

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T)

(2022/C 498/12)

| | |
|----------------------------------|--|
| Ponente: | Isabelle BOUDINEAU (FR/PSE), Miembro de la Asamblea Regional de Nueva Aquitania |
| Documentos de referencia: | <p>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</p> <p>COM(2021) 812 final</p> <p>Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo — Plan de acción para impulsar el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y transfronterizo</p> <p>COM(2021) 810 final</p> <p>Propuesta modificada 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</p> <p>COM(2022) 384 final</p> |

I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

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) 812 final

Enmienda 1

Considerando 4

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| 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. | 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 en todas las regiones de la Unión , 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. |

Exposición de motivos

No se debe dejar de lado a ninguna región de la Unión Europea mientras se lleva a cabo la transición.

Enmienda 2

Considerando 16

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| 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. | 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. |

Exposición de motivos

Es fundamental que las autoridades regionales y locales se impliquen plenamente en la planificación de los proyectos. Por lo tanto, no está justificado el uso de la forma condicional (no afecta a la versión española).

Enmienda 3

Considerando 52

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| 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. | 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. Con el fin de completar la asistencia que prestan los programas nacionales de apoyo, la Comisión Europea facilita los intercambios entre los nodos en el marco de los foros de los corredores. |

Exposición de motivos

La Comisión Europea debería ayudar a las autoridades locales que no tengan experiencia en el desarrollo de PMUS, en especial facilitando el intercambio de experiencias.

Enmienda 4

Considerando 66

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>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.</p> | <p>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. Asimismo, debería fomentar la aparición de estructuras de gestión integradas que tengan como objetivo acelerar la realización de las secciones transfronterizas como, por ejemplo, las agrupaciones europeas de cooperación territorial. La Comisión Europea y los Estados miembros consultarán a las regiones y a esas partes interesadas a la hora de tomar una decisión sobre la implantación de la red transeuropea de transporte.</p> |

Exposición de motivos

Las estructuras de gestión integradas, como las agrupaciones europeas de cooperación territorial, han demostrado que pueden contribuir a solventar las dificultades observadas en el ámbito de la cooperación transfronteriza, en especial en la realización de las secciones transfronterizas de la RTE-T. Se deberían mencionar en el Reglamento.

Enmienda 5

Artículo 3, letra f)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda |
|---|--|
| <p>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;</p> | <p>f) «nodo urbano»: zona urbana funcional 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;</p> |

Exposición de motivos

Una zona urbana funcional refleja mejor un sistema de transporte integrado de una ciudad y su zona de cercanías y desempeña un papel clave en la planificación de las zonas urbanas y en la descarbonización de su sistema de transporte. La adición de «funcionales» a la definición de nodos urbanos se ajusta mejor a la lógica de los PMUS recogidos en el artículo 3, letra o).

Enmienda 6

Artículo 3, letra l)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| l) «intercambiador multimodal de pasajeros»: punto de conexión entre al menos dos modos de transporte para pasajeros, en el que se garantizan la información sobre el viaje, el acceso al transporte público y los transbordos entre modos, incluidos los aparcamientos disuasorios y los modos activos, y que actúa como interfaz entre los nodos urbanos y las redes de transporte de larga distancia; | l) «intercambiador multimodal de pasajeros»: punto de conexión entre al menos dos modos de transporte para pasajeros, en el que se garantizan la información sobre el viaje, el acceso al transporte público y los transbordos entre modos, incluidos los aparcamientos disuasorios y los modos activos, y que actúa como interfaz entre los nodos urbanos, y dentro de ellos , y las redes de transporte de larga distancia; |

Exposición de motivos

Esta enmienda implica que se financiarían intercambiadores multimodales de pasajeros entre los nodos urbanos y dentro de ellos.

Enmienda 7

Artículo 3, letra o)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| o) «plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)»: documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional (incluidas las zonas de cercanías) para las personas, las empresas y los bienes; | o) «plan de movilidad urbana sostenible (PMUS)»: documento para la planificación estratégica de la movilidad, destinado a mejorar la accesibilidad y la movilidad en el área urbana funcional (incluidas las zonas de cercanías) para las personas, las empresas y los bienes. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) pueden incluirse en los planes existentes o en planes más amplios que también integren planes de ordenación territorial, por ejemplo, dadas las interrelaciones entre dicha ordenación y la movilidad; |

Exposición de motivos

Esta enmienda garantiza que los PMUS puedan basarse en planes existentes o en planes más amplios a nivel local y regional.

Enmienda 8

Artículo 3, letra z)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| z) «puerto marítimo»: zona de tierra y de agua dotada de las infraestructuras y los equipos necesarios para hacer posible, fundamentalmente, la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, así como cualesquiera otras infraestructuras necesarias para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria; | z) «puerto marítimo»: zona de tierra y de agua dotada de las infraestructuras y los equipos necesarios para hacer posible, fundamentalmente, la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, así como cualesquiera otras infraestructuras necesarias para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria y que constituyen una pasarela comercial, agrupaciones industriales y centros de energía; |

Exposición de motivos

Es necesario que el Reglamento defina los puertos marítimos citando todas las funciones que desempeñan sus infraestructuras para dar respuesta de la mejor forma posible a los retos que se les presentan.

Enmienda 9

Artículo 4, apartado 2, letra c)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|------------------------------|---|
| | viii) la adaptación de los estándares normativos a las realidades territoriales; |

Exposición de motivos

Para garantizar la continuidad de la red y su realización en los plazos que se recogen en el artículo 6 del Reglamento, es fundamental adaptar las medidas técnicas a los retos que la aplicación de las mismas puede plantear en determinadas regiones, en especial aquellas que se mencionan en el considerando 26 del Reglamento: en las regiones ultraperiféricas y otras regiones alejadas, insulares, periféricas y montañosas, en zonas con baja densidad de población o en redes aisladas o parcialmente aisladas.

Enmienda 10

Artículo 8, apartado 2, letra b)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda |
|---|---|
| b) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos; | b) será viable económicamente en función de un análisis de sus costes y beneficios socioeconómicos, teniendo en cuenta las circunstancias socioeconómicas de los Estados miembros y el impacto económico más amplio de los proyectos al interpretar la viabilidad; |

Exposición de motivos

En los Estados miembros con un tráfico de pasajeros y mercancías inferior a la media, los proyectos ferroviarios no suelen ser viables si se examinan estrictamente sobre la base de un análisis coste-beneficio. Es preciso tener en cuenta las circunstancias específicas y el impacto más amplio de los proyectos al interpretar la viabilidad.

Enmienda 11

Artículo 15, apartado 3, letra b)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| 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 coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda. | b) a petición de un Estado miembro, de una autoridad regional o de un grupo de autoridades competentes , 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 la contribución a la lucha contra el cambio climático . Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda. |

Exposición de motivos

Para garantizar la aplicación eficaz de la red en los plazos que se establecen en el artículo 6 del Reglamento, es preciso limitar las cargas administrativas y facilitar la concesión de exenciones.

Los avances en la implantación de la red global de la RTE-T son insuficientes para pensar que en 2050 se puedan haber cumplido todos los requisitos. Esto supondría en la práctica una movilización excesiva de recursos presupuestarios dado que, por otra parte, algunas secciones no están adaptadas al cumplimiento de determinados requisitos como es el caso de la electrificación de la totalidad de las líneas ferroviarias. Por tanto, es necesario impulsar el avance de la red y facilitar la identificación de las secciones en las que será más pertinente adaptar los requisitos del Reglamento.

Enmienda 12

Artículo 16, apartado 2, letra c)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| c) permita que predomine una velocidad mínima de línea de 160 km/h para los trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada; | c) permita que predomine una velocidad media mínima de línea de 160 km/h para los trenes de pasajeros en las líneas de pasajeros de la red básica ampliada; |

Exposición de motivos

La aplicación de este requisito técnico, que resultaría demasiado costosa, no aporta un valor añadido significativo. Se antoja más sensato impulsar un planteamiento más realista y eficaz con el fin de garantizar la realización de la red en los plazos establecidos y ofrecer a los usuarios de la misma unas conexiones eficaces y efectivas.

Enmienda 13

Artículo 16, apartado 5, letra b)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| 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 refieren los apartados 2 a 4. Toda exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda. | b) a petición de un Estado miembro, de una autoridad regional o de un grupo de autoridades competentes , en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder otras exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 2 a 4. Toda exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad y la contribución a la lucha contra el cambio climático . Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda. |

Exposición de motivos

Para garantizar la aplicación eficaz de la red en los plazos que se establecen en el artículo 6 del Reglamento, es preciso limitar las cargas administrativas y facilitar la concesión de exenciones.

Muchas secciones ferroviarias de la red básica y de la red básica ampliada no están adaptadas a la aplicación de los requisitos establecidos. Su realización resultará imposible debido a la existencia de limitaciones geográficas específicas o de limitaciones físicas considerables que impidan su aplicación o generen sobrecostes que no se puedan justificar.

Enmienda 14

Artículo 17, apartado 6

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| <p>6. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 5. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.</p> | <p>6. A petición de un Estado miembro, de una autoridad regional o de un grupo de autoridades competentes, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones mediante actos de ejecución en relación con los requisitos a que se refieren los apartados 1 a 5. Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico y en una evaluación del impacto sobre la interoperabilidad. Las exenciones cumplirán los requisitos de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se coordinarán y acordarán con el Estado o Estados miembros vecinos cuando proceda.</p> |

Exposición de motivos

La implantación del ERTMS no podrá completarse en los plazos establecidos en algunas secciones de la red, sobre todo por la magnitud de las inversiones que serían necesarias. Para garantizar la aplicación eficaz de la red en los plazos que se establecen en el artículo 6 del Reglamento, es preciso limitar las cargas administrativas y facilitar la concesión de exenciones en la medida en que estas últimas no afecten a la interoperabilidad de la red en el plano europeo.

Enmienda 15

Artículo 19, letra g)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| <p>g) el desarrollo de tecnologías innovadoras de combustibles alternativos para el ferrocarril, como el hidrógeno para los tramos exentos del requisito de electrificación.</p> | <p>g) el desarrollo de tecnologías innovadoras para el material rodante y de combustibles alternativos para el ferrocarril, como el hidrógeno, los biocarburantes o incluso los trenes con baterías para los tramos exentos del requisito de electrificación.</p> |

Exposición de motivos

Los tramos exentos de la obligación de electrificación deben considerarse espacios favorables al desarrollo de soluciones tecnológicas innovadoras que contribuyan a la lucha contra el cambio climático. A este respecto, la Unión Europea debe adoptar una visión neutra desde el punto de vista tecnológico con el propósito de garantizar sobre todo la eficiencia climática y económica de las tecnologías desarrolladas.

Enmienda 16

Artículo 28, apartado 1, letra a)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|------------------------------|--|
| | <p>xi) Las infraestructuras peatonales y para bicicletas;</p> |

Exposición de motivos

Unas infraestructuras viales de alta calidad para la circulación a larga distancia deben ir acompañadas del desarrollo de infraestructuras para ciclistas y peatones, especialmente en los nodos urbanos.

Enmienda 17

Artículo 33, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| <p>2. A petición de un Estado miembro, la Comisión podrá, en casos debidamente justificados, conceder exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a), b), c) y g). Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o relacionado con las limitaciones geográficas o físicas significativas, incluida la ausencia de un sistema ferroviario en el territorio.</p> | <p>2. A petición de un Estado miembro, una autoridad regional o un grupo de autoridades competentes, la Comisión podrá, en casos debidamente justificados, conceder exenciones mediante actos de ejecución con respecto a los requisitos establecidos en el apartado 1, letras a), b), c) y g). Toda solicitud de exención se basará en un análisis de coste-beneficio socioeconómico, o relacionado con las limitaciones geográficas o físicas significativas, incluida la ausencia de un sistema ferroviario en el territorio.</p> |

Exposición de motivos

Con el fin de garantizar la continuidad de la red y la realización de la misma en los plazos que se recogen en el artículo 6 del Reglamento, es fundamental adaptar las medidas técnicas a los retos que la aplicación de las mismas puede plantear en algunas regiones.

Enmienda 18

Artículo 35, apartado 3, último párrafo

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda |
|--|---|
| <p>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.</p> | <p>Los Estados miembros consultarán a los entes locales y regionales de los nodos urbanos, los expedidores y los operadores de transporte y logística que operen en su territorio. Tendrán en cuenta los resultados de la consulta en su análisis.</p> |

Exposición de motivos

Los entes locales y regionales tienen una responsabilidad global en relación con las terminales multimodales de transporte de mercancías y sus requisitos en materia de infraestructuras de transporte de la RTE-T (artículo 37) y, por tanto, deben ser consultados cuando los Estados miembros preparen sus planes de acción para una red de terminales multimodales de transporte de mercancías.

Enmienda 19

Artículo 37, apartado 5

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de las obligaciones previstas en los apartados 1 a 4 mediante actos de ejecución cuando la inversión en infraestructuras no pueda justificarse en términos de coste-beneficio socioeconómico, en particular cuando la terminal esté situada en una zona con espacio restringido.</p> | <p>5. A petición de un Estado miembro, en casos debidamente justificados, la Comisión podrá conceder exenciones de las obligaciones previstas en los apartados 1 a 4 mediante actos de ejecución cuando la inversión en infraestructuras no pueda justificarse en términos de coste-beneficio socioeconómico, en particular cuando la terminal esté situada en una zona con espacio restringido, especialmente en los nodos urbanos. Las exenciones también deben ser posibles en los nodos urbanos, aunque la demanda del mercado no permita cumplir los requisitos especificados para las terminales.</p> |

Exposición de motivos

Las plataformas situadas en los nodos urbanos (como se indica en el artículo 40) se enfrentan a presiones muy intensas en relación con el suelo y a un espacio limitado. Su situación dificulta la aplicación de determinados requisitos técnicos dispuestos en los apartados 1 a 4 de este artículo. Por lo tanto, es necesario dar prioridad, en el caso de estos últimos, a medidas de logística urbana para cuya realización no se precise una excesiva expansión.

Enmienda 20

Artículo 40, letra b), inciso ii), último párrafo

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p><i>la recogida y la comunicación a la Comisión de datos de movilidad urbana por nodo urbano, como mínimo sobre emisiones de gases de efecto invernadero, congestión, accidentes y víctimas de accidentes, cuota modal y acceso a los servicios de movilidad, así como de datos sobre contaminación atmosférica y acústica en las ciudades. Posteriormente, estos datos se presentarán cada año;</i></p> <p>[...]</p> <p><i>La Comisión adoptará, a más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, un acto de ejecución por el que se establezca una metodología para la recopilación de los datos por parte de los Estados miembros a los que se refiere la letra b), inciso ii). Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 3.</i></p> | <p><i>la información a la Comisión acerca de los cambios en la aplicación de los PMUS cada año.</i></p> <p>[...]</p> |

Exposición de motivos

Si bien es comprensible que la Comisión quiera introducir un seguimiento exhaustivo de la aplicación de los PMUS, parece inapropiado que se lleve a cabo una operación de recogida anual de datos de esta magnitud. Además, su recopilación dará lugar a un elevado número de estudios, que resultará excesivo para las autoridades locales y regionales. Es necesario prestar atención a que la elaboración de los PMUS y los indicadores conexos no genere cargas administrativas innecesarias para la consecución de los objetivos de la RTE-T. Por tanto, se propone aligerar el procedimiento de seguimiento de la aplicación de los PMUS, pero manteniendo el deber de informar acerca de sus avances.

Enmienda 21

Artículo 40, letra d)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>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.</p> | <p>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 para garantizar la logística urbana y el último kilómetro dentro del nodo urbano o en sus inmediaciones.</p> |

Exposición de motivos

Parece arriesgado decretar la introducción de terminales multimodales de transporte de mercancías sin tener en cuenta la dinámica de los flujos en el ámbito regional y responder de la mejor forma posible a las necesidades de las empresas teniendo en cuenta las posibilidades en cuanto a suelo y técnicas del territorio. Por lo tanto, se propone destacar la vocación de logística urbana de estas plataformas.

Enmienda 22

Artículo 44, letra a)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|---|
| 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; | a) apoyar y promover la descarbonización del transporte mediante la transición a vehículos, buques, material ferroviario rodante y aeronaves de emisión cero y de baja emisión y a otras tecnologías de redes y transporte innovadoras y sostenibles, como el Hyperloop; |

Exposición de motivos

Es necesario fomentar la innovación tecnológica para todos los modos de transporte con el fin de alcanzar los objetivos del Pacto Verde Europeo. Las innovaciones también son posibles y deseables en el sector ferroviario, especialmente en las secciones exentas de la aplicación de las normas técnicas.

Enmienda 23

Artículo 44, letra a)

(Nueva letra)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|------------------------------|--|
| | <i>fomentar la investigación y el desarrollo de soluciones alternativas ecológicas e innovadoras en los territorios exentos de las medidas técnicas de la RTE-T, como las islas y las regiones ultraperiféricas;</i> |

Exposición de motivos

Si bien las exenciones concedidas a determinados territorios en el marco del Reglamento o a petición de estos permiten garantizar la correcta aplicación de la RTE-T adaptándose a los retos de los territorios, es necesario fomentar la aparición de soluciones tecnológicas o energéticas alternativas para convertir estos territorios en laboratorios de innovación.

Enmienda 24

Artículo 52, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| 2. El «foro del corredor» será creado oficialmente y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor europeo de transporte y garantizarán la representación de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías. | 2. El «foro del corredor» será creado oficialmente y presidido por el coordinador europeo. Los Estados miembros afectados acordarán la composición del foro del corredor para su parte del corredor europeo de transporte y garantizarán la representación de la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, de las autoridades locales y regionales, de las empresas, de la industria y de los nodos urbanos de la RTE-T. |

Exposición de motivos

Las autoridades regionales garantizan una parte importante de la cofinanciación de los proyectos de la RTE-T. Además, tienen competencias en materia de planificación de la red y de gestión de los servicios de transporte público a escala regional. También representan el enlace de transmisión indispensable de las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Por tanto, es necesario asociarlas plenamente a la gobernanza de los corredores de la RTE-T.

Enmienda 25

Artículo 52, apartado 6

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>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.</p> | <p>6. El coordinador europeo consultará a las autoridades 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.</p> |

Exposición de motivos

Todos los coordinadores han introducido mecanismos para consultar al conjunto de los actores pertinentes dentro de su ámbito de actuación. Es necesario tenerlo en cuenta.

Enmienda 26

Artículo 53, apartado 2

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|---|
| <p>2. El plan de trabajo se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros afectados y en consulta con el foro del corredor y la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, o en el foro consultivo de las prioridades horizontales. El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros interesados. La Comisión remitirá el plan de trabajo al Parlamento Europeo y al Consejo, para su información.</p> | <p>2. El plan de trabajo se preparará en estrecha cooperación con los Estados miembros y las autoridades regionales afectados y en consulta con el foro del corredor y la gobernanza del transporte ferroviario de mercancías, o en el foro consultivo de las prioridades horizontales. El plan de trabajo de los corredores europeos de transporte será aprobado por los Estados miembros interesados. La Comisión remitirá el plan de trabajo al Parlamento Europeo y al Consejo, para su información.</p> |

Exposición de motivos

Debido a su papel en la aplicación del plan de trabajo y al impacto que este último tiene en sus territorios, las autoridades regionales deben implicarse en su elaboración.

Enmienda 27

Artículo 56, apartado 1, letra b)

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|---|--|
| <p>b) excluir de la red global los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85 % del umbral pertinente;</p> | <p>b) iniciar un procedimiento de acompañamiento antes de cualquier exclusión de la red global los puertos marítimos y los aeropuertos, si se demuestra que la media de su volumen de tráfico durante los seis últimos años es inferior al 85 % del umbral pertinente. En el marco del procedimiento de acompañamiento, la Comisión, en estrecha colaboración con las autoridades competentes, tendrá en cuenta los indicadores cualitativos y los factores cíclicos que pueden explicar la disminución del tráfico de la infraestructura. Los cambios en el volumen de transporte debidos a factores temporales o excepcionales no serán motivo de exclusión de la red;</p> |

Exposición de motivos

Dadas las inversiones que supone la integración en la RTE-T y los procesos beneficiosos que conlleva, especialmente en lo que respecta a la ecologización de las infraestructuras, se considera preferible evitar la exclusión de los puertos marítimos o los aeropuertos de la red global. Sin embargo, las dinámicas de flujos están en constante cambio, por lo que la red debe seguir siendo adaptable. Por tanto, se recomienda que, en lugar de efectuar exclusiones, se inicie un procedimiento de acompañamiento que permita evaluar con más precisión las dinámicas que intervienen en el puerto marítimo o el aeropuerto en cuestión para decidir si se excluyen o no de la red.

Enmienda 28

Artículo 57

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda del CDR |
|--|--|
| <p>Artículo 57</p> <p>Relación con partes interesadas públicas y privadas</p> <p>Los procedimientos nacionales relativos a la participación y consulta de las autoridades regionales y locales y de la sociedad civil afectada por un proyecto de interés común se cumplirán, cuando proceda, en la fase de planificación y construcción de un proyecto. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas a este respecto, en particular en lo que se refiere a la consulta y la inclusión de las personas en situaciones de vulnerabilidad.</p> | <p>Artículo 57</p> <p>Relación con partes interesadas públicas y privadas</p> <p>Los procedimientos nacionales relativos a la participación y consulta de las autoridades regionales y locales y de la sociedad civil afectada por un proyecto de interés común se cumplirán en la fase de planificación y construcción de un proyecto. La Comisión promoverá el intercambio de buenas prácticas a este respecto, en particular en lo que se refiere a la consulta y la inclusión de las personas en situaciones de vulnerabilidad.</p> |

Exposición de motivos

Las autoridades regionales y locales deben implicarse cuando resulten afectadas por el desarrollo de un proyecto de interés común.

Enmienda 29

Anexo V, punto 4

| Texto de la Comisión Europea | Enmienda |
|---|--|
| <p>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.</p> | <p>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 acciones 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. <i>Al mismo tiempo, las medidas relativas a la RTE-T deberán tener en cuenta los efectos en los flujos de tráfico regional y local, tanto de pasajeros como de mercancías.</i></p> |

Exposición de motivos

El modo en que los flujos de tráfico regional y local de pasajeros y mercancías interactúan con los flujos de tráfico en los corredores internacionales de la RTE-T es una vía de doble sentido en la que el impacto de las medidas debe tenerse en cuenta de forma mutua para garantizar un sistema de tráfico fluido con conexiones eficientes de primer y último kilómetro.

II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES (CDR)

1. celebra la calidad general de la propuesta de la Comisión. Considera que es primordial contar con un Reglamento que permita establecer una estrategia de planificación de las infraestructuras de transporte en el ámbito europeo. Solo de este modo es posible garantizar un nivel satisfactorio de cohesión, coordinación e interoperabilidad;
2. considera que la dimensión transnacional de la RTE-T proporciona un importante valor añadido europeo. Las autoridades regionales y locales ponen de manifiesto los beneficios socioeconómicos de los proyectos transfronterizos en sus territorios; acoge favorablemente los objetivos asignados a la RTE-T.
3. toma nota de las consecuencias geopolíticas de la agresión rusa en Ucrania y de la necesidad de contrarrestar la vulnerabilidad del sistema de transporte europeo, que en la actualidad está parcialmente desconectado del mercado mundial, en particular del alimentario; apoya la suspensión de las inversiones europeas en el marco de la RTE-T para los proyectos relativos a Rusia y Bielorrusia, pero pide que se desarrollen mejores conexiones ferroviarias con Ucrania, en particular para favorecer el transporte de materias primas básicas. Por ello, acoge con satisfacción el aumento previsto del presupuesto del MCE;
4. insiste en la importancia de la contribución del Reglamento a la lucha contra el cambio climático, en especial apoyando el desarrollo de los modos de transporte más beneficiosos en este ámbito. Subraya al mismo tiempo la necesidad de garantizar la adaptación de las infraestructuras de transporte a los efectos del cambio climático y a la aparición de nuevos riesgos;

Cohesión territorial

5. celebra comprobar que la cohesión territorial se ha reforzado como objetivo prioritario del Reglamento para el conjunto de la red básica, la red básica ampliada y la red global. Observa a este respecto que la RTE-T sigue la recomendación establecida por el octavo informe sobre la cohesión, según el cual, cada política de la Unión debería contribuir a la cohesión europea;

6. recomienda a la Comisión que defina el principio de «no perjudicar a la cohesión» que desarrolla en el octavo informe sobre la cohesión, a fin de que sea posible controlar su aplicación a la RTE-T y, en particular, a los proyectos de interés común;
7. considera que la RTE-T debe tener en cuenta la diversidad de los retos a los que se enfrentan las regiones de la Unión. A este respecto, acoge con satisfacción la atención prestada a las regiones rurales, remotas, montañosas, escasamente pobladas, periféricas, insulares y ultraperiféricas, y recuerda que las regiones no cubiertas por estas categorías también engloban una gran diversidad de territorios y de retos en su seno;
8. recuerda que la consecución del objetivo de cohesión territorial exige que la red en su totalidad establezca una conexión sólida y eficaz con las redes de transporte secundarias, más allá del marco de la RTE-T;
9. reconoce la pertinencia de medidas técnicas comunes y ambiciosas que permitan garantizar la continuidad y la interoperabilidad de la red. Recuerda, no obstante, que la diversidad de las regiones europeas dificulta que se pueda mantener el calendario de aplicación de las normas técnicas dispuestas en la propuesta de la Comisión, en especial los requisitos de velocidad mínima, electrificación o incluso gálibo de las secciones ferroviarias, que exigirían inversiones excesivas;
10. señala que, además de los grandes ejes de transporte europeos de las redes básica y global, la conclusión de los enlaces regionales pendientes también puede contribuir significativamente a la expansión de las conexiones ferroviarias transfronterizas. Gracias a una mejor interconexión de las regiones fronterizas, Europa crece notablemente unida y brinda a los ciudadanos y ciudadanas la posibilidad de desplazarse a través de las fronteras y de forma respetuosa con el clima;

Gobernanza

11. subraya que las autoridades regionales y locales contribuyen de forma activa a la planificación y financiación de las infraestructuras de transporte en sus territorios, algunas de las cuales forman parte de la RTE-T. Pide, por ello, que se les integre mejor en el esquema de gobernanza de la RTE-T, en especial asociándolas plenamente al foro de los corredores, más allá del simple papel de observador que se les asigna en la actualidad;
12. no obstante, reconoce que, a pesar de la posibilidad de mejoras, la propuesta de la Comisión Europea respeta el principio de subsidiariedad: la red transeuropea de transporte aporta efectivamente un valor añadido europeo innegable más allá de las fronteras de los Estados miembros, alineando los esfuerzos de planificación de los Estados, las regiones y las ciudades, en particular por medio del mayor papel que se atribuye a los nodos urbanos en el proyecto de Reglamento;
13. observa numerosos ejemplos de secciones transfronterizas cuya realización adolece de un déficit de atención política a nivel nacional, de la falta de coordinación y de procedimientos administrativos onerosos y descoordinados;
14. pide que se refuerce notablemente la gobernanza de la RTE-T para facilitar su aplicación, sobre todo en lo que respecta a los enlaces transfronterizos pendientes. Celebra, a este respecto, las propuestas de la Comisión destinadas a reforzar el papel de los coordinadores y fomentar la coordinación de los planes nacionales con las políticas europeas;
15. considera que la fusión de los corredores de la red básica y de los corredores ferroviarios de transporte de mercancías en los corredores europeos de transporte supone una mejora significativa de la gobernanza de la red y debería permitir mejorar su coordinación y puesta en práctica. A este respecto, manifiesta su sorpresa por el hecho de que la armonización realizada por la Comisión en su propuesta no afecte a los puertos marítimos situados en los corredores ferroviarios de transporte de mercancías;

Nodos urbanos

16. recuerda que la sostenibilidad de la movilidad urbana, sumada a la de los viajes de larga distancia, es un elemento clave para cumplir los objetivos de la RTE-T y, de forma más amplia, los del Pacto Verde Europeo;
17. subraya que el tercer informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) considera que las políticas urbanísticas, incluida la movilidad urbana, constituyen una oportunidad para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En este sentido, recuerda la importancia de la movilidad activa, cuyo desarrollo requiere infraestructuras coherentes a escala de los nodos urbanos;
18. señala la necesidad de establecer planes de movilidad urbana sostenible (PMUS). Considera que los PMUS contribuyen a reforzar un modelo de gobernanza multinivel mediante la integración de las estrategias de planificación de la movilidad y de ordenación del territorio a nivel local y regional en la RTE-T;

19. señala que, en el caso de las regiones con baja densidad de población e insulares, debería adoptarse un enfoque que esté más en consonancia con sus particularidades;

20. propone que se destaque la flexibilidad como criterio para los PMUS, de modo que puedan integrarse con éxito en los planes existentes. Los nodos urbanos no deben verse sobrecargados por el suministro masivo de datos y los procedimientos conexos. A medida que aumenta el número de nodos urbanos, es necesario aumentar en consonancia los fondos de la UE que se les asignen;

Modos de transporte

21. recuerda que el transporte fluvial y el ferroviario representan modos de transporte beneficiosos desde el punto de vista medioambiental. Anima, en este sentido, a que se desarrollen en el marco de la RTE-T;

22. acoge favorablemente las mejoras significativas en el tratamiento de las infraestructuras ferroviarias. Subraya los esfuerzos pendientes de acometer en materia de interoperabilidad y continuidad con el fin de conseguir una red ferroviaria eficaz para las mercancías y los pasajeros en el plano europeo;

23. celebra el refuerzo del pilar marítimo de la RTE-T y, en particular, la ampliación de las condiciones para acceder a la financiación a todas las secciones marítimas entre los puertos de la RTE-T, lo que debería permitir fomentar el desarrollo del cabotaje con vistas a favorecer la transferencia modal de la carretera al mar, así como la conectividad de las regiones insulares y ultraperiféricas;

Financiar la RTE-T

24. recuerda que la realización de la RTE-T en los plazos establecidos es una prioridad para las autoridades regionales y locales. Subraya, no obstante, que el presupuesto del Mecanismo «Conectar Europa» sigue siendo ínfimo en relación con la magnitud de las cuantías que deben movilizar y lamenta que muchas regiones no puedan recurrir a los Fondos Estructurales para buscar la forma de compensar esta falta de financiación. Por otra parte, la evaluación de la viabilidad económica de los proyectos de interés común debe considerarse, además del análisis coste-beneficio, las diferentes circunstancias socioeconómicas y geográficas de los Estados miembros —como las distancias y el volumen de tráfico— y el impacto económico más amplio de los proyectos. Asimismo, es necesario plantearse si las exigencias temporales y financieras impuestas a los Estados miembros pueden cumplirse;

25. señala que el tercer informe del IPCC recomienda fomentar opciones de movilidad más eficientes desde el punto de vista climático. Por tanto, lamenta la falta de un mecanismo de incentivación del cambio modal hacia los modos de transporte más virtuosos desde el punto de vista climático;

26. subraya que es indispensable prestar apoyo financiero al mantenimiento de la RTE-T a lo largo del ciclo de vida de los proyectos, así como la necesidad de garantizar la sostenibilidad de la financiación en las infraestructuras de transporte a largo plazo;

Plan de acción para promover el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia y transfronterizo

27. celebra que el plan de acción fomente la introducción de un marco europeo uniforme y la supresión de los obstáculos que aún lastran los servicios de transporte ferroviario transfronterizo y de larga distancia;

28. destaca el papel clave de los trenes nocturnos en la consecución de los objetivos del plan de acción;

29. considera que la promoción del transporte ferroviario de viajeros de larga distancia y transfronterizo requiere el desarrollo de instrumentos de incentivación y financiación a escala europea, así como unas condiciones de competencia equitativas con el transporte aéreo.

30. subraya el interés de las autoridades regionales y locales por cumplir estos objetivos. Prestará atención, por tanto, a la propuesta legislativa prevista por la Comisión para facilitar el uso por parte de los usuarios de los billetes de tren.

Bruselas, 11 de octubre de 2022.

El Presidente
del Comité Europeo de las Regiones
Vasco ALVES CORDEIRO