemas de comunicación relacionados con el socorro y la seguridad en el mar,

a fin de garantizar un alto nivel de seguridad y eficacia del tráfico marítimo y de protección medioambiental de las zonas marítimas que dependen de los Estados miembros de la Comunidad.

SECCIÓN 9

RED DE GESTIÓN DEL TRÁFICO AÉREO

Artículo 16

Características

La red transeuropea de gestión del tráfico aéreo comprenderá el espacio aéreo reservado a la navegación aérea en general, las rutas aéreas, las ayudas a la navegación aérea, los sistemas de planificación y gestión de los flujos del tráfico y el sistema de control del tráfico aéreo (centros de control, medios de vigilancia y comunicación) necesarios para la seguridad y la eficacia del tráfico en el espacio aéreo europeo.

SECCIÓN 10

RED DE LOCALIZACIÓN Y NAVEGACIÓN

Artículo 17

Características

La red transeuropea de sistemas de localización y navegación comprenderá los sistemas de localización y de navegación por satélite y los sistemas definidos en el marco del futuro plan europeo de radionavegación. Dichos sistemas ofrecerán un servicio de localización y navegación que podrá ser utilizado por todos los modos de transporte de manera fiable y eficaz.

SECCIÓN 11

DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 18

Comité de intercambio de información e informe

1. Los Estados miembros comunicarán regularmente a la Comisión los planes y programas que hayan elaborado con vistas al desarrollo de la red transeuropea de transporte, en especial en lo relativo a los proyectos de interés común determinado por la presente Decisión.
2. Se crea en el seno de la Comisión un Comité de la red transeuropea de transporte, en lo sucesivo denominado «Comité», compuesto de representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión. Dicho Comité procederá al intercambio de información sobre los planes y programas comunicados por los Estados miembros y podrá realizar el estudio de cualquier cuestión relativa al desarrollo de la red transeuropea de transporte.

▼B

3. La Comisión informará cada dos años al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, sobre la puesta en práctica de las orientaciones descritas en la presente Decisión.

Al establecer el informe, la Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el apartado 2.

*Artículo 19***Proyectos específicos**

En el Anexo III figuran, con carácter indicativo, los proyectos definidos en los Anexos I y II y en las demás disposiciones de la presente Decisión a los que el Consejo Europeo de Essen atribuyó especial importancia.

Artículo 20

Entre los proyectos de interés común que figuran en los Anexos I y II conviene tener en cuenta con particular atención, aquellos relacionados con el transporte multimodal y con las nuevas tecnologías de gestión del tráfico en la perspectiva de la conclusión de la red.

*Artículo 21***Revisión de las orientaciones**

1. Cada cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión, y por primera vez antes del 1 de julio de 1999, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe que indique si las orientaciones deben ser adaptadas al desarrollo de la economía y a la evolución de las tecnologías en los transportes, sobre todo, el transporte ferroviario.

Al establecer dicho informe, la Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 18.

2. La Comisión presentará, en su caso, las propuestas adecuadas a la luz del informe mencionado en el apartado 1.

*Artículo 22***Derogación**

La Decisión 78/174/CEE del Consejo, de 20 de febrero de 1978, por la que se establece un procedimiento de consulta y se crea un Comité en materia de infraestructura de transporte⁽¹⁾ queda derogada.

Artículo 23

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 24

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO n° L 54 de 25. 2. 1978, p. 16.

*ANEXO I***ESQUEMAS DE LAS REDES ILUSTRADOS CON MAPAS (*)***Sección 2: Red de carreteras*

- 2.0. Europa
- 2.1. Bélgica/Luxemburgo
- 2.2. Dinamarca
- 2.3. Alemania
- 2.4. Grecia
- 2.5. España
- 2.6. Francia
- 2.7. Irlanda
- 2.8. Italia
- 2.9. Países Bajos
- 2.10. Austria
- 2.11. Portugal
- 2.12. Finlandia
- 2.13. Suecia
- 2.14. Reino Unido

Sección 3: Red ferroviaria

- 3.0. Europa
- 3.1. Bélgica
- 3.2. Dinamarca
- 3.3. Alemania
- 3.4. Grecia
- 3.5. España
- 3.6. Francia
- 3.7. Irlanda
- 3.8. Italia
- 3.9. Luxemburgo
- 3.10. Países Bajos
- 3.11. Austria
- 3.12. Portugal
- 3.13. Finlandia
- 3.14. Suecia
- 3.15. Reino Unido

Sección 4: Red de vías navegables

- 4. Europa

Sección 5: Puertos marítimos

Los proyectos de interés común relativos a puertos marítimos se determinan en la presente Decisión mediante criterios que figuran en el Anexo II, y pueden situarse en cualquier puerto de un Estado miembro de la Comunidad. Habida cuenta de la imposibilidad de hacer figurar la totalidad de los puertos en un mapa, en el presente Anexo I no se ha incluido un mapa de los puertos marítimos.

(*) Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en el articulado y en el Anexo II.

▼B*Sección 6: Aeropuertos*

- 6.0. Europa
- 6.1. Bélgica/Dinamarca/Alemania/Luxemburgo/Países Bajos/Austria
- 6.2. Grecia
- 6.3. España/Portugal
- 6.4. Francia
- 6.5. Irlanda/Reino Unido
- 6.6. Italia
- 6.7. Finlandia/Suecia

Sección 7: Red de transporte combinado

- 7.1. A. A. Raíl
 - B. Raíl gran escala
- 7.2. Vías navegables

NB: El término «planificado» que figura en las explicaciones de los mapas abarca todas las etapas de un proyecto de infraestructura de interés común desde los primeros estudios hasta la construcción.

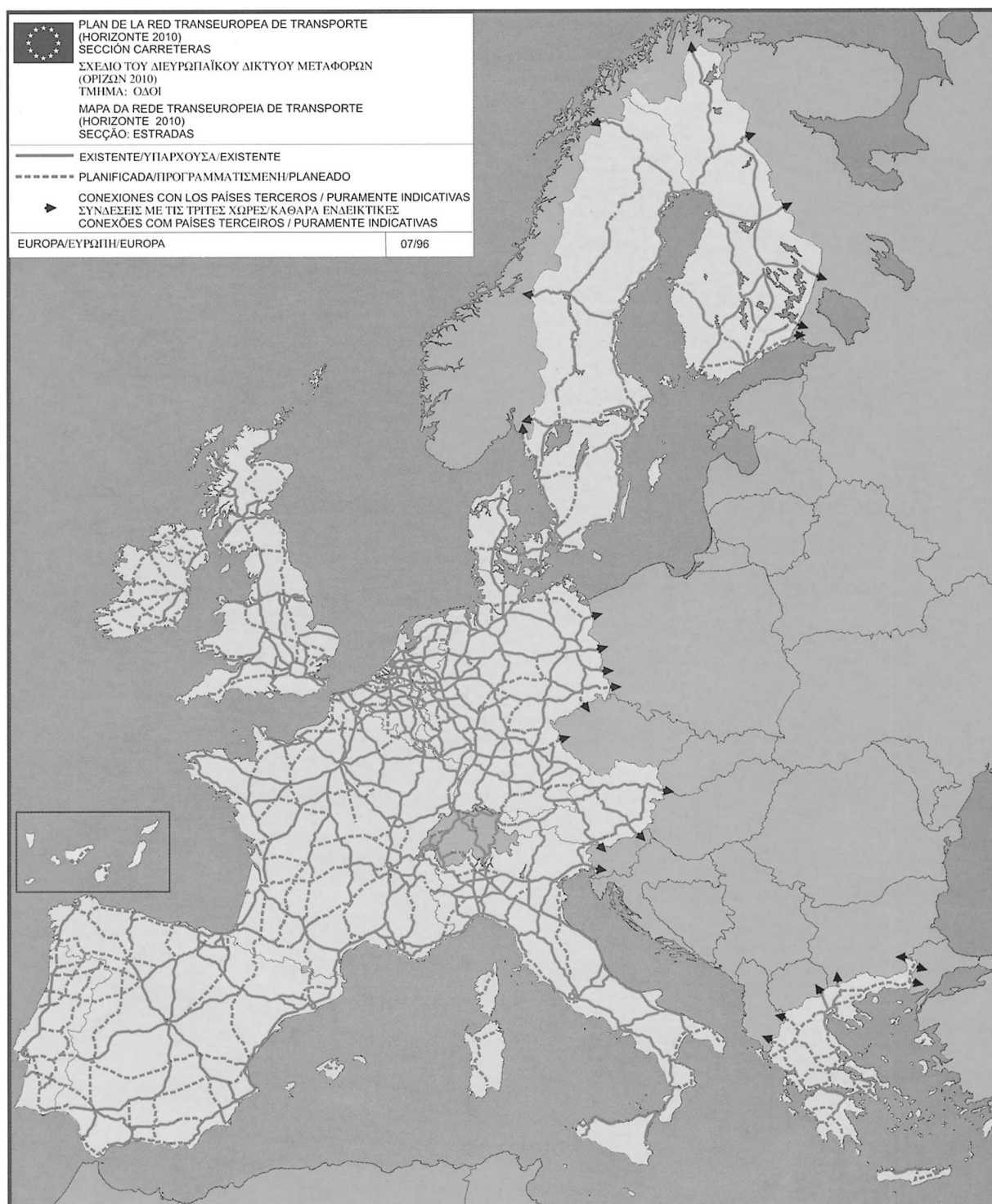
▼B

SECCIÓN 2

RED DE CARRETERAS

▼C1

2.0



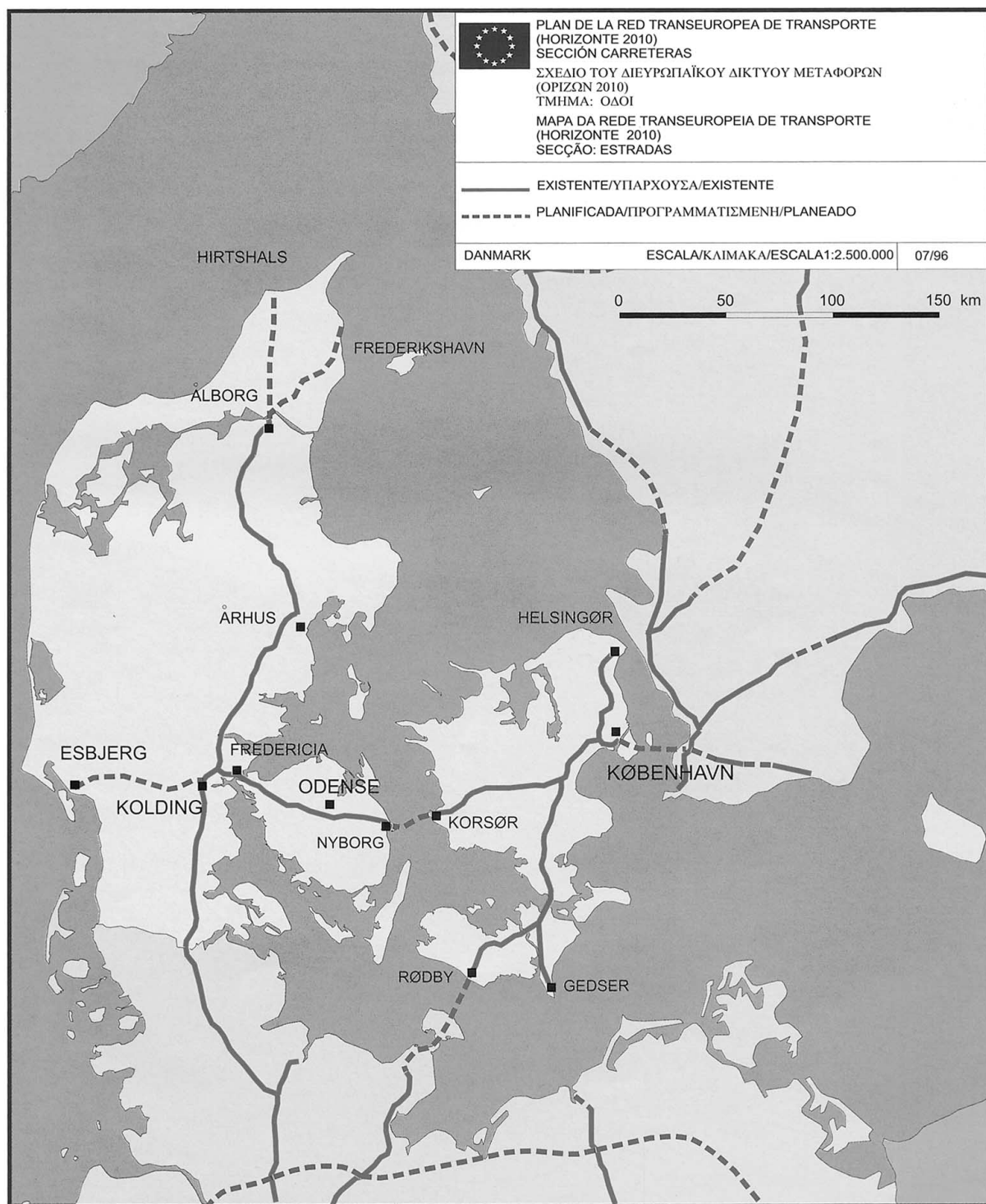
▼B

2.1



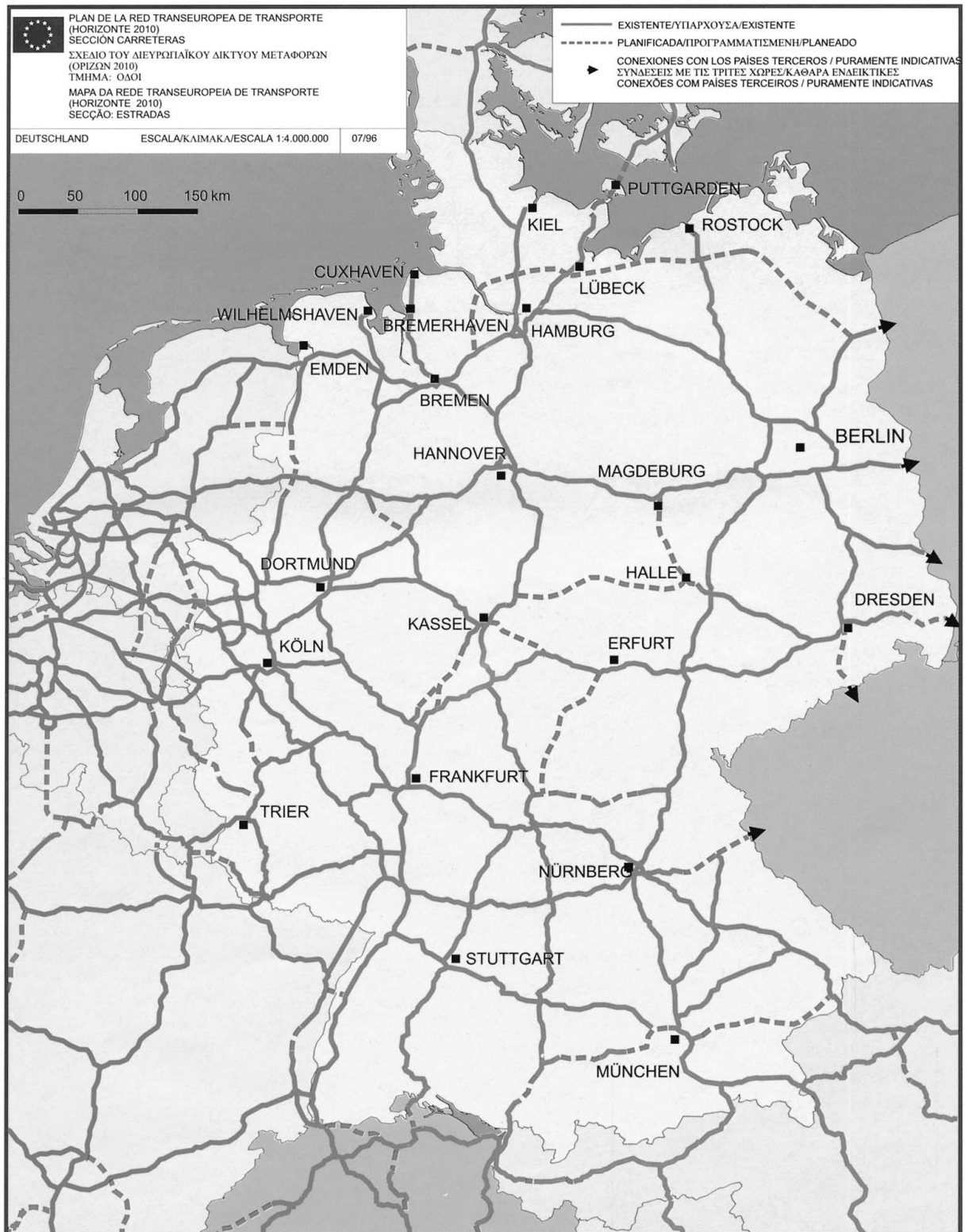
▼B

2.2



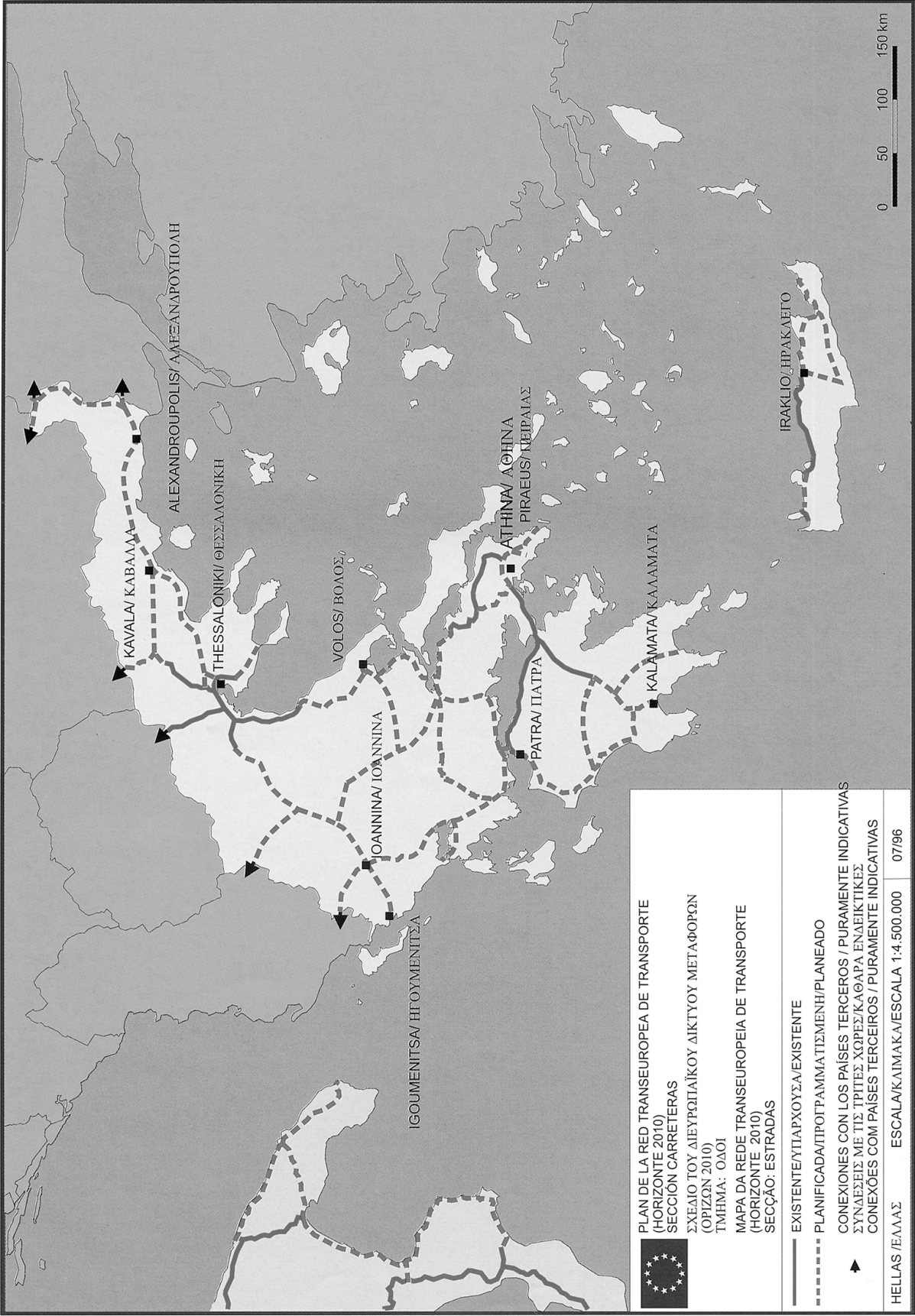
▼B

2.3



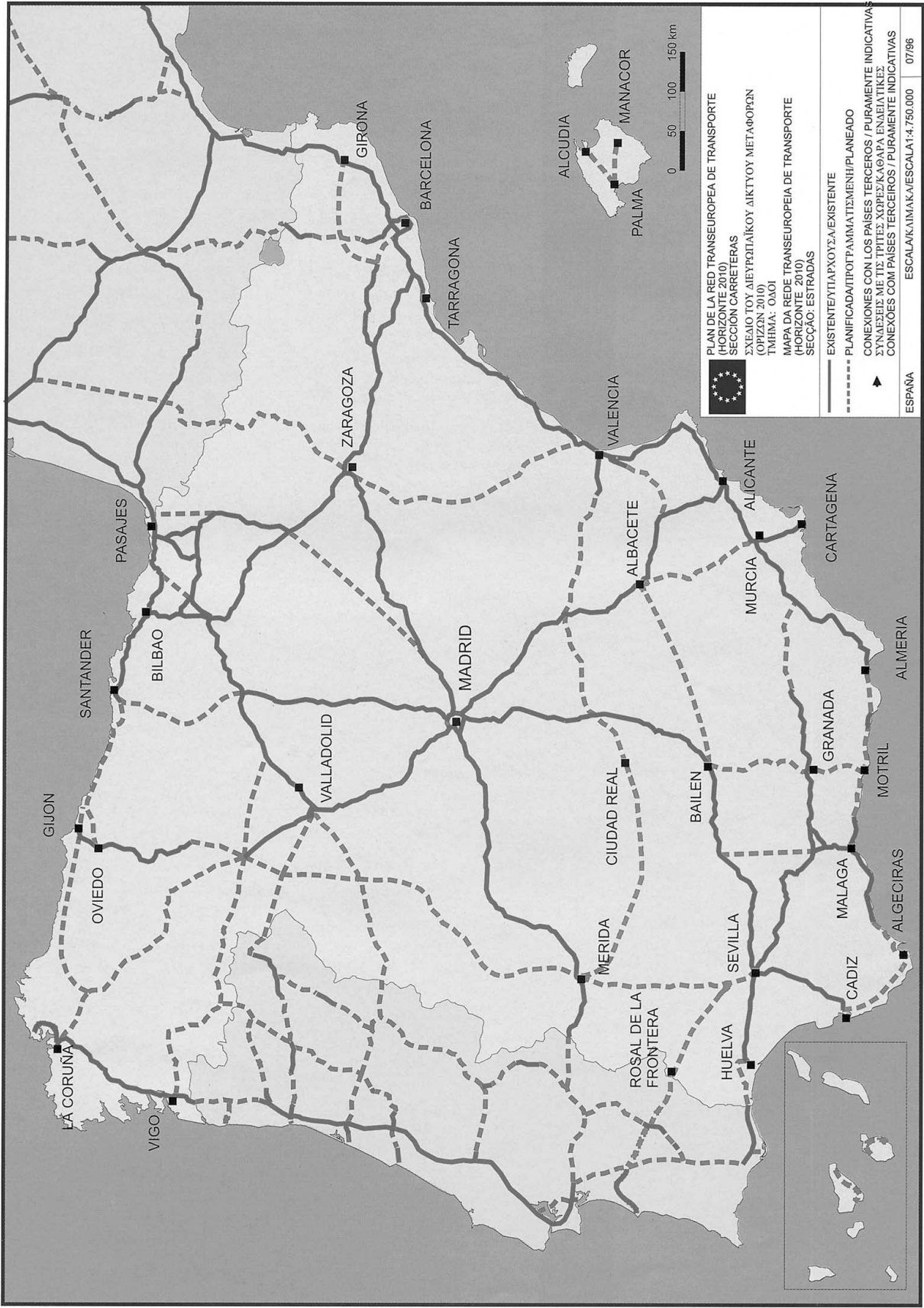
▼B

2.4



▼B

2.5



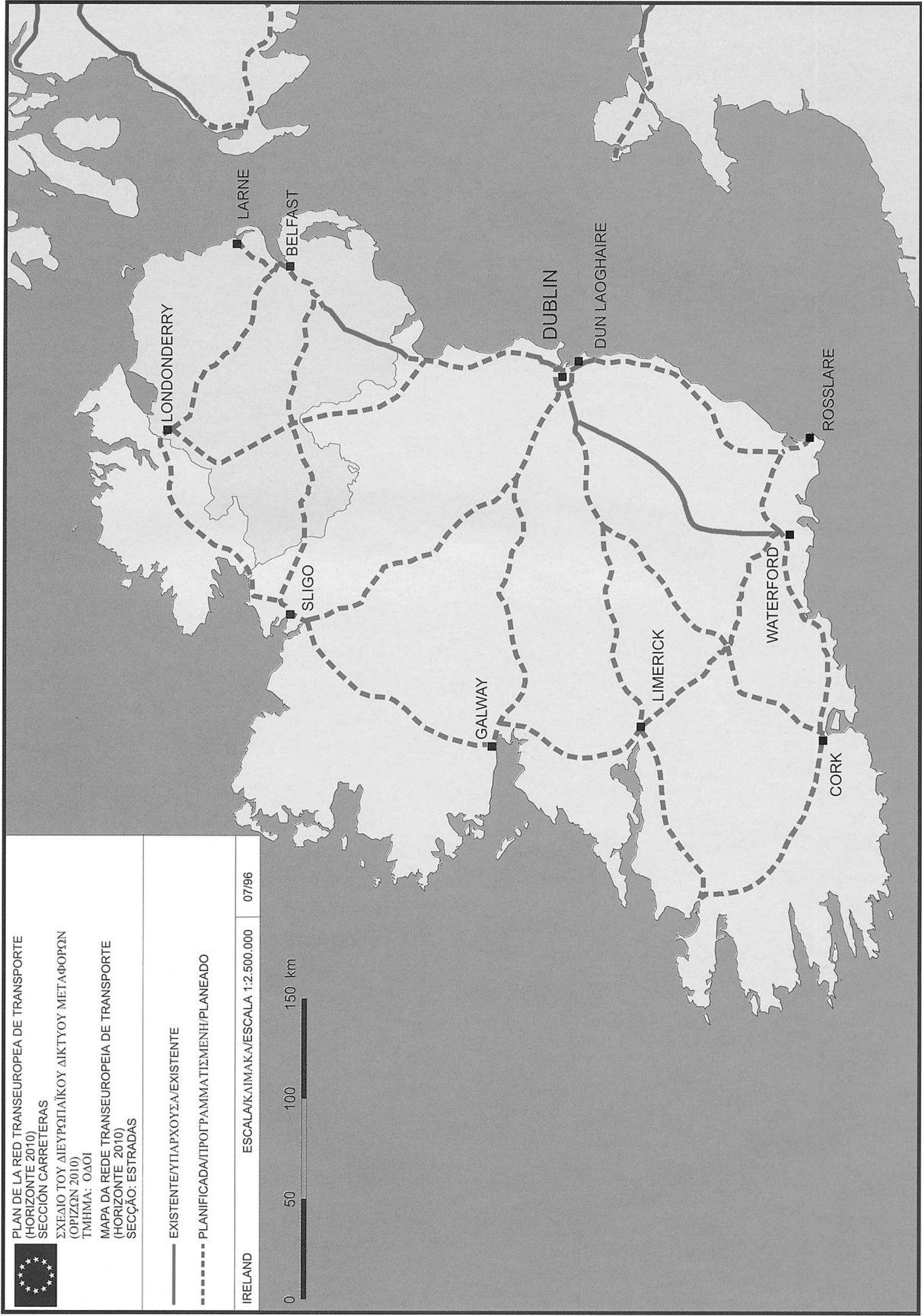
▼B

2.6



▼B

2.7



▼B

2.8



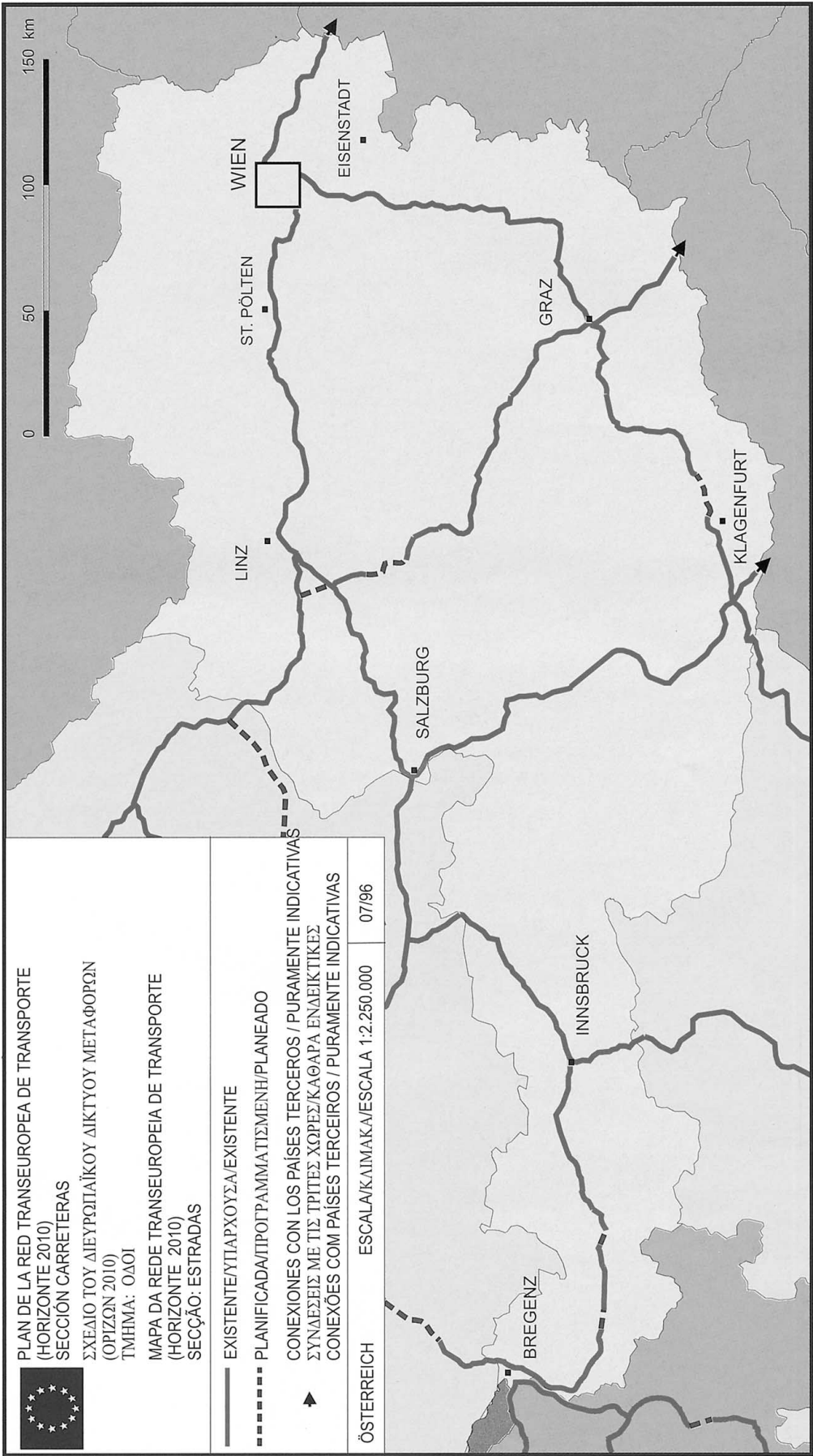
▼B

2.9



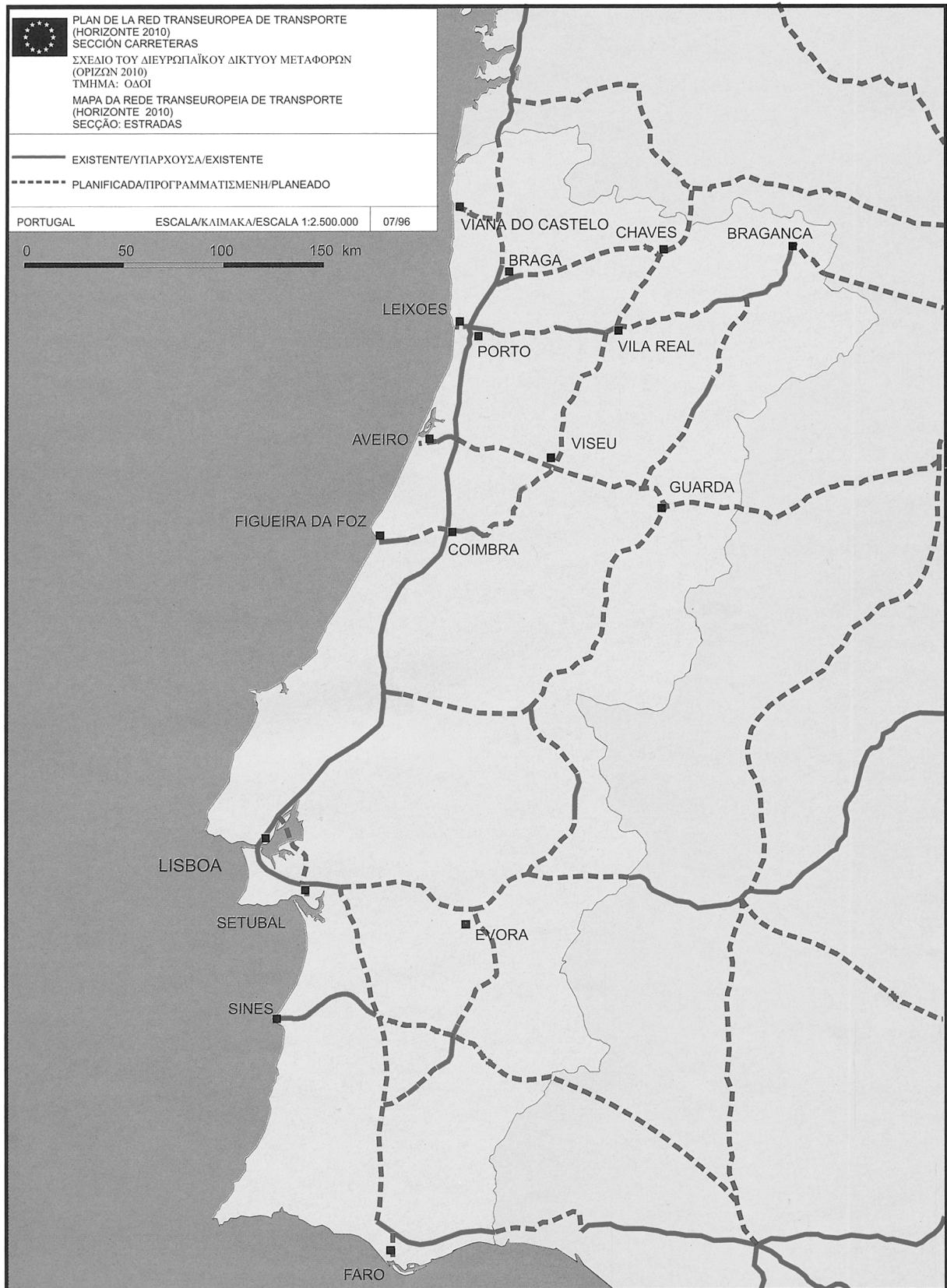
▼B

2.10



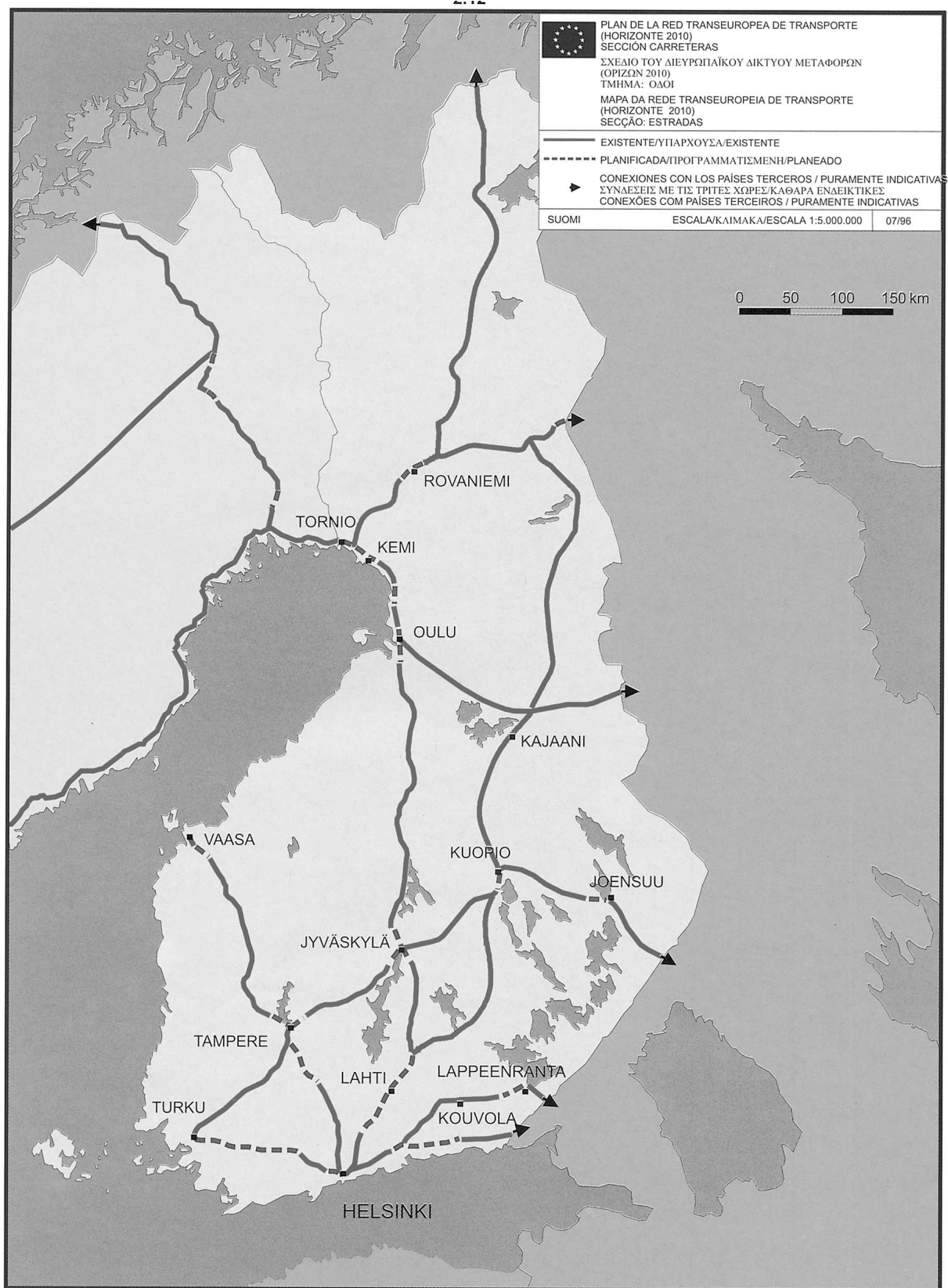
▼B

2.11



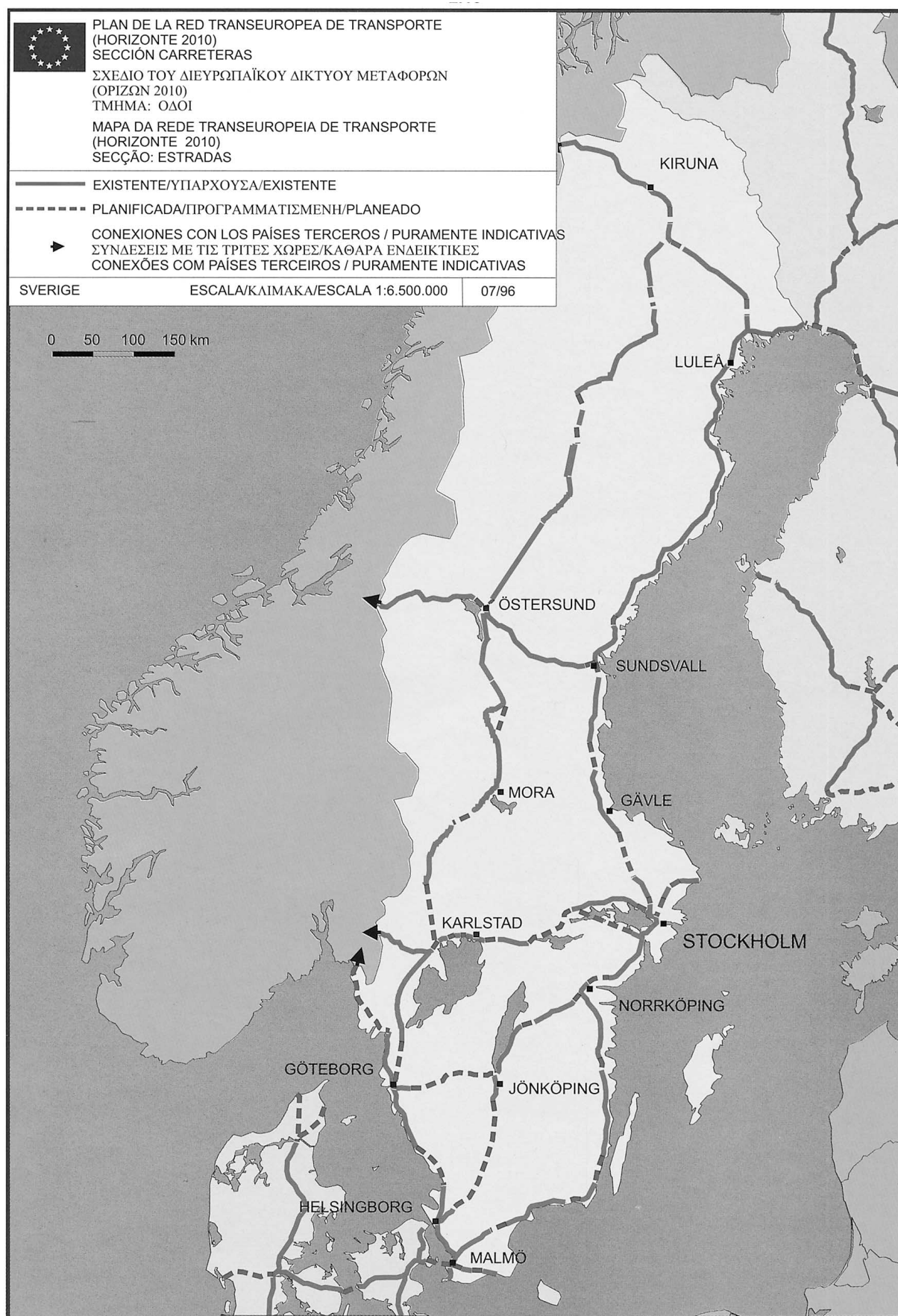
▼B

2.12



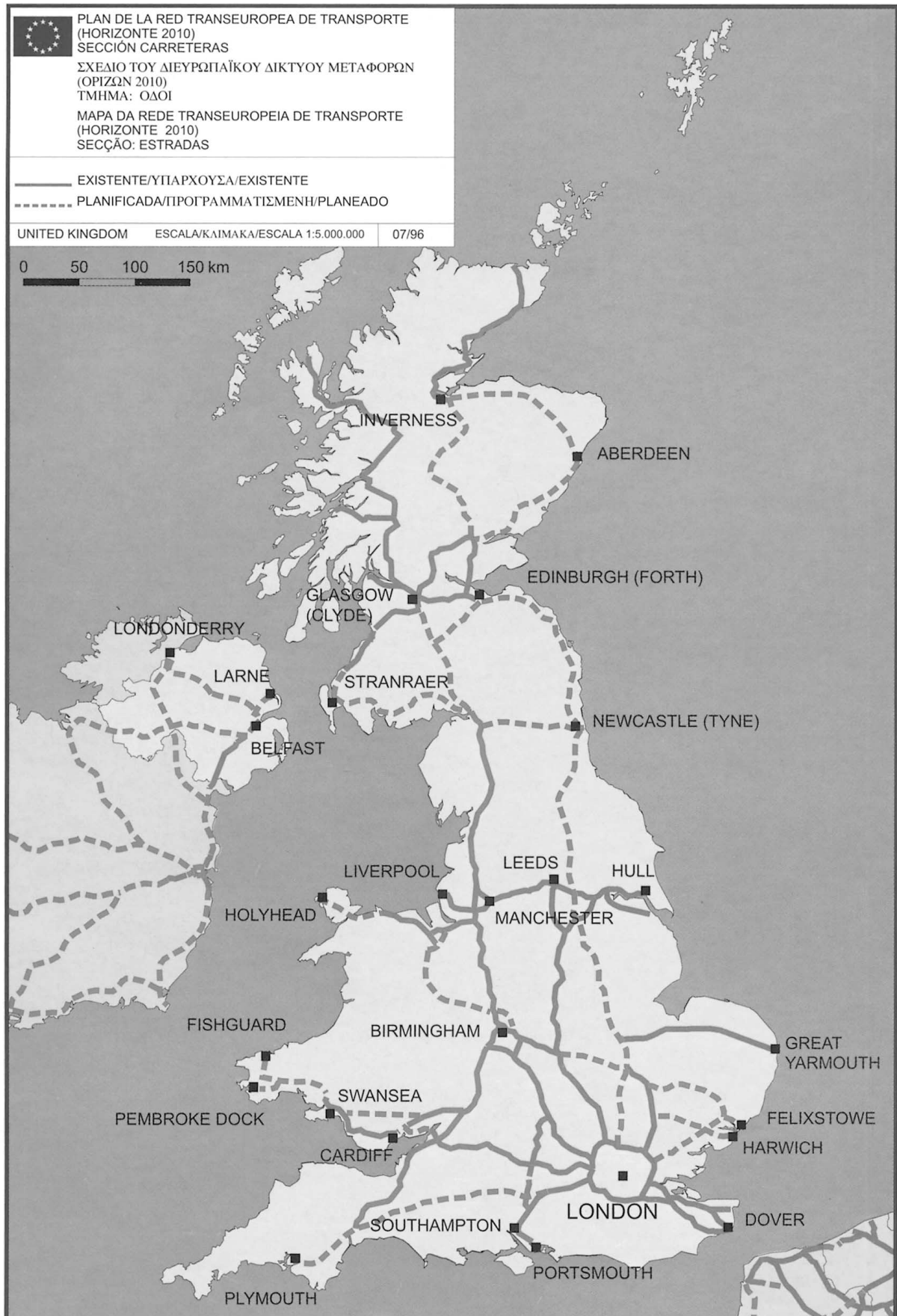
▼B

2.13



▼C1

2.14



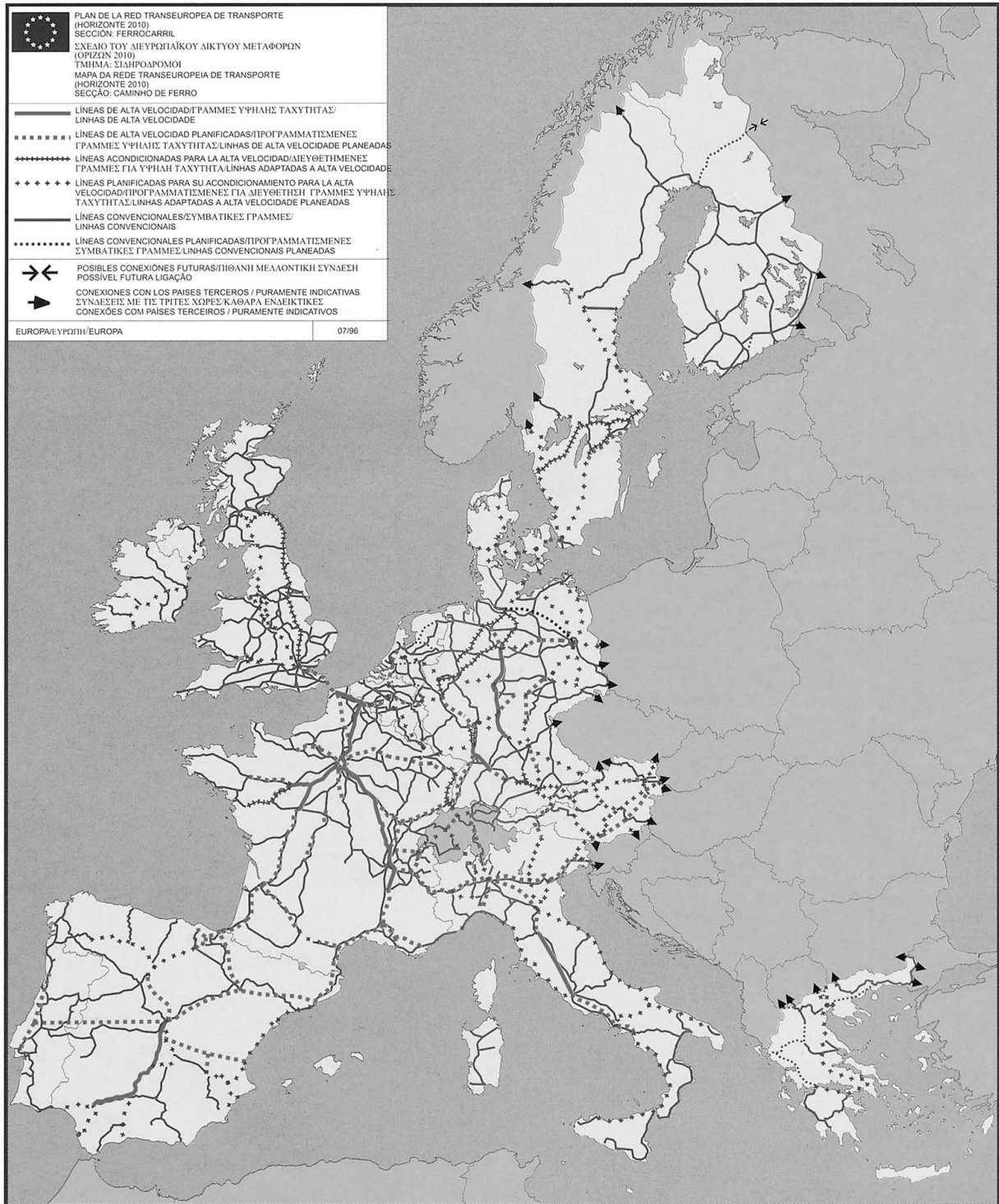
▼B

SECCIÓN 3

RED DE FERROCARRILES

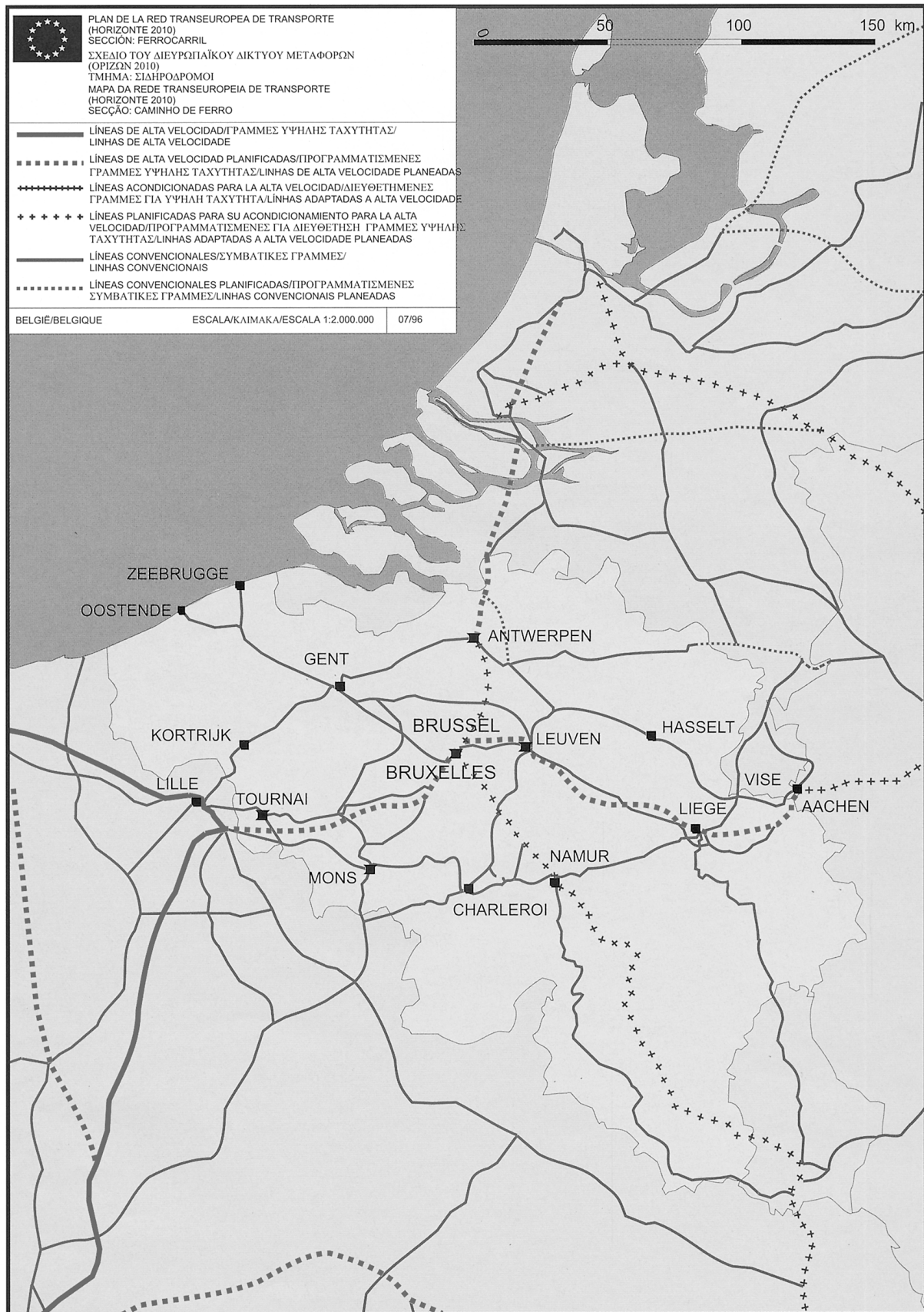
▼B

3.0



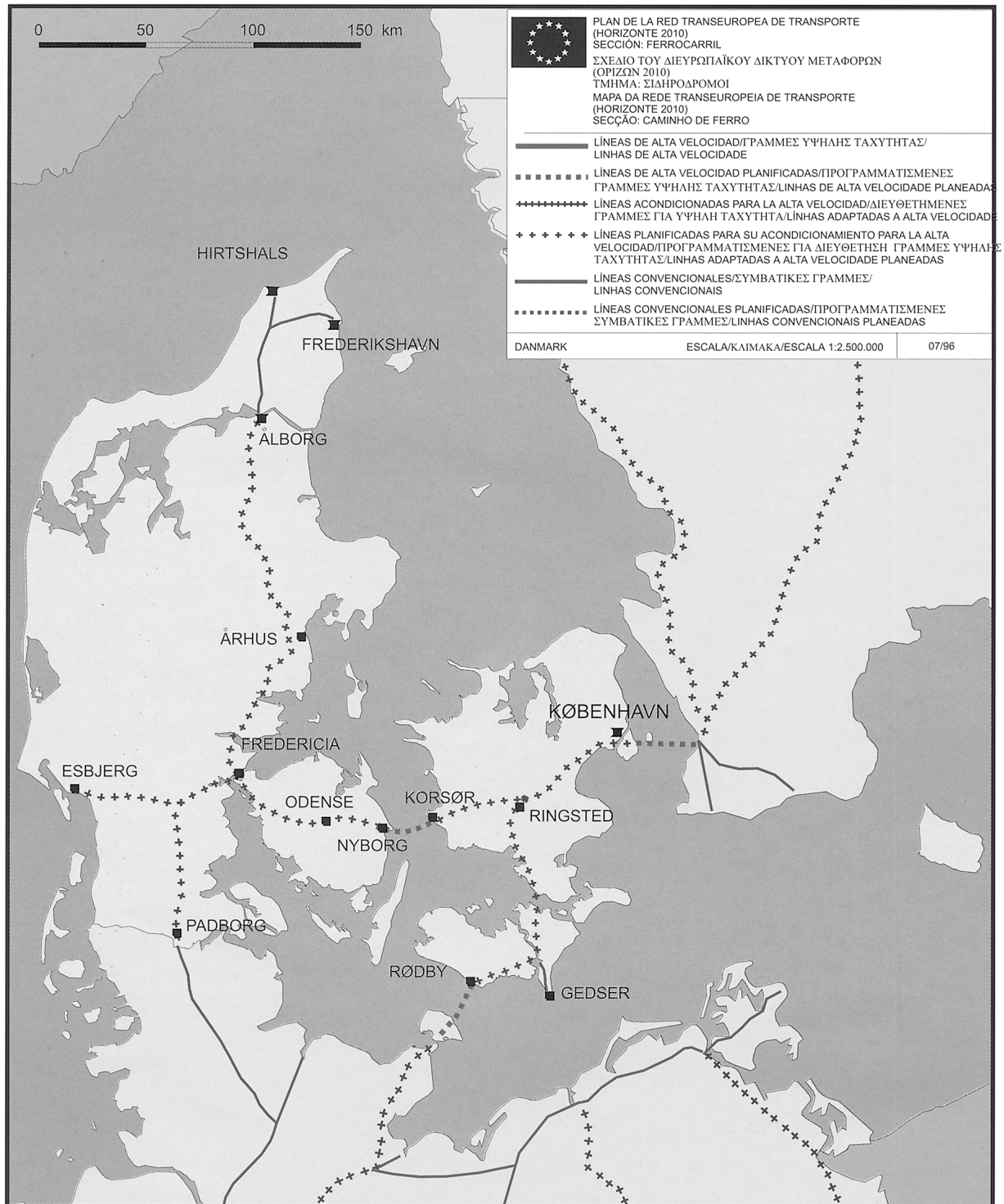
▼B

3.1



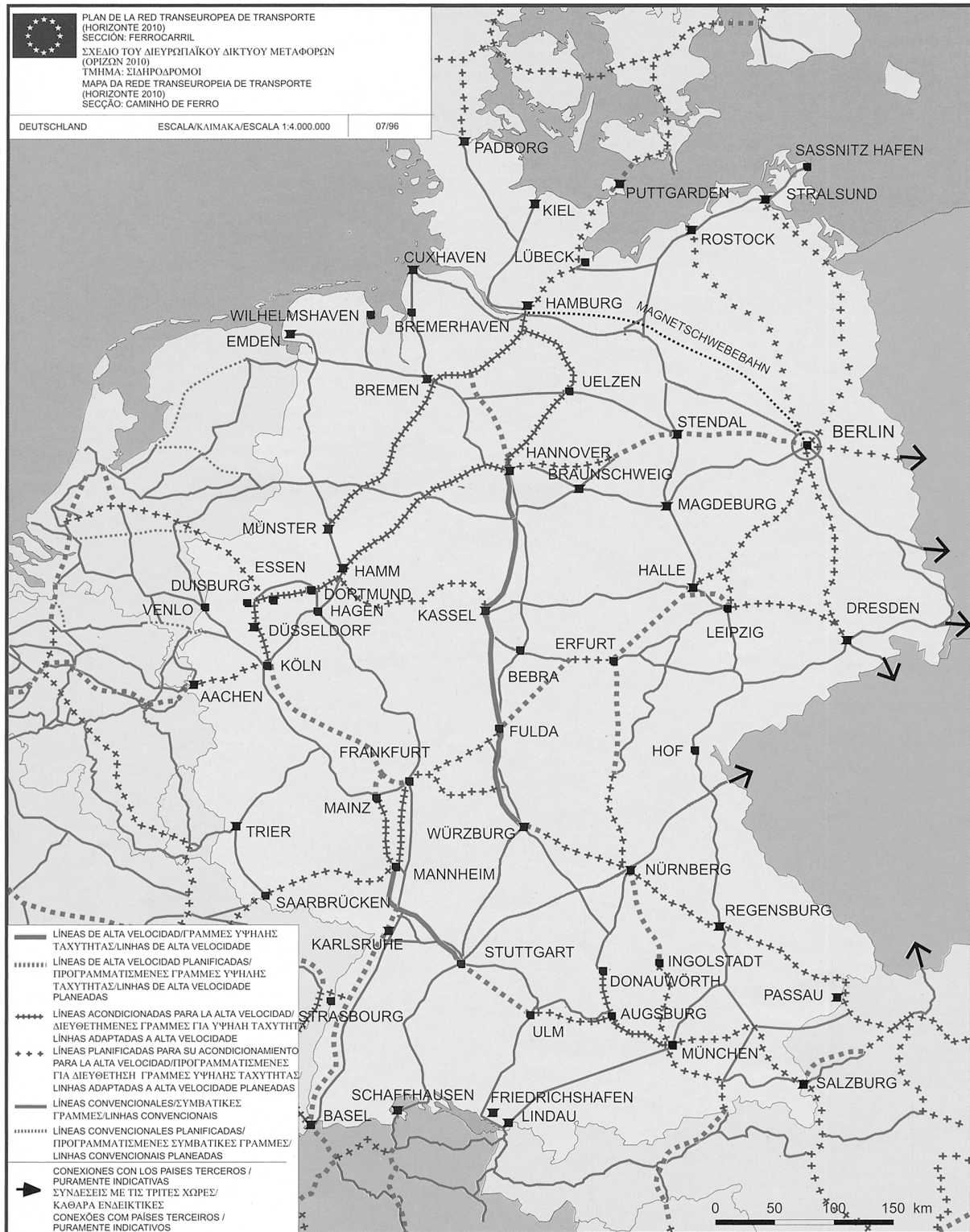
▼B

3.2



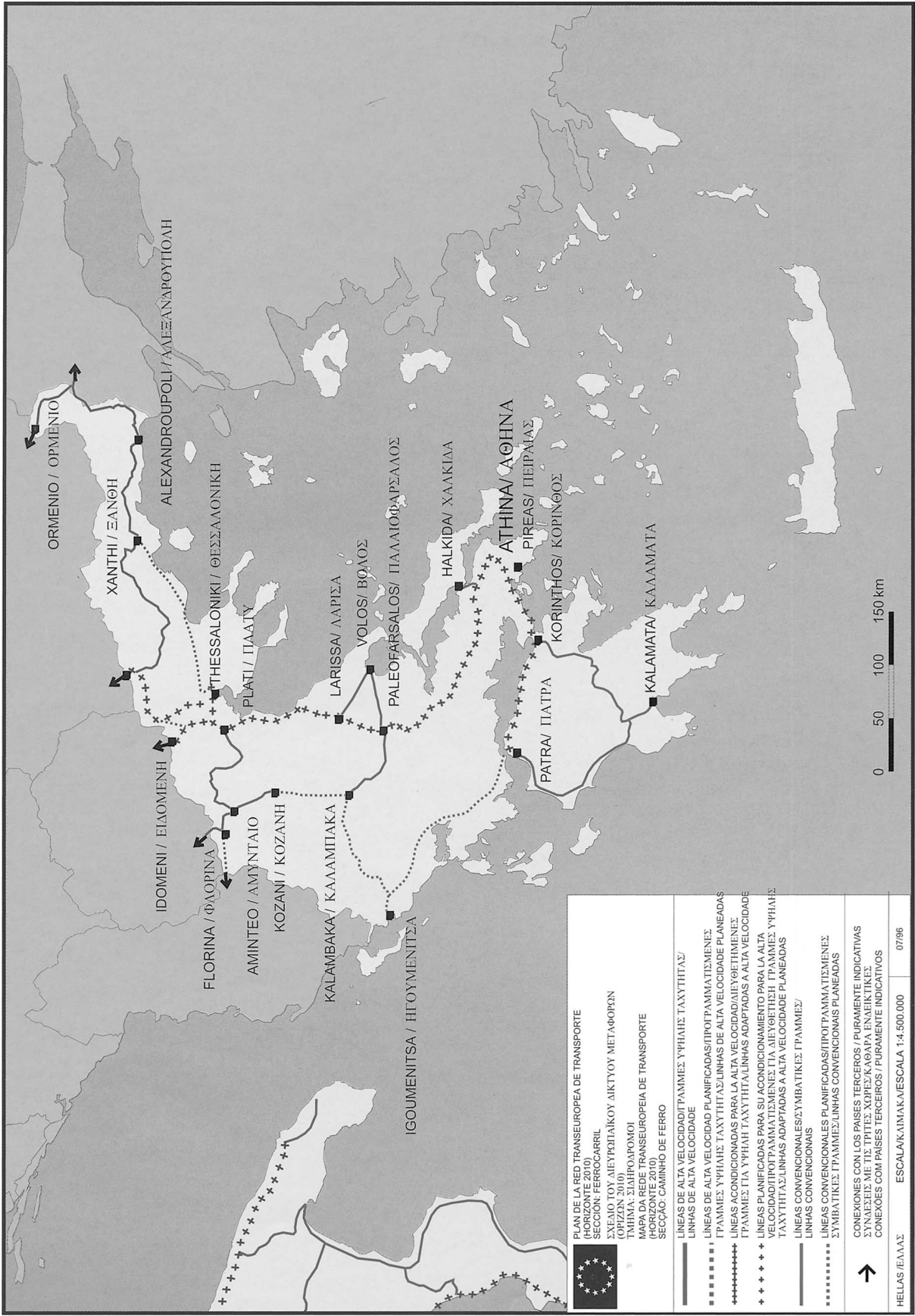
▼B

3.3



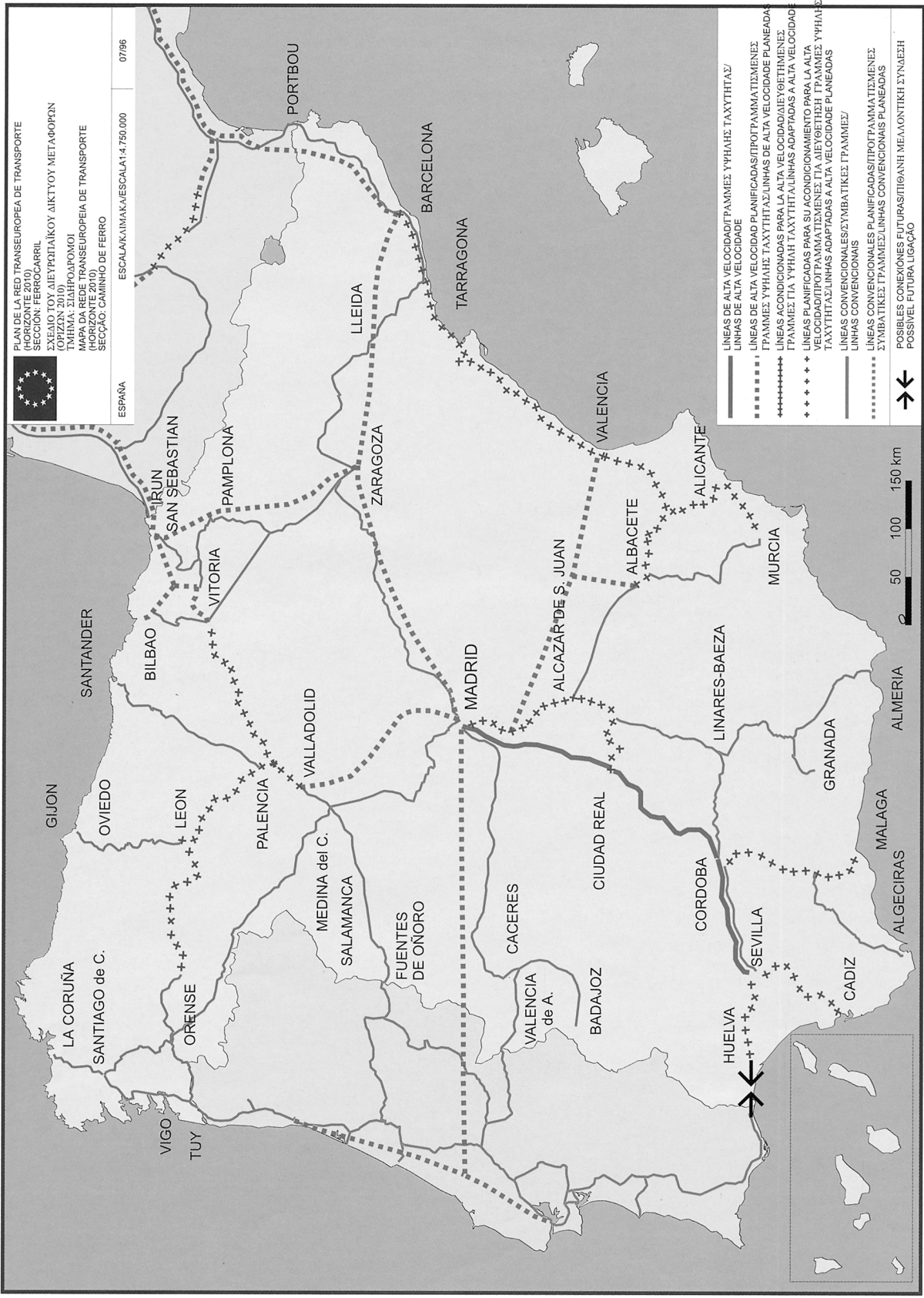
▼B

3.4



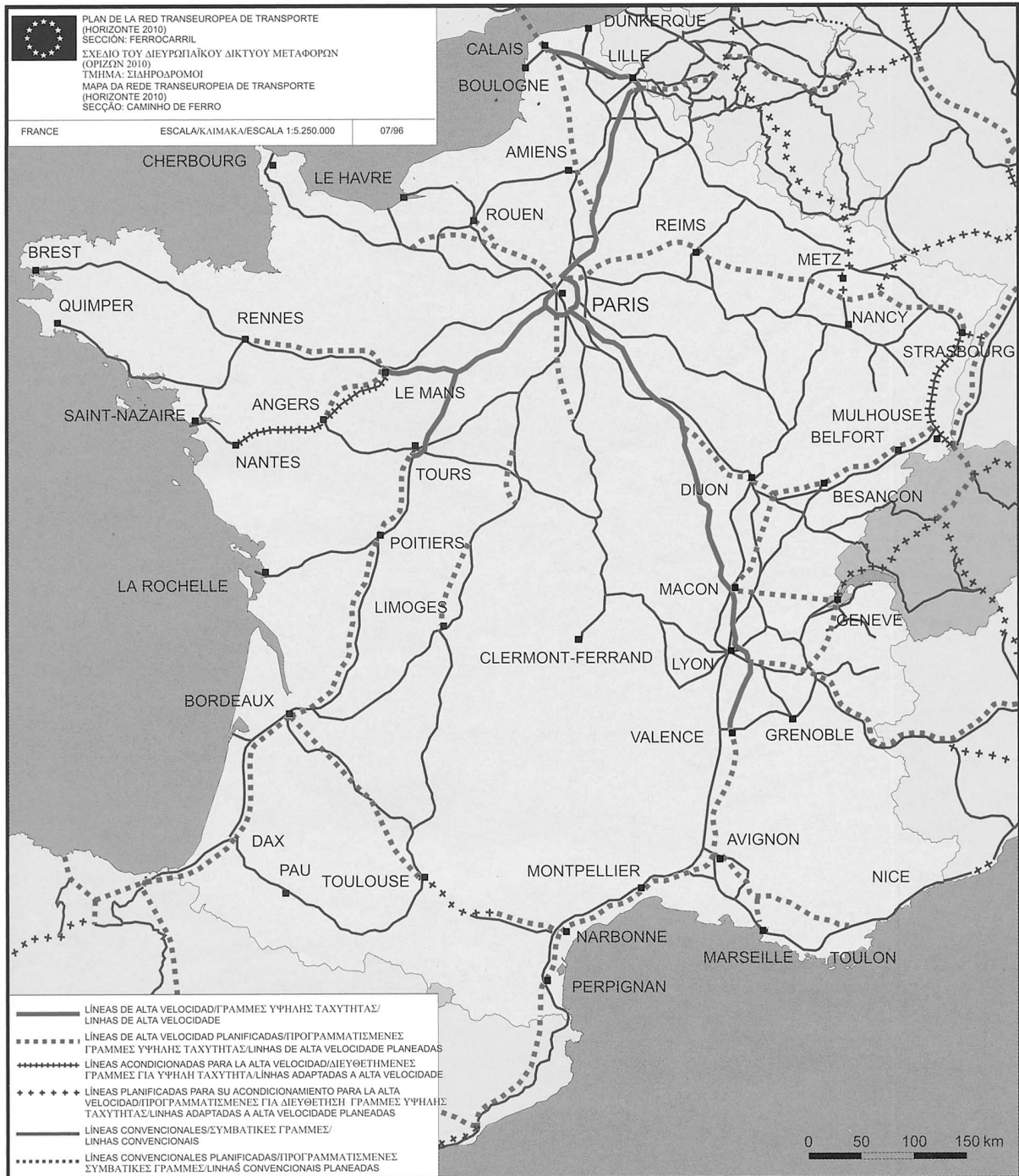
▼B

3.5



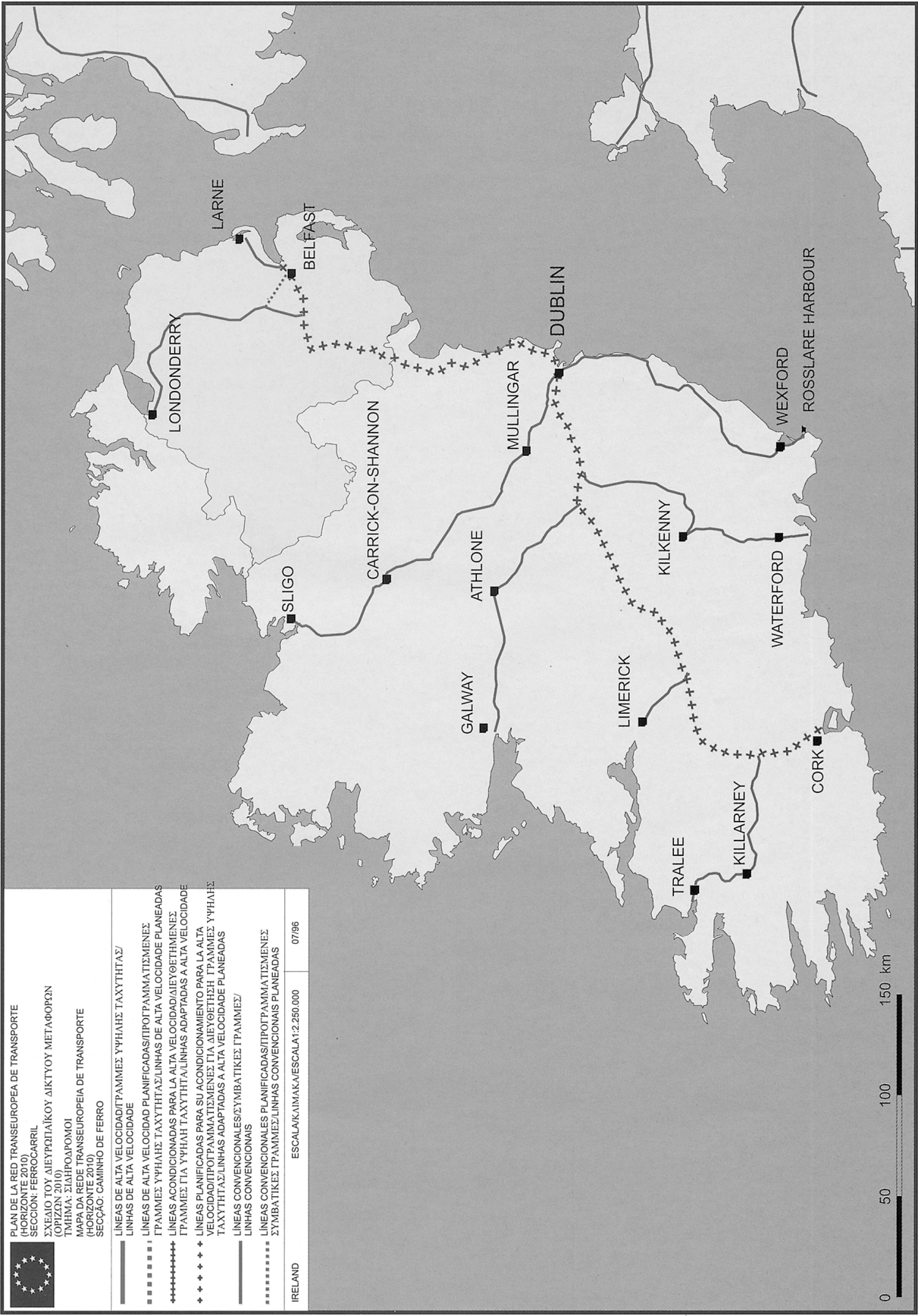
▼B

3.6



▼B

3.7



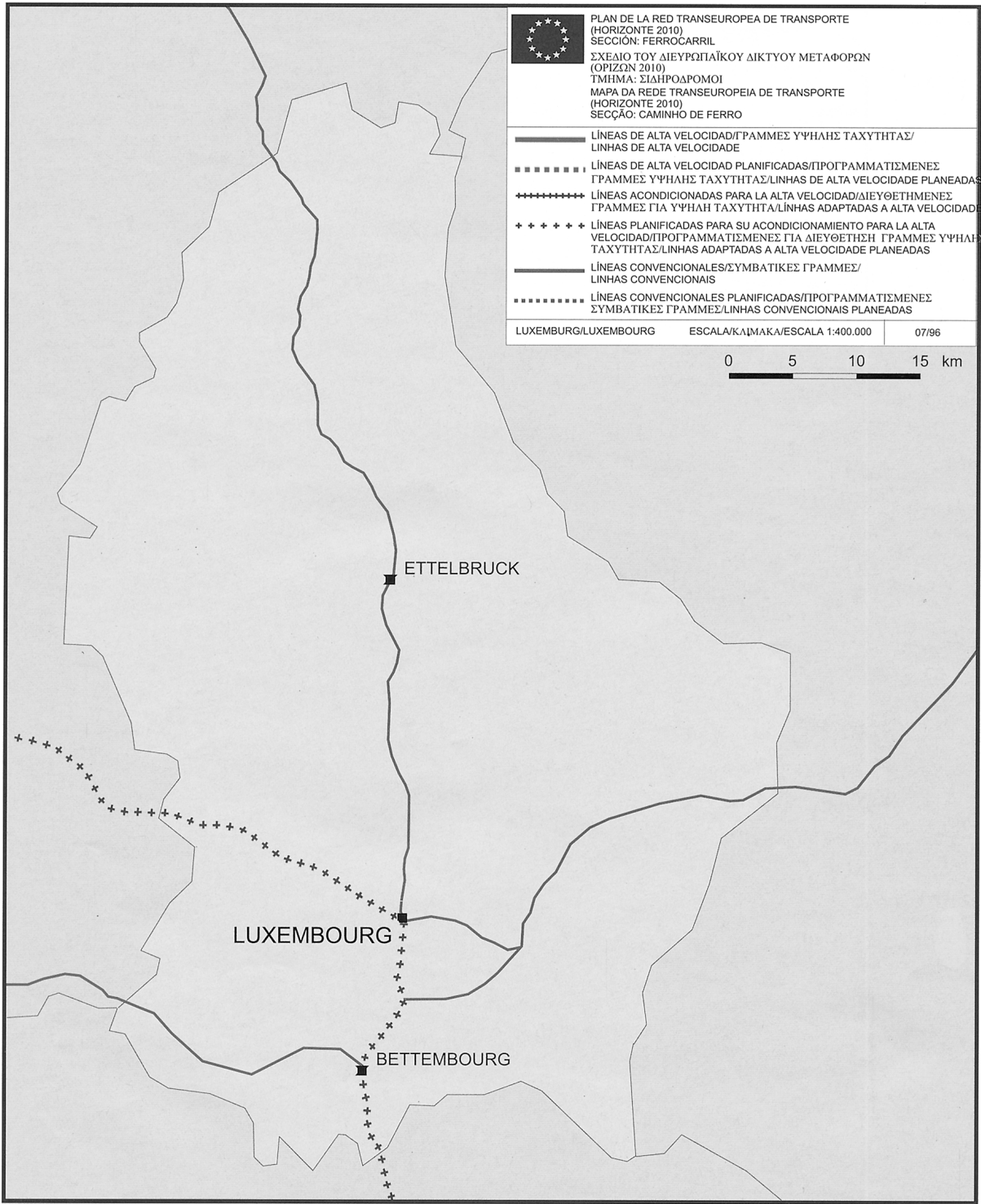
▼B

3.8



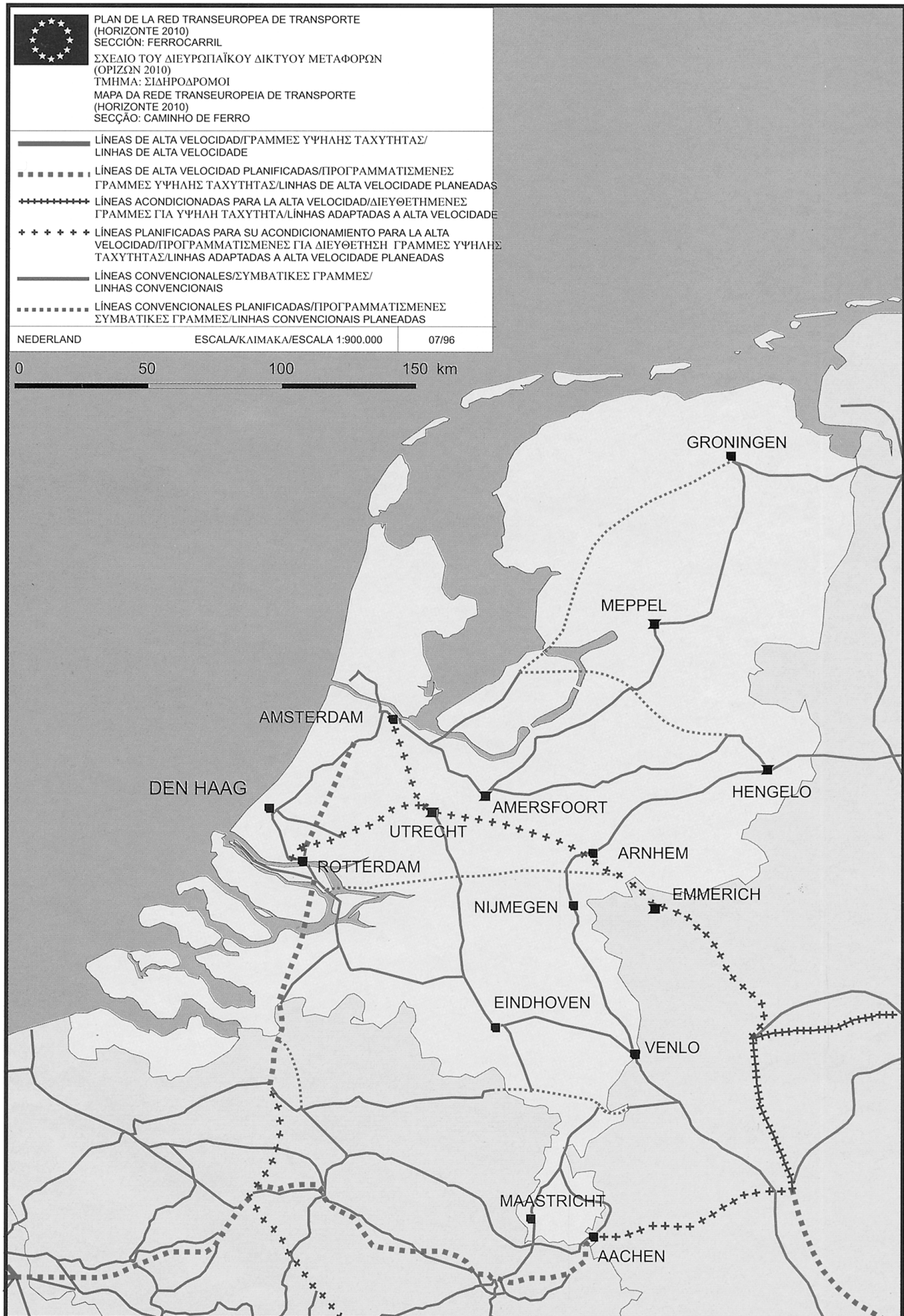
▼B

3.9



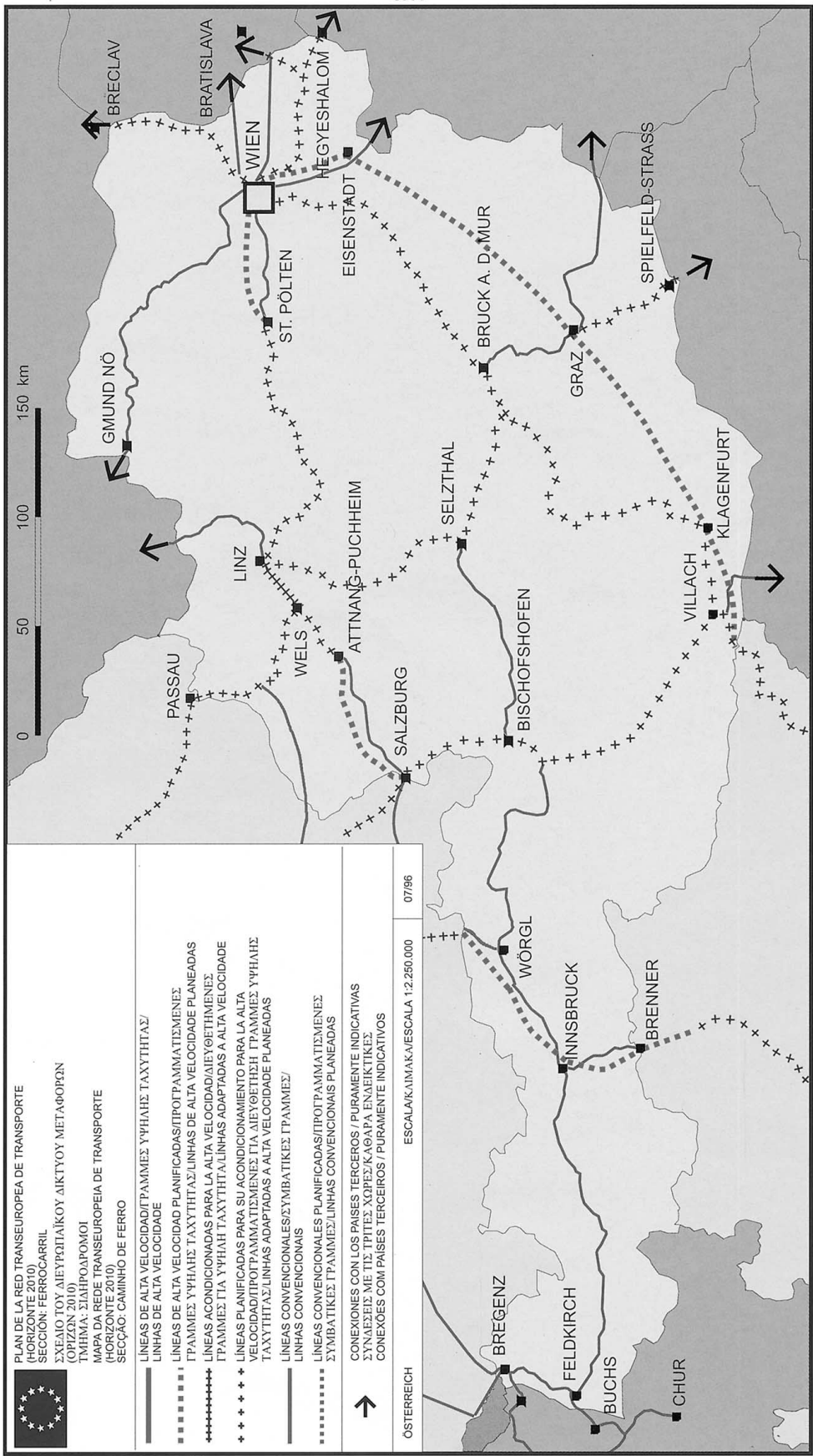
▼B

3.10



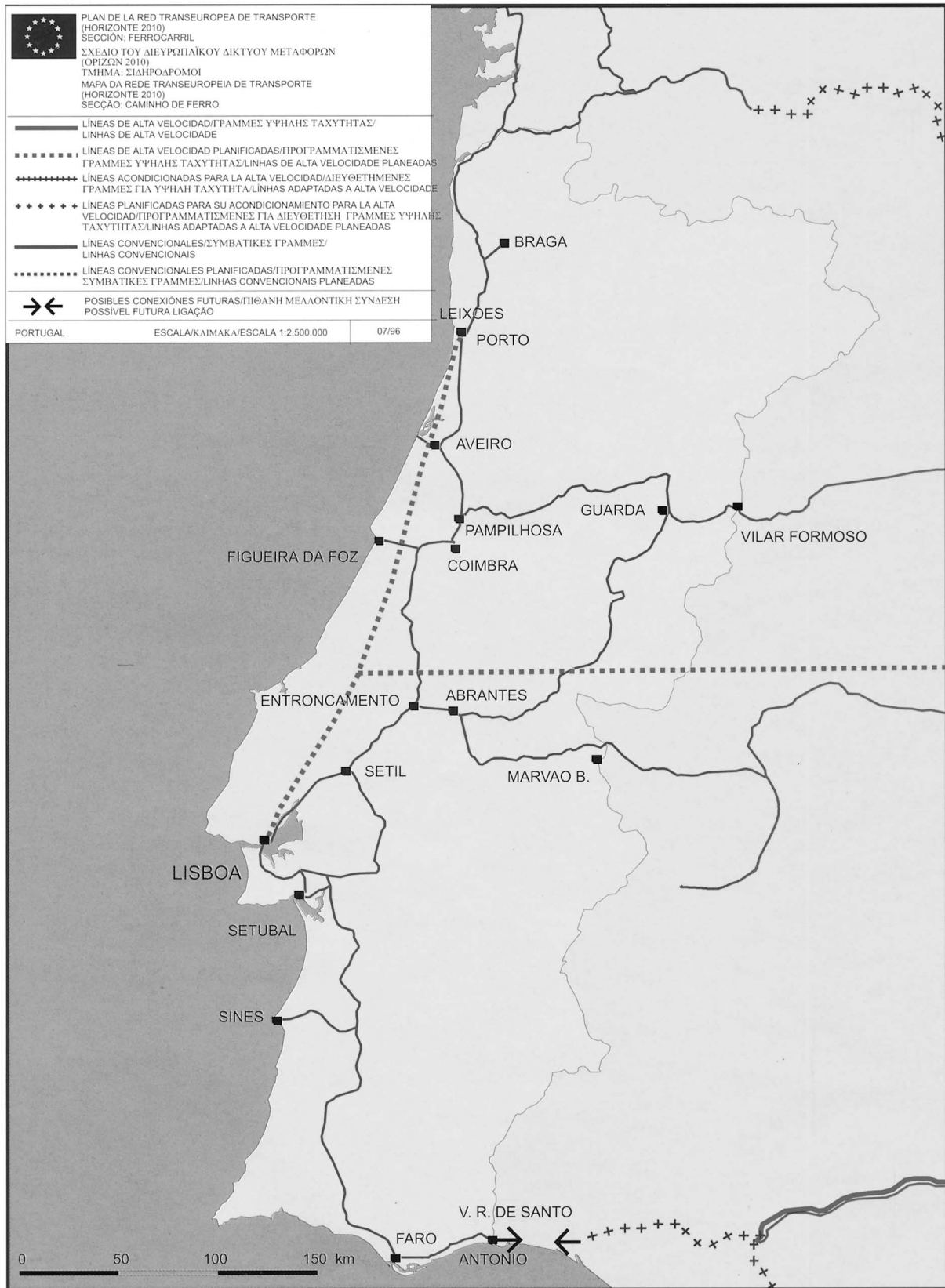
▼B

3.11



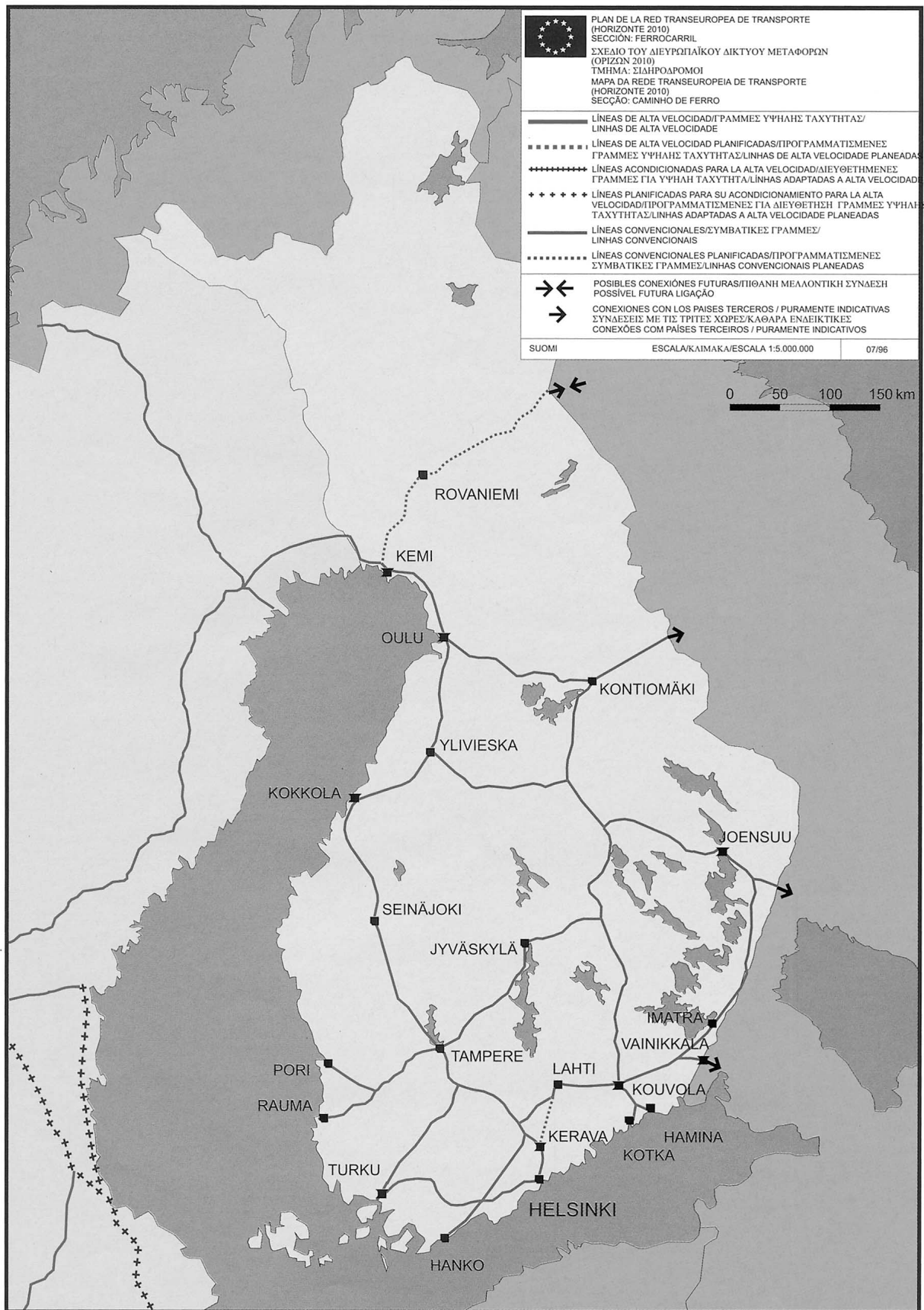
▼B

3.12



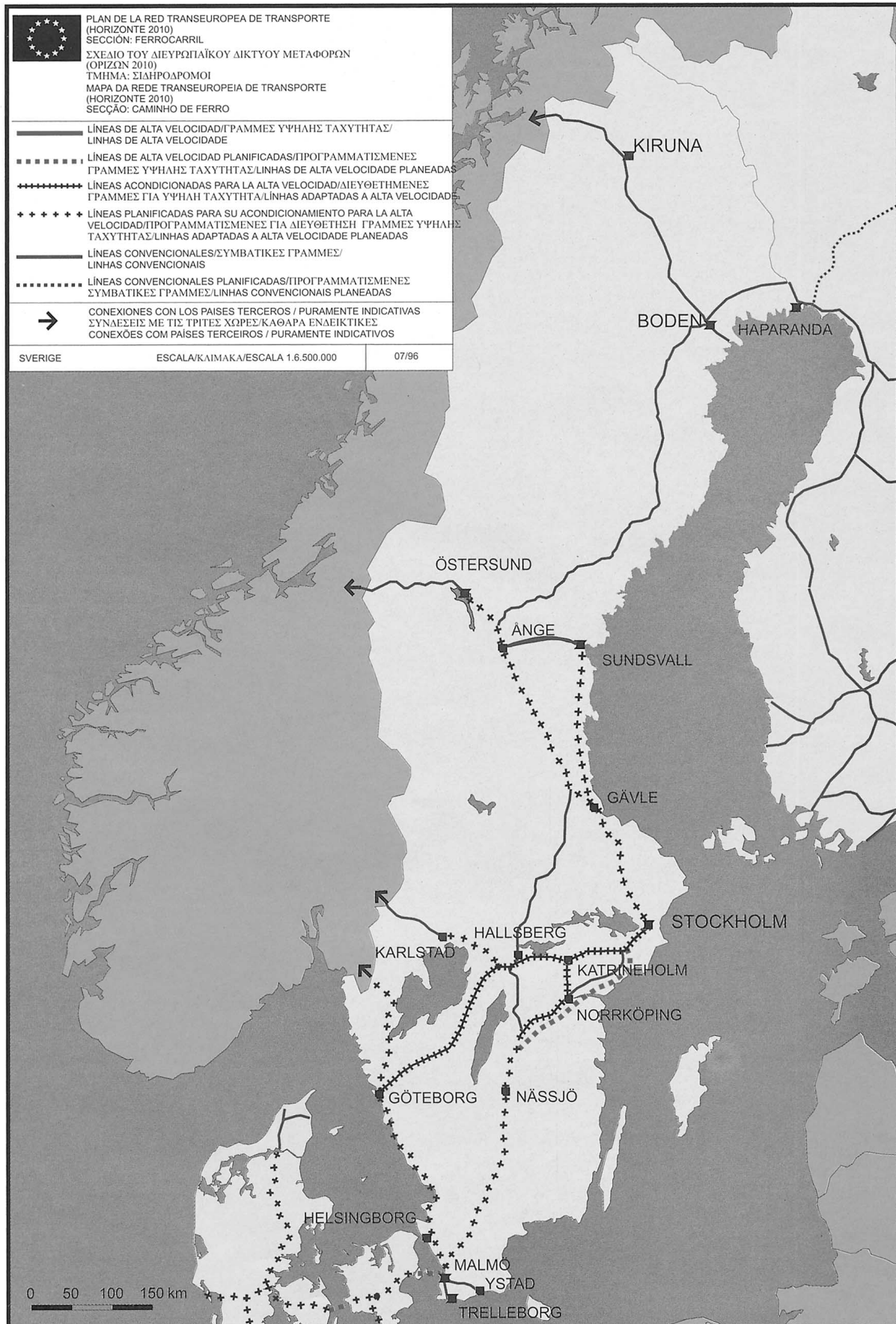
▼B

3.13



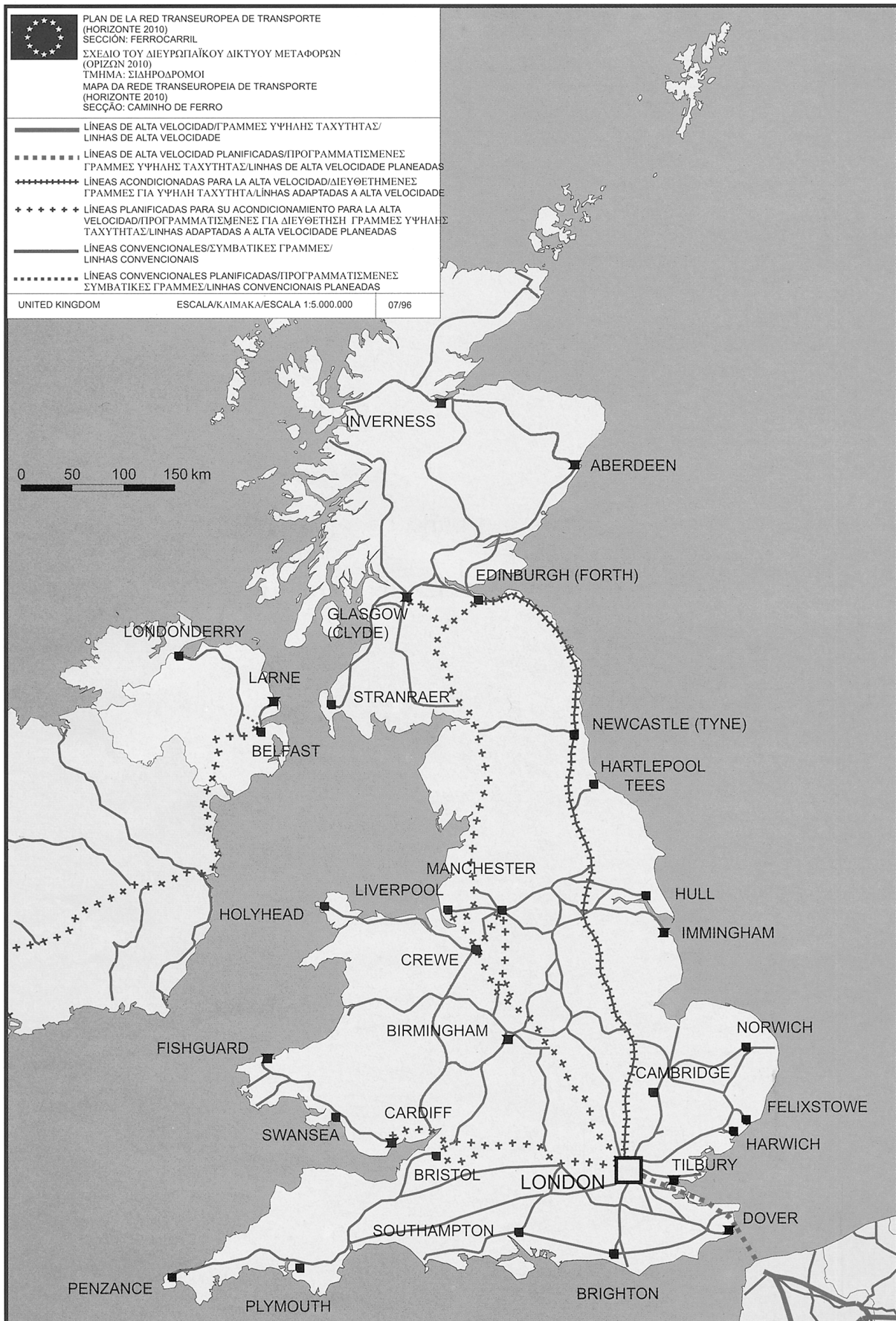
▼B

3.14



▼B

3.15

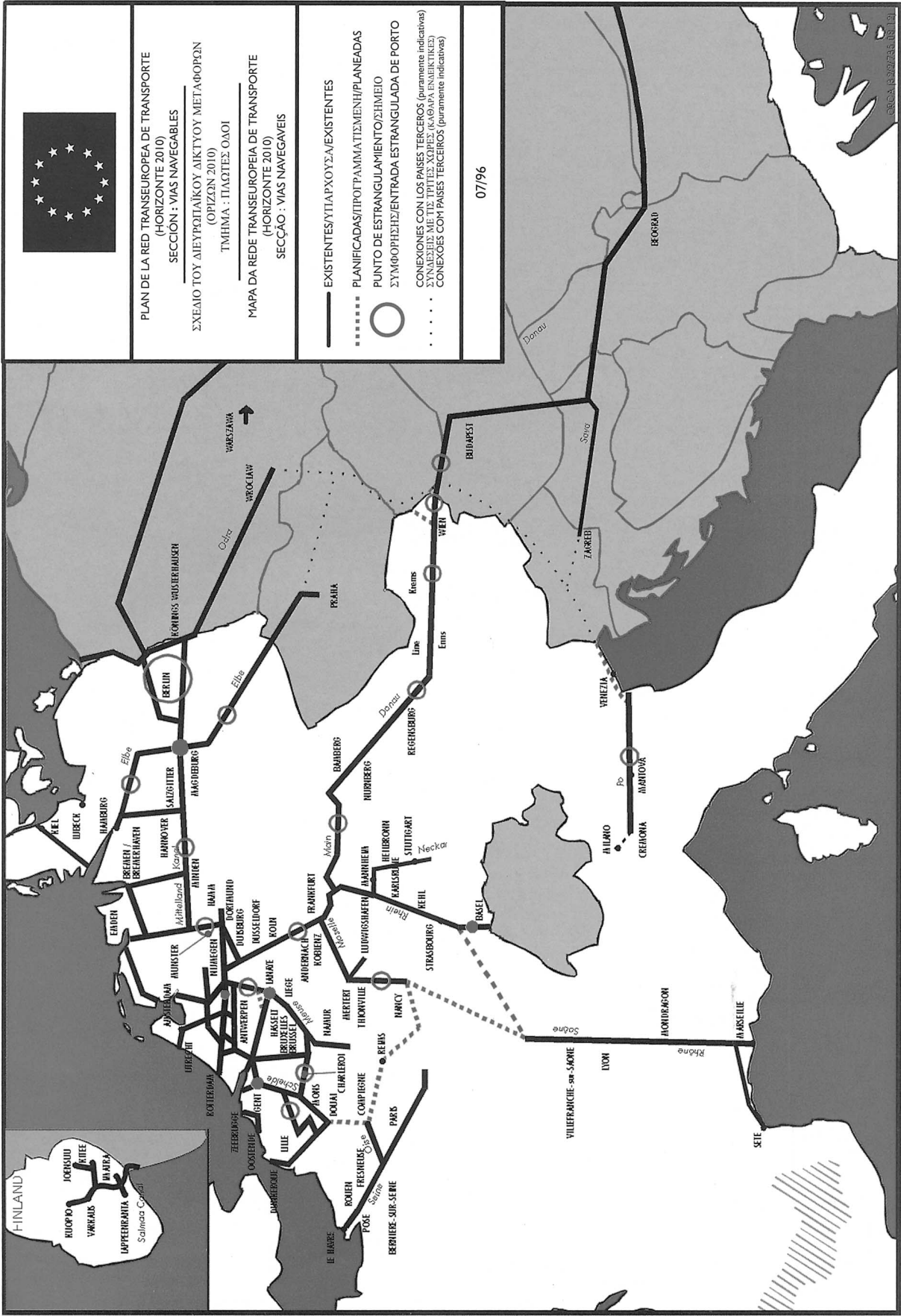


▼B

SECCIÓN 4

RED DE VÍAS NAVEGABLES

▼B



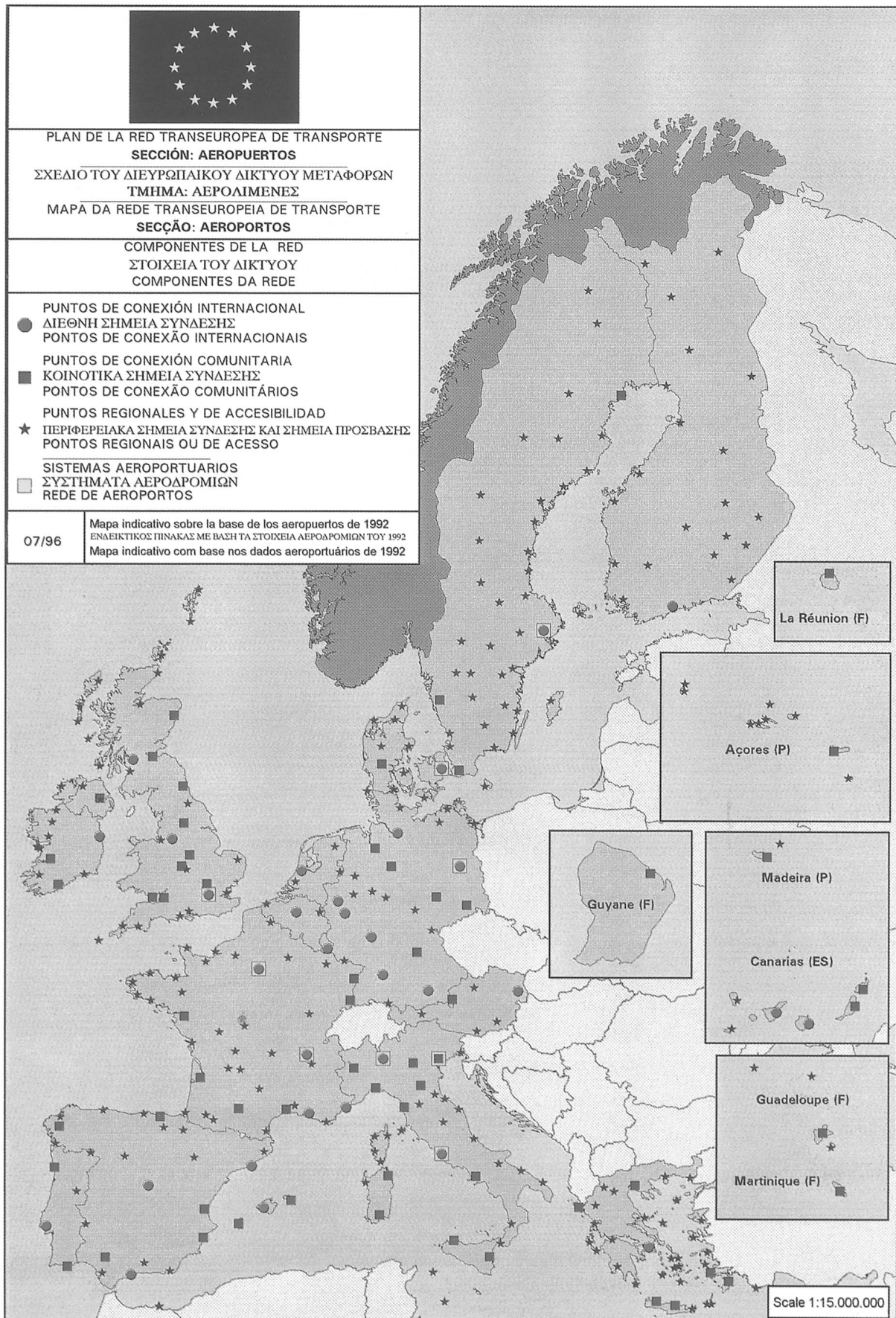
▼B

SECCIÓN 6

AEROPUERTOS

▼B

6.0



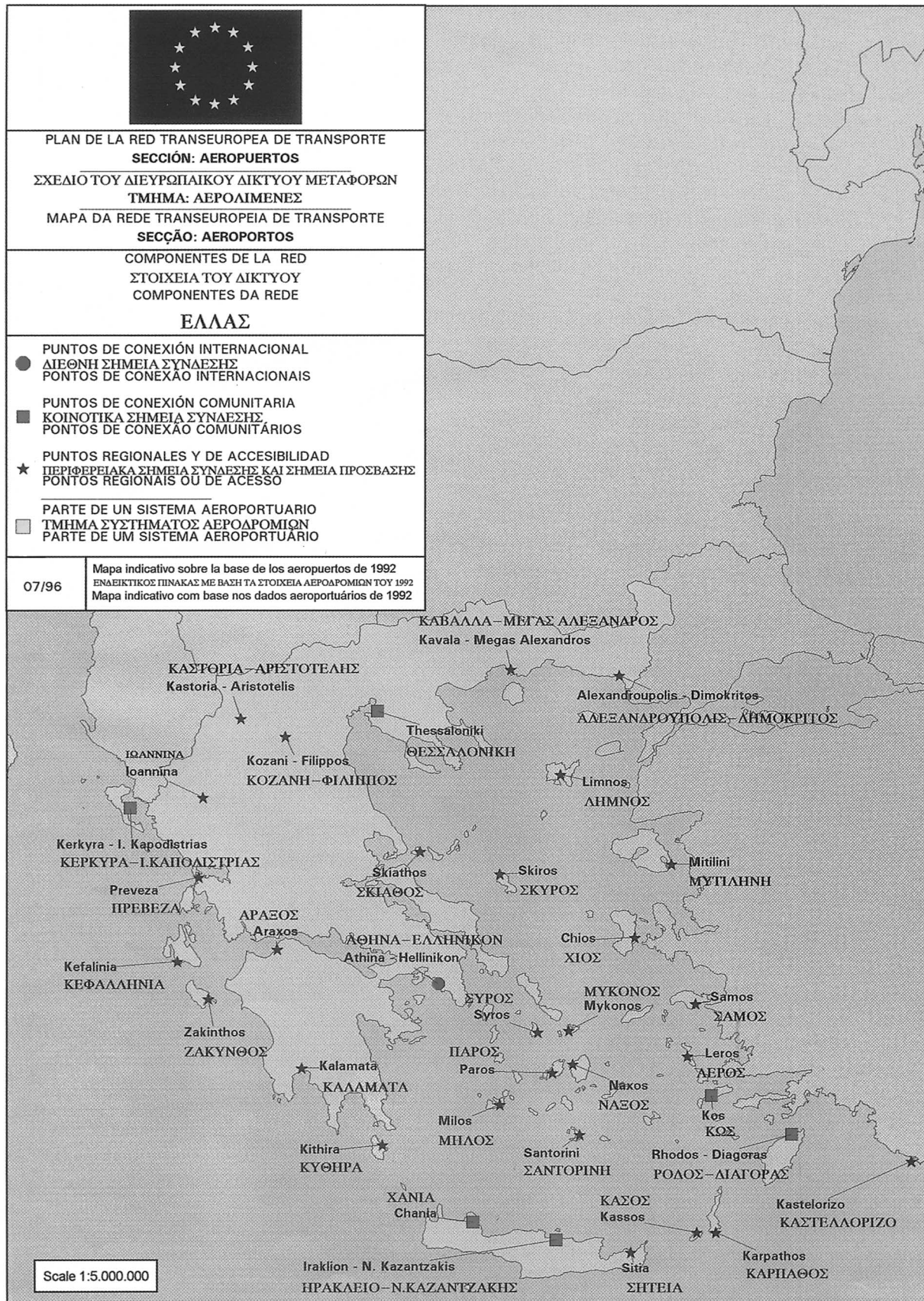
▼B

6.1



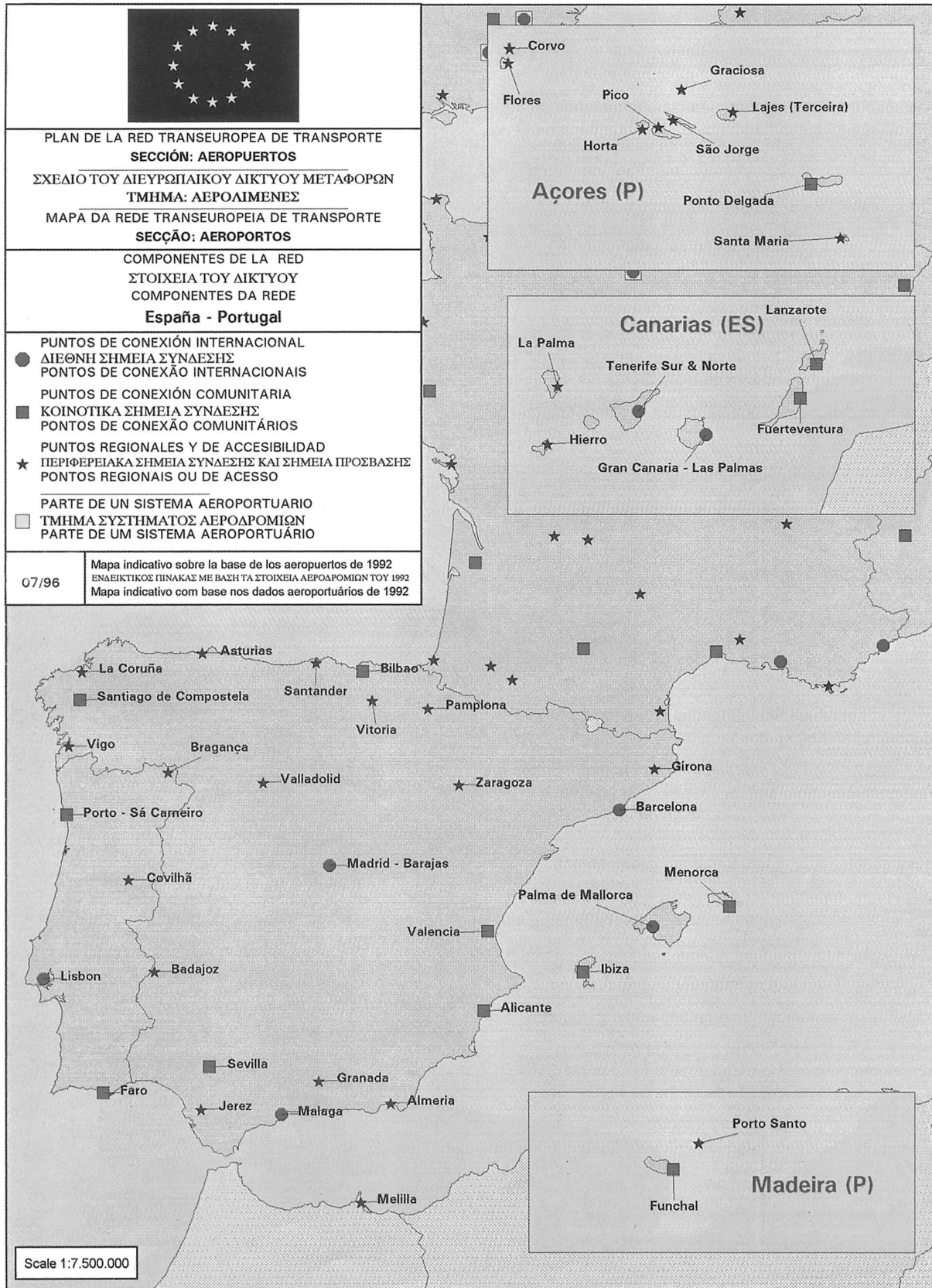
▼B

6.2



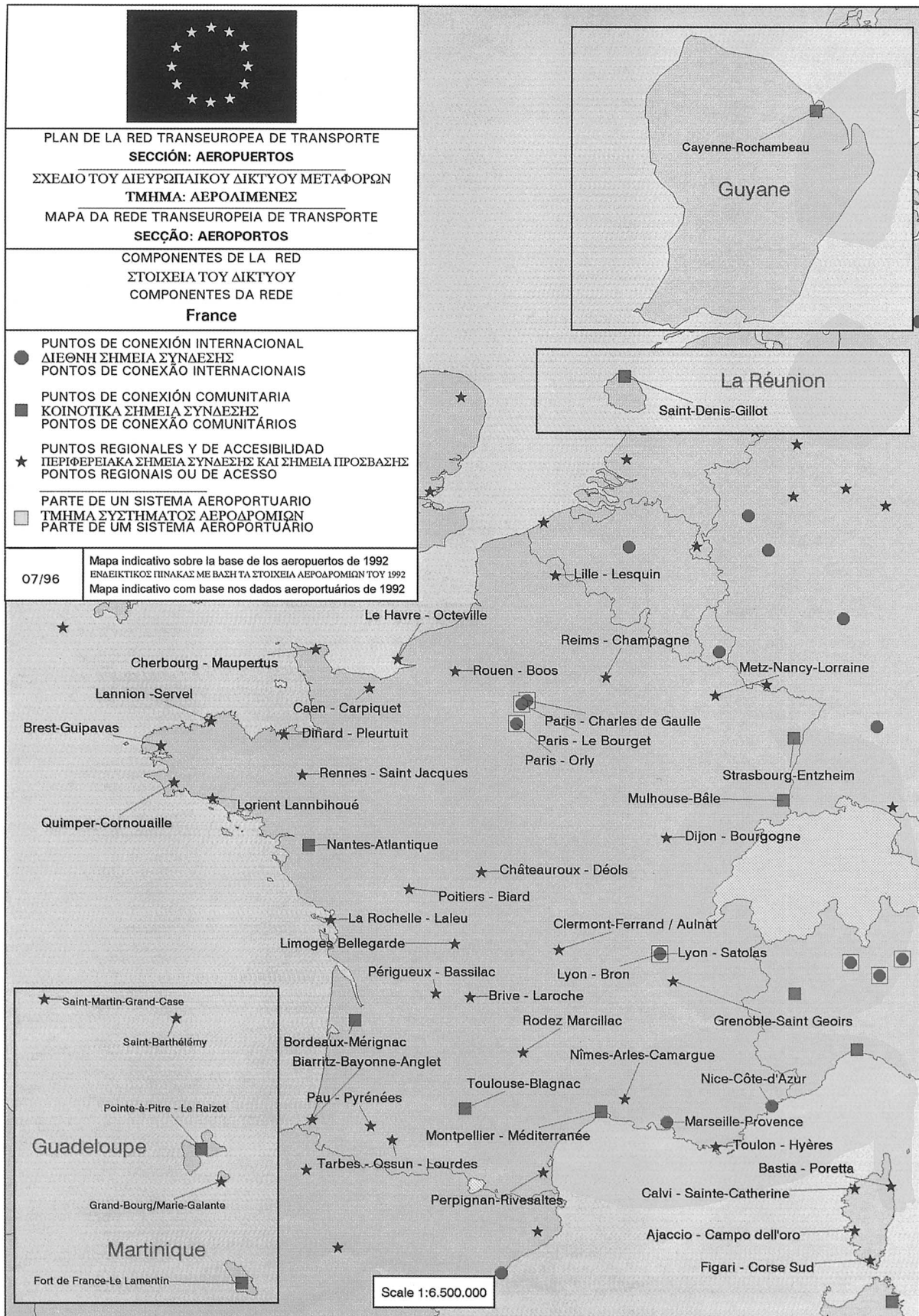
▼B

6.3



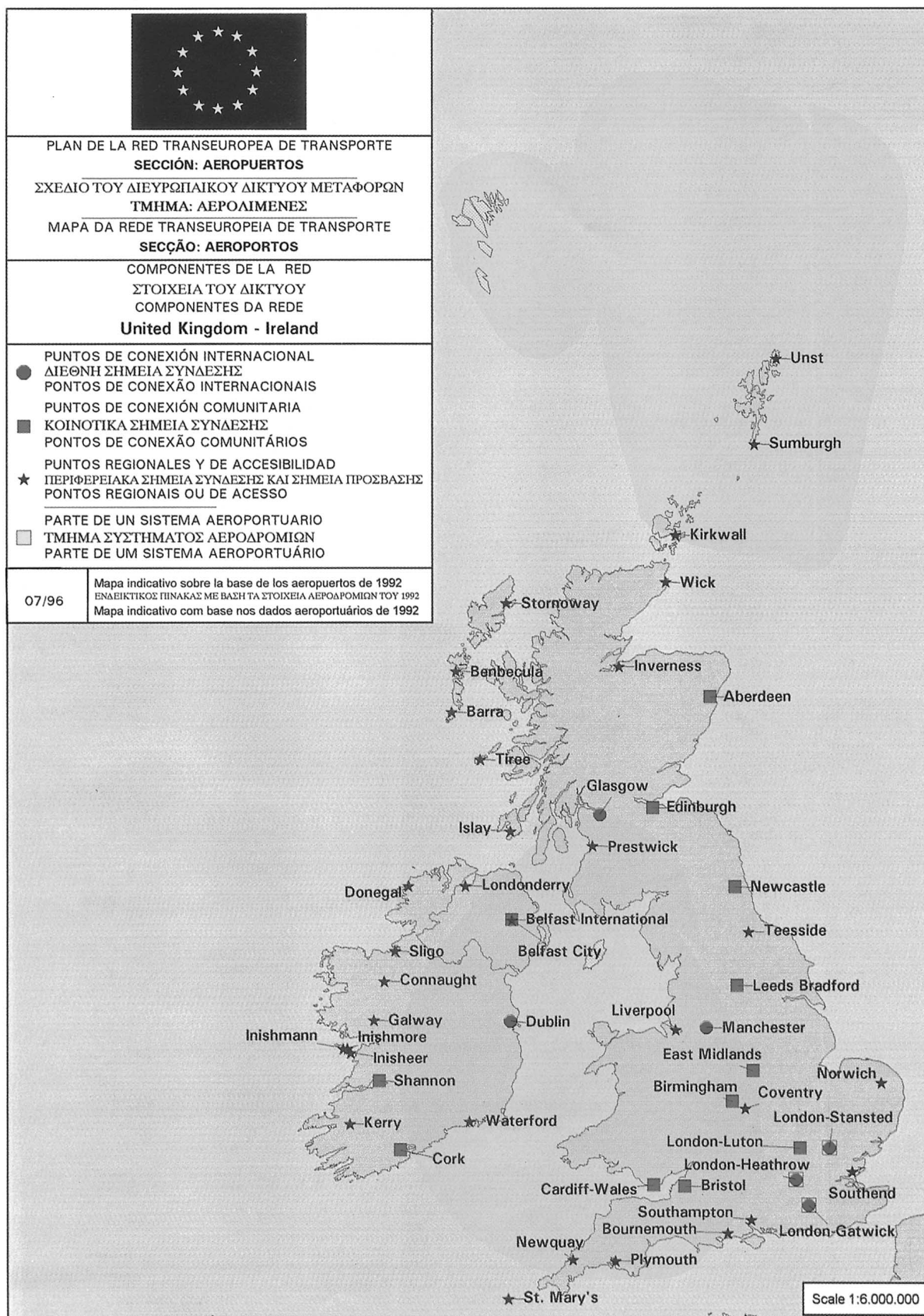
▼B

6.4



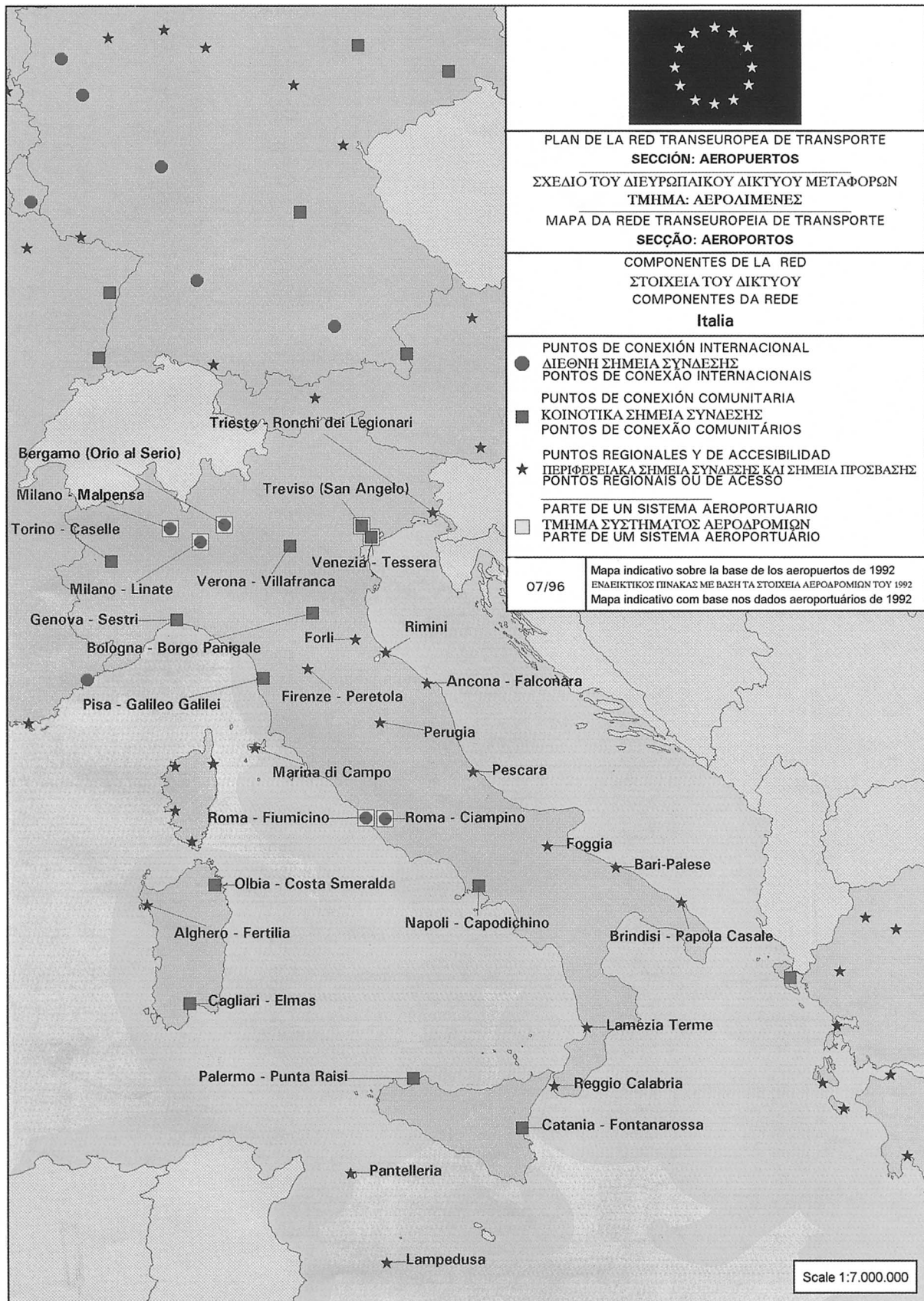
▼B

6.5



▼B

6.6



▼B

6.7



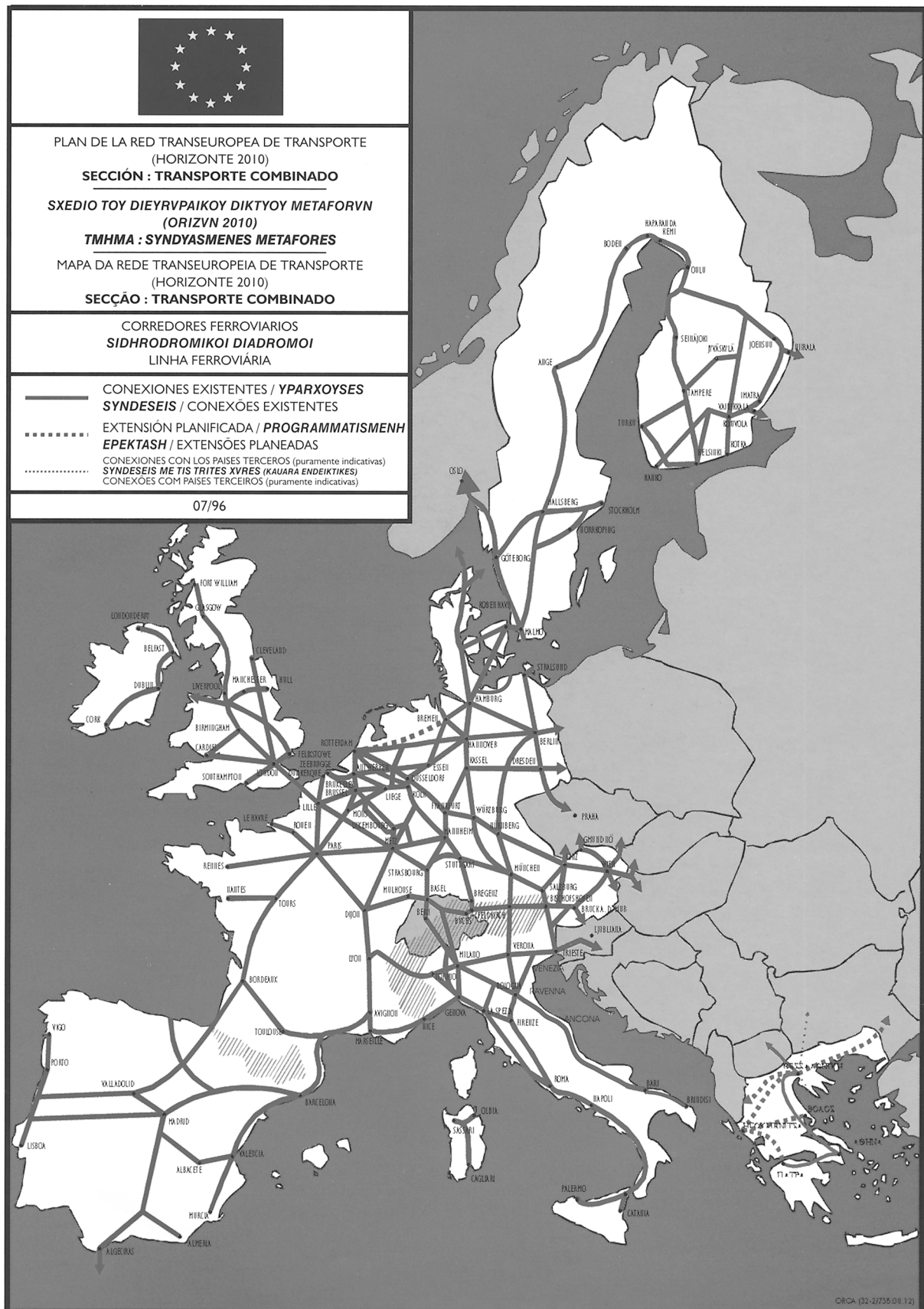
▼B

SECCIÓN 7

RED DE TRANSPORTE COMBINADO

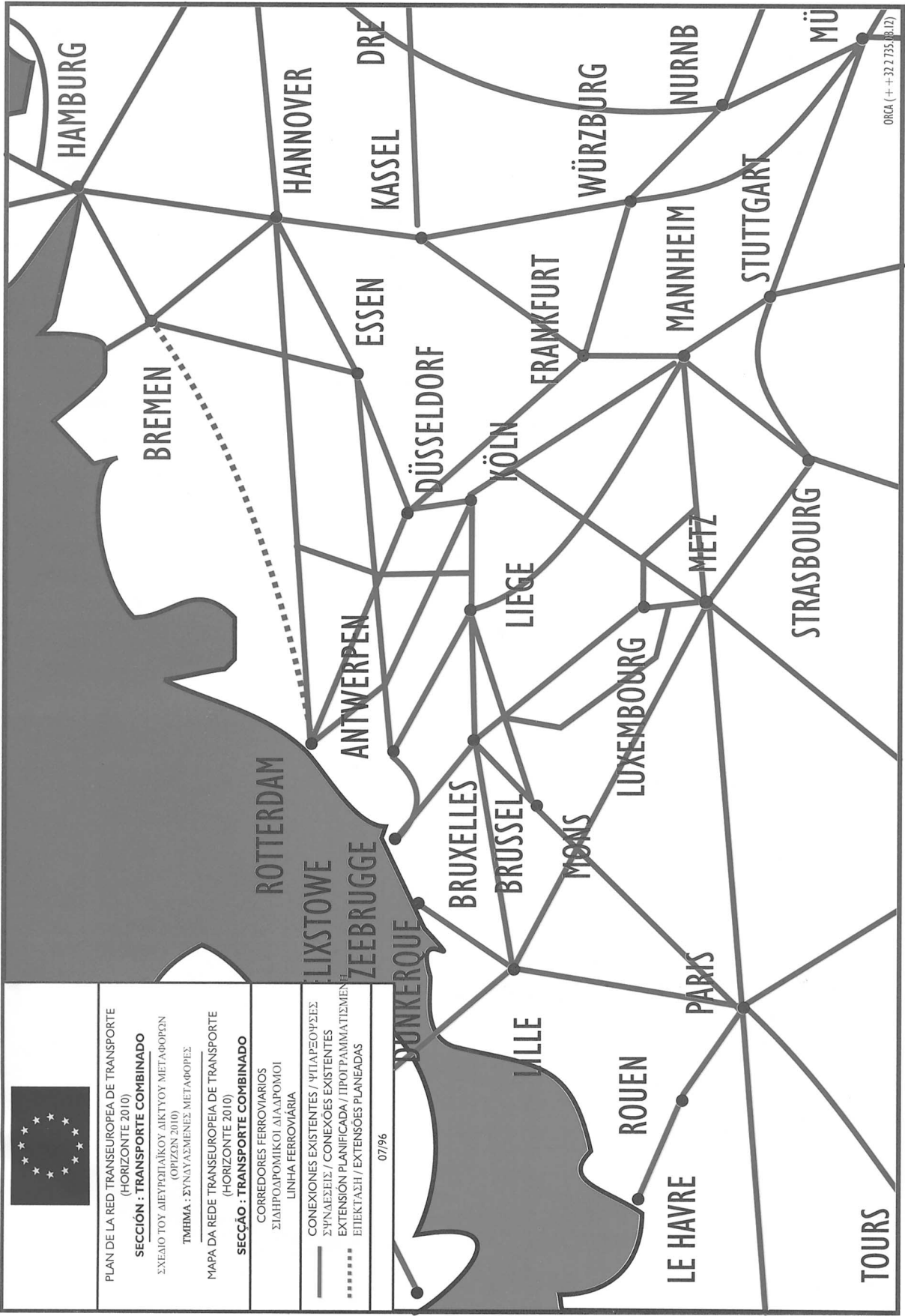
▼B

7.1 - A



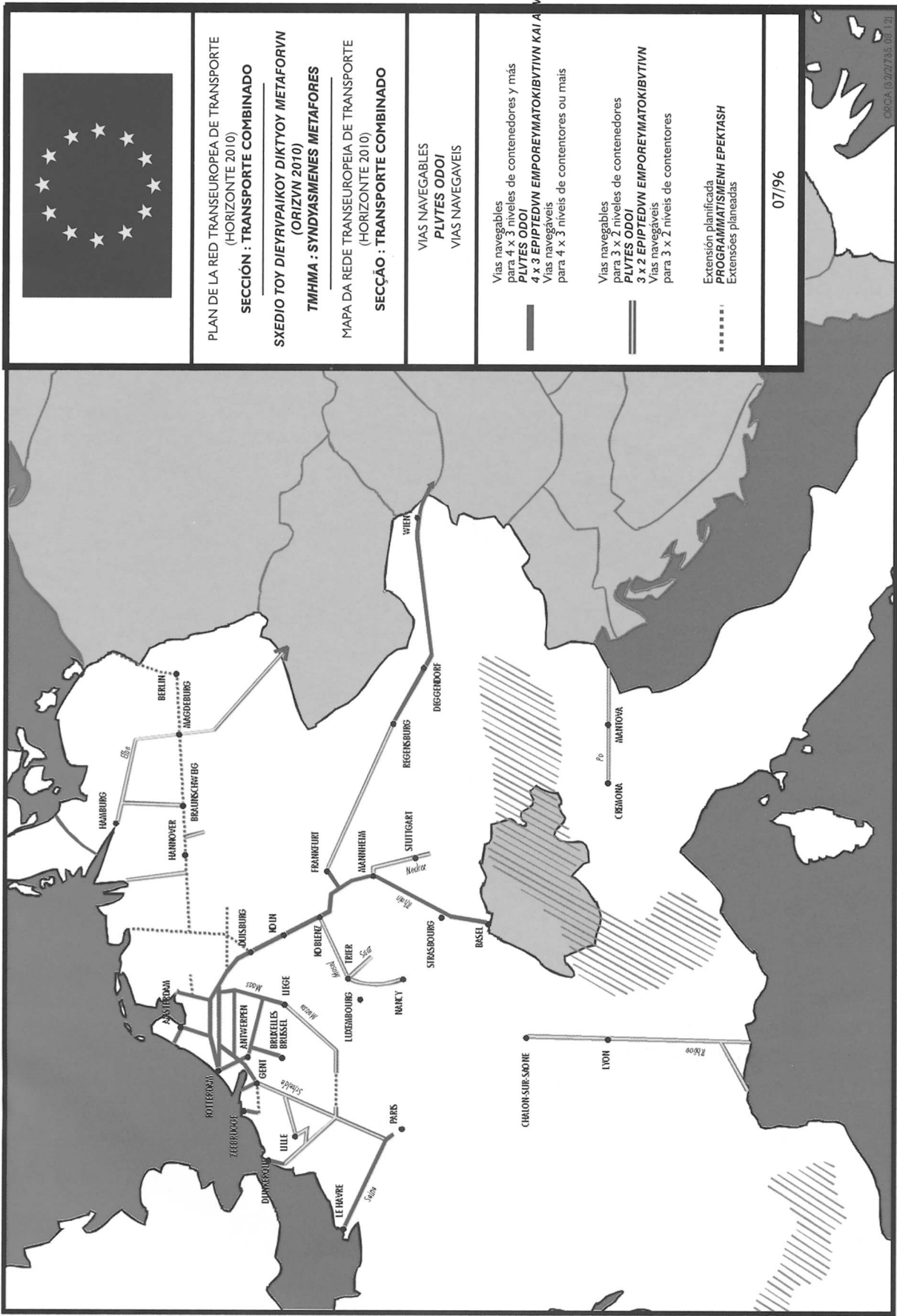
▼B

7.I-B



▼B

7.2





ANEXO II

CRITERIOS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS DE INTERÉS COMÚN⁽¹⁾

- Sección 2: Red de carreteras
- Sección 3: Red ferroviaria
- Sección 4: Red de vías navegables y puertos de navegación interior
- Sección 5: Puertos marítimos
- Sección 6: Aeropuertos
- Sección 7: Red de transporte combinada
- Sección 8: Red de gestión e información relativa al tráfico marítimo
- Sección 9: Red de gestión del tráfico aéreo
- Sección 10: Red de localización y navegación

Sección 2

Red de carreteras

Además de los proyectos de enlaces que figuran en el Anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructura relativo a esos enlaces que se refiera a:

- A. El desarrollo de la red y, en particular:
 - ensanche de autopistas o acondicionamiento de carreteras de alta calidad,
 - realización o acondicionamiento de las circunvalaciones urbanas o de aglomeraciones urbanas,
 - incremento de la interoperabilidad de las redes nacionales.
- B. El desarrollo de los esquemas de gestión del tráfico e información a los usuarios y, en particular:
 - la creación de infraestructuras telemáticas de recogida de datos sobre el tráfico,
 - el desarrollo de los centros de información sobre el tráfico y los centros de control del tráfico, incluido el intercambio de datos entre centros de información sobre el tráfico de distintos países,
 - la creación de servicios de información de carreteras, en particular el RDS-TMC⁽²⁾,
 - la interoperabilidad técnica de las infraestructuras telemáticas.

Sección 3

Red ferroviaria

Además de los proyectos relativos a los enlaces que figuran en el Anexo I, se considera de interés común cualquier proyecto de infraestructura relativo a esos enlaces que se refiera a:

- la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos,
- la interconexión con las redes de los demás modos de transporte.

Sección 4

Red de vías navegables y puertos de navegación interior

Puertos de navegación interior

Además de los proyectos relativos a los enlaces que figuran en el Anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructura:

- A. Referidos a los puertos de navegación interior según se definen en el apartado 3 del artículo 11 que respondan a la totalidad de las condiciones siguientes:

⁽¹⁾ Estos criterios y especificaciones se refieren a las secciones correspondientes contempladas en el articulado y/o en el Anexo I.

⁽²⁾ Sistema de mensajes digitales por radio para la circulación por carretera que permite adaptar el flujo general de mensajes a las necesidades particulares del usuario de la carretera.

▼B

- 1) situación dentro de la red de vías navegables según el esquema recogido en el Anexo I;
 - 2) interconexión con otras vías transeuropeas;
 - 3) existencia de instalaciones de transbordo, en particular:
 - centros de transbordo,
 - terminal de contenedores,
 - transbordo rodado.
- B. Que corresponda a una o más de las categorías siguientes:
- 1) acceso fluvial del puerto;
 - 2) infraestructura portuaria dentro de la zona portuaria;
 - 3) otras infraestructuras de transporte dentro de la zona portuaria;
 - 4) otras infraestructuras de transporte que unan el puerto a los distintos componentes de la red transeuropea de transporte.

Gestión del tráfico

Se considerará de interés común cualquier proyecto de infraestructuras que se refiera, en particular a:

- un sistema de señalización y pilotaje de buques, en particular de los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes,
- sistemas de comunicación en caso de peligro y para la seguridad en las vías navegables.

*Sección 5***Puertos marítimos****1. Categorías de los proyectos portuarios y afines de interés común**

Los proyectos de infraestructura portuaria o afines deberán incluirse en una o en varias de las categorías siguientes:

- A. Accesos marítimos o fluviales de los puertos, incluidos los gastos de equipamiento de las obras realizadas para romper el hielo en invierno.
- B. Infraestructura portuaria dentro de la zona portuaria.
- C. Infraestructuras de transportes terrestres dentro de la zona portuaria.
- D. Infraestructuras de transportes terrestres que unan el puerto a los distintos componentes de la red transeuropea de transportes.

2. Objetivos de los proyectos

Los proyectos de infraestructura portuaria y afines de interés común deberán tener como único objetivo u objetivo común:

- facilitar el desarrollo de los intercambios intracomunitarios y de los intercambios de la Comunidad con el resto del mundo;
- contribuir a crear una movilidad perenne ayudando a reducir la densidad de tráfico en los pasillos terrestres sobrecargados y a reducir el coste externo del transporte europeo aumentando, por ejemplo, el porcentaje marítimo en el tráfico total, en particular mediante el fomento de la navegación costera;
- mejorar el acceso y reforzar la cohesión económica y social de la Comunidad Europea favoreciendo el desarrollo de los enlaces marítimos intercomunitarios y prestando especial atención a las regiones insulares y periféricas de la Comunidad;
- permitir el acceso permanente a los puertos del Mar Báltico situados aproximadamente a 60° de latitud Norte y por encima, bloqueados normalmente por el hielo en invierno.

3. Condiciones específicas requeridas

Los proyectos deberán contribuir a:

- integrar el tráfico en una red transeuropea de transportes o en una cadena de transporte multimodal o
- fomentar la utilización de modos de transporte no contaminantes.



Sección 6

Aeropuertos

I. Criterios de selección de los aeropuertos de interés común

Los aeropuertos de interés común deberán responder a los criterios de uno de los componentes siguientes:

1. Los componentes internacionales comprenderán:
 - cualquier aeropuerto o sistema aeroportuario⁽¹⁾ en el que:
 - el volumen anual de movimiento de pasajeros sea superior o igual a 5 000 000 menos el 10 % o
 - el volumen anual de movimiento de aviones comerciales sea superior o igual a 100 000 o
 - el volumen anual de flete sea superior o igual a 150 000 toneladas o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros extracomunitarios sea igual o superior a 1 000 000
 - o
 - cualquier aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente internacional existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.
2. Los componentes comunitarios comprenderán:
 - todos los aeropuertos y sistemas aeroportuarios en los que:
 - el volumen anual de movimiento de pasajeros esté comprendido entre 1 000 000 menos el 10 % y 4 499 999 o
 - el volumen anual de flete esté comprendido entre 50 000 y 149 999 toneladas o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 500 000 y 899 999 con el menos un 30 % de tráfico no nacional o
 - el volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 300 000 y 899 999 y se sitúe fuera del continente europeo a más de 500 km del componente internacional más próximo,
 - o
 - cualquier nuevo aeropuerto nuevo creado para sustituir un componente internacional existente que ya no pueda desarrollarse en el lugar de su emplazamiento.
3. Los componentes regionales y de acceso comprenderán cualquier aeropuerto:
 - cuyo volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 500 000 y 899 999 con menos del 30 % de tráfico no nacional o
 - cuyo volumen anual del movimiento de pasajeros esté comprendido entre 250 000 menos un 10 % y 499 999 o
 - cuyo volumen anual de flete esté comprendido entre 10 000 y 49 999 toneladas o
 - situado en una isla de un Estado miembro o
 - situado en una región enclavada de la Comunidad que ofrezca servicios comerciales con aviones cuya masa máxima al despegar sea superior a 10 toneladas.

Se considerará que un aeropuerto está situado en una región enclavada cuando se encuentre a una distancia superior a los 100 km en línea recta del componente internacional o comunitario más próximo. Excepcionalmente, esta distancia podrá reducirse a 75 km cuando existan verdaderas dificultades de acceso dado el relieve o el estado de las infraestructuras del transporte terrestre.

II. Particularidades de los proyectos de interés común de la red aeroportuaria

Se considerará de interés común cualquier proyecto que responda a las siguientes particularidades:

⁽¹⁾ Sistemas aeroportuarios: DO n° 240 de 24. 8. 1992, p. 14.



Particularidades del proyecto	Tipo de componente principalmente afectado (*)
I. Aprovechamiento óptimo de la capacidad aeroportuaria existente	
<i>Acción 1</i> — Aprovechamiento óptimo de la capacidad existente para el movimiento de aviones, pasajeros o flete, incluidos los equipos de navegación aérea dependientes del aeropuerto	Componente internacional Componente comunitario Componente regional y de acceso
<i>Acción 2</i> — Mejora de la seguridad técnica y de la seguridad de vigilancia en los aeropuertos	Componente internacional Componente comunitario Componente regional y de acceso
<i>Acción 3</i> — Acondicionamiento de las infraestructuras existentes necesario para la realización del mercado interior y, en especial, las medidas para la libre circulación de personas en la Unión	Componente internacional Componente comunitario Componente regional y de acceso
II. Desarrollo de nuevas capacidades aeroportuarias	
<i>Acción 4</i> — Desarrollo de las infraestructuras y equipos que condicionan la capacidad aeroportuaria en lo relativo al movimiento de aviones, pasajeros o flete, incluidos los equipos de navegación aérea dependientes del aeropuerto	Componente internacional Componente comunitario
<i>Acción 5</i> — Acondicionamiento de un nuevo aeropuerto que sustituya a un aeropuerto o a un sistema de aeroportuario que ya no pueda ampliarse en el lugar de su emplazamiento	Componente internacional Componente comunitario
III. Mejora de la protección contra las molestias causadas por las actividades aeroportuarias	
<i>Acción 6</i> — Mejora de la compatibilidad medioambiental en lo relativo al ruido y al tratamiento de los efluentes aeroportuarios	Componente internacional Componente comunitario
IV. Mejora o desarrollo de los accesos al aeropuerto	
<i>Acción 7</i> — Mejora del desarrollo de las conexiones entre el aeropuerto y las infraestructuras de acceso	Componente internacional Componente comunitario
<i>Acción 8</i> — Mejora o desarrollo de las conexiones con otras redes de transporte y, en particular, la red ferroviaria	Componente internacional Componente comunitario
(*) Este cuadro no excluye la ampliación de las acciones pertinentes a otros componentes en determinados casos concretos debidamente justificados.	

Sección 7

Red de transporte combinado

Además de los proyectos relativos a los enlaces que se recogen en el Anexo I, se considerará de interés común cualquier proyecto relacionado con dichos enlaces que consista en:

- la realización o acondicionamiento de infraestructuras ferroviarias o de vías navegables que hagan técnicamente posible y económicamente rentable el transporte de unidades de carga intermodales;

▼B

- la realización o acondicionamiento de centros de transbordo entre modos terrestres, incluida la instalación de equipos de transbordo, fijos o móviles;
- el acondicionamiento de las zonas portuarias a fin de desarrollar o mejorar el transbordo de los contenedores entre la vía marítima y el ferrocarril, la vía navegable o la carretera;
- material de transporte ferroviario especialmente adaptado al transporte combinado cuando las características de la infraestructura lo exijan, en particular desde el punto de vista del coste de un posible acondicionamiento de esa infraestructura y siempre que la utilización de ese material esté asociada a la infraestructura en cuestión y que los operadores interesados puedan beneficiarse del mismo de una manera no discriminatoria.

*Sección 8***Red de gestión y de información relativa al tráfico marítimo**

Se considerará de interés común cualquier proyecto:

- que se enmarque dentro de los objetivos de la política comunitaria de seguridad marítima, o
- que tenga como fin aplicar los convenios internacionales y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) en el ámbito de la seguridad marítima y que consista en:
 - la aplicación del sistema comunitario de notificación de buques con destino a, o procedentes de, puertos de la Comunidad, o en tránsito por el litoral de la Comunidad, mediante un sistema electrónico de intercambio de datos que incluya asimismo la transmisión de datos entre buques e instalaciones en tierra por medio de transpondedores; se concederá especial atención a los sistemas electrónicos de intercambio de datos EDI (intercambio electrónico de datos) que incluyan interfaces compatibles,
 - el desarrollo y mejora de las cadenas de radionavegación terrestres LORAN-C,
 - el desarrollo o mejora de los sistemas de gestión e información referidos al tráfico marítimo (STM) costeros y portuarios y de la interconexión de los mismos para lograr un seguimiento y una gestión más seguras y eficaces del tráfico marítimo, sobre todo en las zonas de convergencia con gran densidad de tráfico o sensibles desde el punto de vista del medio ambiente,
 - el desarrollo de instrumentos que permitan un mejor conocimiento del tráfico: bases de datos sobre el flujo de tráfico y los accidentes marítimos, desarrollo del instrumento de análisis del flujo del tráfico EPTO (European Permanent Traffic Observatory),
 - el desarrollo de infraestructuras y equipos para contribuir a la puesta en práctica del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (GMDSS),
 - la mejora de los sistemas telemáticos de intercambio de datos para el control de los buques por el Estado del puerto.

*Sección 9***Red de gestión del tráfico aéreo**

Se considerará de interés común cualquier proyecto que permita aumentar la capacidad del sistema y utilizarlo de forma óptima en una perspectiva de armonización e integración de los medios y procedimientos de los distintos componentes nacionales y que sea conforme a las normas internacionales aplicables, definidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y por los organismos europeos competentes, teniendo en cuenta en particular los trabajos de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol).

Estos proyectos consistirán en:

- estudios para una mejor utilización del espacio aéreo por los distintos usuarios y la puesta en práctica de un sistema de rutas coherente y eficaz;
- la planificación y gestión de los flujos del tráfico aéreo con objeto de adecuar mejor la oferta a la demanda y utilizar de forma óptima las capacidades de control disponibles;
- los estudios y trabajos necesarios para la armonización de los medios y procedimientos, de forma que se integren los distintos prestadores de servicios teniendo en cuenta en particular las orientaciones adoptadas en la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC);
- la mejora de la productividad del sistema gracias, sobre todo, a una asistencia automatizada en el control y sistemas de detección y resolución de posibles conflictos;
- la contribución a la creación de los medios de comunicación, navegación y vigilancia necesarios para el control del tráfico aéreo, incluido el fomento de las nuevas tecnologías, sobre todo los satélites y enlaces de datos digitales,

▼B

en tanto en cuanto se refiera al cumplimiento a las especificaciones europeas comunes.

*Sección 10***La red de localización y navegación**

Se considerará de interés común cualquier proyecto relativo a la instalación de cualquiera de los componentes del futuro plan europeo de radionavegación, así como a la creación de un sistema global de localización y navegación vía satélite que se integre en la siguiente estructura:

- centro de control que comprenda un sistema de tratamiento y control,
- red de estaciones terrestres de navegación,
- segmento espacial compuesto por satélites que permitan transmitir señales de navegación,
- red de estaciones de vigilancia.



ANEXO III

LISTA DE LOS CATORCE PROYECTOS ADOPTADOS POR EL CONSEJO EUROPEO DE ESSEN LOS DÍAS 9 Y 10 DE DICIEMBRE DE 1994

1. Tren de alta velocidad/transporte combinado norte—sur
Nuremberg—Erfurt—Halle/Leipzig—Berlín
Eje del Brennero Verona—Munich
2. Tren de alta velocidad (París)—Bruselas—Colonia—Amsterdam—Londres
Bélgica: frontera F/B—Bruselas—Lieja—frontera B/D
Bruselas—frontera B/NL
Reino Unido: Londres—acceso al túnel del Canal
Países Bajos: frontera B/NL—Rotterdam—Amsterdam
Alemania: (Aquisgrán) G27 Colonia—Rin-Meno
3. Tren de alta velocidad sur
Madrid—Barcelona—Perpiñán—Montpellier
Madrid—Vitoria—Dax
4. Tren de alta velocidad este
París—Metz—Strasbourg—Appenweier—(Karlsruhe)
con ramales a Metz—Saarbrücken—Mannheim
y Metz—Luxemburgo
5. Transporte combinado ferrocarril convencional: Línea de Betuwe
Rotterdam—frontera NL/D—(Rin-Rhur)
6. Tren de alta velocidad/transporte combinado Francia—Italia
Lyon—Turín
Turín—Milán—Venecia—Trieste
7. Autopistas griegas: Patra: Rio—Antirio, Patra—Atenas—Salónica—Pro-mahon (frontera Grecia/Bulgaria) y Via Egnatia: Igumenitsa—Salónica—Alexandrúpolis—Ormenio (frontera Grecia/Bulgaria)—Kipi (frontera Grecia/Turquía)
8. Autopista Lisboa—Valladolid
9. Enlace ferroviario convencional Cork—Dublín—Belfast—Larne—Stranraer
10. Aeropuerto de Malpensa (Milán)
11. Enlace fijo ferrocarril/carretera entre Dinamarca y Suecia (enlace fijo del Øresund) incluidas rutas de acceso por carretera, ferrocarril y avión
12. Triángulo nórdico (ferrocarril/carretera)
13. Enlace por carretera Irlanda/Reino Unido/Benelux
14. Línea principal de la costa oeste (ferrocarril)