

**Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Mecanismo «Conectar Europa»**

(2018/C 461/15)

<b>Ponente general:</b>	Isabelle BOUDINEAU (FR/PSE), vicepresidenta de la Asamblea Regional de Nueva Aquitania
<b>Documento de referencia:</b>	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014
	COM(2018) 438 final
	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión
	COM(2018) 568 final

**I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA**

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014

[COM(2018) 438 final] — Parte 1

**Enmienda 1**

Considerando 15

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>En su Comunicación «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea»<sup>(1)</sup>, la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte de esas regiones y la necesidad de proporcionar financiación de la Unión para satisfacerlas, incluso a través del Programa.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2017) 623</p>	<p>En su Comunicación «Una asociación estratégica renovada y más fuerte con las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea»<sup>(1)</sup>, la Comisión puso de relieve las necesidades específicas en materia de transporte, <b>energía y tecnología digital</b> de esas regiones. <b>Destaca, en materia de transporte</b>, la necesidad de proporcionar financiación de la Unión para satisfacerlas, incluso a través del Programa.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2017) 623</p>

**Exposición de motivos**

La Comisión, en su Comunicación sobre las regiones ultraperiféricas (RUP), reconoce también que en materia de energía y tecnología digital estas regiones tienen potencial, pero padecen una serie de limitaciones que requieren de apoyo para ser superadas.

**Enmienda 2**

## Considerando 22

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>La Comunicación titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo — hacia una sociedad europea del Gigabit»<sup>(1)</sup> (la Estrategia de la sociedad del Gigabit) establece los objetivos estratégicos para 2025 con vistas a optimizar las inversiones en infraestructuras de conectividad digital. La Directiva (UE) 2018/XXX (Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas) aspira, entre otras cosas, a crear un entorno normativo que incentive las inversiones privadas en las redes de conectividad digital. Resulta evidente, no obstante, que la instalación de las redes seguirá siendo comercialmente inviable en numerosas zonas de la Unión, debido a factores tales como la lejanía, las características específicas territoriales o geográficas, la baja densidad de población u otros factores socioeconómicos. El Programa debe adaptarse, pues, para contribuir a la consecución de estos objetivos estratégicos presentados en la Estrategia de la sociedad del Gigabit y complementar la ayuda proporcionada para la instalación de redes de muy alta capacidad por otros programas, en concreto el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2016) 587</p>	<p>La Comunicación titulada «La conectividad para un mercado único digital competitivo — hacia una sociedad europea del Gigabit»<sup>(1)</sup> (la Estrategia de la sociedad del Gigabit) establece los objetivos estratégicos para 2025 con vistas a optimizar las inversiones en infraestructuras de conectividad digital. La Directiva (UE) 2018/XXX [Código Europeo de las Comunicaciones Electrónicas] aspira, entre otras cosas, a crear un entorno normativo que incentive las inversiones privadas en las redes de conectividad digital. Resulta evidente, no obstante, que la instalación de las redes seguirá siendo comercialmente inviable en numerosas zonas de la Unión, debido a factores tales como la lejanía, las características específicas territoriales o geográficas, <b>como en el caso de las regiones ultraperiféricas</b>, la baja densidad de población u otros factores socioeconómicos. El Programa debe adaptarse, pues, para contribuir a la consecución de estos objetivos estratégicos presentados en la Estrategia de la sociedad del Gigabit y complementar la ayuda proporcionada para la instalación de redes de muy alta capacidad por otros programas, en concreto el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión y el Fondo InvestEU.</p> <p><sup>(1)</sup> COM(2016) 587</p>

**Exposición de motivos**

Las regiones ultraperiféricas (RUP), que constituyen un caso emblemático de esta situación como se reconoce en el artículo 349 del TFUE, se enfrentan a una serie de limitaciones, como la lejanía, la insularidad, el pequeño tamaño, la topografía y el clima que, debido a su persistencia y acumulación obstaculizan su desarrollo.

**Enmienda 3**

## Considerando 28

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>El despliegue de redes troncales de comunicaciones electrónicas, incluso con cables submarinos que conecten territorios europeos a terceros países en otros continentes o que conecten islas o <b>territorios de ultramar europeos</b> con el continente, es necesario para proporcionar la redundancia exigida por estas infraestructuras de vital importancia y para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión. No obstante, ese tipo de proyectos suelen ser comercialmente inviables sin ayuda pública.</p>	<p>El despliegue de redes troncales de comunicaciones electrónicas, incluso con cables submarinos que conecten territorios europeos a terceros países en otros continentes o que conecten islas o <b>regiones ultraperiféricas europeas</b> con el continente, es necesario para proporcionar la redundancia exigida por estas infraestructuras de vital importancia y para aumentar la capacidad y la resiliencia de las redes digitales de la Unión. No obstante, ese tipo de proyectos suelen ser comercialmente inviables sin ayuda pública.</p>

**Exposición de motivos**

El contexto específico de las regiones ultraperiféricas (RUP), aislado del continente europeo pero cercanas a otros continentes, hace que esto sea aún más acuciante.

**Enmienda 4**

Artículo 2, letra h)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>h) «proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables», un proyecto seleccionado o que sea apto para ser seleccionado en el marco de un acuerdo de cooperación o cualesquiera otros tipos de acuerdos entre los Estados miembros o de acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se define en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/82/CE, para la planificación o el despliegue de energías renovables, de conformidad con los criterios que figuran en la parte IV del anexo del presente Reglamento;</p>	<p>h) «proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables», un proyecto seleccionado o que sea apto para ser seleccionado en el marco <b>de una AECT</b>, de un acuerdo de cooperación o cualesquiera otros tipos de acuerdos entre los Estados miembros <b>o los entes locales o regionales</b> o de acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se define en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/82/CE, para la planificación o el despliegue de energías renovables, de conformidad con los criterios que figuran en la parte IV del anexo del presente Reglamento;</p>

**Exposición de motivos**

Debe fomentarse el recurso a la AECT para el desarrollo de proyectos transfronterizos. Además, algunos proyectos solo reciben financiación de los entes locales y regionales. Por lo tanto, estos también deben controlar el acceso a las solicitudes de financiación europea.

**Enmienda 5**

Artículo 3, apartado 2, letra a), inciso i)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>i) contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico;</p>	<p>i) contribuir al desarrollo de los proyectos <b>estratégicos</b> de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico <b>y reforzar la cohesión económica, social y territorial de la Unión. En particular, priorizando la ejecución y finalización de los proyectos y obras de los principales corredores y grandes ejes mencionados en el anexo del Reglamento;</b></p>

**Enmienda 6**

Artículo 3, apartado 2, letras a), b) y c)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>El Programa tiene los siguientes objetivos específicos:</p> <p>a) En el sector del transporte:</p> <p>i) contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico;</p> <p>ii) adaptar las redes RTE-T a las necesidades de la movilidad militar.</p> <p>b) En el sector de la energía, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común sobre una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización y garantizando la seguridad del abastecimiento, y facilitar la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables.</p> <p>c) En el sector digital, contribuir al despliegue de redes digitales de muy alta capacidad y sistemas 5G, al aumento de la resiliencia y capacidad de las redes troncales digitales en territorios de la UE enlazándolas con territorios vecinos, así como a la digitalización de las redes de transporte y energía.</p>	<p>El Programa tiene los siguientes objetivos específicos:</p> <p>a) En el sector del transporte:</p> <p>i) contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común relativos a las redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico;</p> <p>ii) adaptar las redes RTE-T a las necesidades de la movilidad militar <b>a fin de garantizar un doble uso civil y militar de determinadas infraestructuras estratégicas de transporte, ejecutando y concluyendo la mejora de las conexiones interoperables en frontera, con soluciones que faciliten y permitan la transferencia modal, de mercancías y pasajeros para ganar en interoperabilidad de redes y corredores;</b></p> <p><b>iii) garantizar una mayor accesibilidad de las regiones ultraperiféricas, la movilidad de sus habitantes y el transporte de mercancías.</b></p> <p>b) En el sector de la energía, contribuir al desarrollo de los proyectos de interés común sobre una mayor integración del mercado interior de la energía y la interoperabilidad de las redes a través de las fronteras y los sectores, facilitando la descarbonización y garantizando la seguridad del abastecimiento, y facilitar la cooperación transfronteriza <b>e interregional, especialmente entre las regiones ultraperiféricas</b>, en el ámbito de las energías renovables.</p> <p>c) En el sector digital, contribuir al despliegue de redes digitales de muy alta capacidad y sistemas 5G, al aumento de la resiliencia y capacidades de las redes troncales digitales en territorios de la UE, enlazándolas con territorios vecinos <b>y con las regiones ultraperiféricas, así como a los sistemas de conectividad de banda ancha en las regiones ultraperiféricas</b> y a la digitalización de las redes de transporte y energía.</p>

**Exposición de motivos**

El apartado 2 del artículo 3 debe incluir una referencia al caso concreto de las regiones ultraperiféricas (RUP), de modo similar a lo que está previsto en el artículo 10 «Prioridades de carácter general» del actual Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la RTE-T.

**Enmienda 7**

Artículo 4, apartado 8

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>8. Con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, <b>el 30 % de ellos se pondrán inmediatamente a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación de dicho Fondo para financiar proyectos de infraestructuras de transporte con arreglo al presente Reglamento, dando prioridad a los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes. Hasta</b> el 31 de diciembre de 2023, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión <b>con respecto al 70 % de los recursos transferidos.</b> A partir del 1 de enero de 2024, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transporte con arreglo al presente Reglamento.</p>	<p>8. Con respecto a los importes transferidos del Fondo de Cohesión, <b>hasta</b> el 31 de diciembre de 2023, la selección de proyectos que pueden optar a la financiación deberá respetar las asignaciones nacionales previstas en el marco del Fondo de Cohesión. A partir del 1 de enero de 2024, los recursos transferidos al Programa que no se hayan comprometido para un proyecto de infraestructura de transporte se pondrán a disposición de todos los Estados miembros que puedan optar a la financiación del Fondo de Cohesión para financiar proyectos de infraestructura de transporte con arreglo al presente Reglamento, <b>dando prioridad a los enlaces transfronterizos y los enlaces pendientes, así como a los proyectos en las regiones ultraperiféricas. Para todos los fondos transferidos del Fondo de Cohesión, se tendrán en cuenta las cuotas nacionales utilizadas en los Estados miembros.</b></p>

**Exposición de motivos**

Los recursos transferidos a partir del Fondo de Cohesión serán un aspecto esencial del MCE. Sin embargo, teniendo en cuenta la drástica reducción de los créditos generales del Fondo de Cohesión, las ciudades y regiones de los Estados miembros beneficiarios no pueden aceptar el riesgo de una pérdida presupuestaria adicional. No obstante, es necesario utilizar la dotación total antes de que finalice el período de programación.

**Enmienda 8**

Artículo 4, apartado 9

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Los recursos asignados a los Estados miembros en el marco de la gestión compartida podrán transferirse al Programa si estos así lo solicitan. La Comisión ejecutará estos recursos directamente, de conformidad con el [artículo 62, apartado 1, letra a)], del Reglamento Financiero, o indirectamente, de conformidad con la letra c) de dicho artículo. <b>En la medida de lo posible</b> dichos recursos se utilizarán en beneficio del Estado miembro de que se trate.</p>	<p>Los recursos asignados a los Estados miembros en el marco de la gestión compartida <b>y que sean transferibles de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (UE) XX (Reglamento sobre disposiciones comunes)</b> podrán, a petición de <b>la autoridad de gestión, y tras haber consultado a los entes locales o regionales,</b> transferirse al Programa. La Comisión ejecutará estos recursos directamente, de conformidad con el artículo 62, apartado 1, letra a), del Reglamento Financiero, o indirectamente, de conformidad con el <b>apartado 1,</b> letra c), de dicho artículo. Estos recursos se utilizarán en beneficio de <b>la zona geográfica correspondiente a la autoridad de gestión interesada.</b></p>

**Exposición de motivos**

Los recursos transferidos al programa deberían ser utilizados por la autoridad de gestión que decide efectuar la transferencia. Este enfoque contribuirá a garantizar que se mantenga la asignación de fondos en cada zona y orientar mejor los recursos en función de las necesidades actuales de las regiones y los Estados miembros.

**Enmienda 9**

Nuevo artículo tras el artículo 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<p><i>Adaptación de las redes RTE-T a la movilidad militar</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Mecanismo «Conectar Europa» debe contribuir al desarrollo de una red prioritaria de infraestructuras de transporte adaptadas a un doble uso, civil y militar.</li> <li>2. Los proyectos apoyados en el marco de este objetivo se encuentran a lo largo de la RTE-T.</li> <li>3. Las infraestructuras de doble uso, civil y militar, deben cumplir las especificaciones técnicas y militares de la RTE-T y responder a una necesidad real, existente o potencial.</li> <li>4. Las infraestructuras que hayan recibido financiación con cargo a este objetivo no podrán limitarse a un uso militar, salvo en circunstancias excepcionales y durante un tiempo limitado, y garantizando en todo momento la seguridad de las personas, servicios, mercancías y las propias infraestructuras.</li> <li>5. Las acciones relativas a la adaptación de las infraestructuras de doble uso, civil y militar, solo se financiarán con cargo a este objetivo.</li> <li>6. Antes del 31 de diciembre de 2019, la Comisión adoptará unos actos delegados en los que se detallarán las especificaciones técnicas necesarias para el doble uso civil y militar definidas por el Consejo, una lista de los proyectos prioritarios que pueden recibir financiación con cargo a este objetivo y las normas de admisibilidad y de selección. La Comisión garantizará una distribución geográfica coherente y equilibrada de estas infraestructuras.</li> </ol>

**Exposición de motivos**

Habida cuenta del presupuesto asignado a este objetivo, el Reglamento debe detallar sus normas.

**Enmienda 10**

## Artículo 7, apartado 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables requerirán la participación de al menos dos Estados miembros y estarán incluidos en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros o en acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se establece en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE. Estos proyectos se determinarán con arreglo a los criterios y el procedimiento establecidos en la parte IV del anexo del presente Reglamento.</p>	<p>Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables requerirán la participación de al menos dos Estados miembros <b>o una AECT o dos regiones ultraperiféricas</b>, y estarán incluidos en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre Estados miembros, <b>entes locales o regionales y regiones ultraperiféricas</b> o en acuerdos entre los Estados miembros y terceros países, tal como se establece en los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE. Estos proyectos se determinarán con arreglo a los criterios y el procedimiento establecidos en la parte IV del anexo del presente Reglamento.</p>

**Enmienda 11**

## Artículo 8, apartado 3, letra d)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>3. Sin perjuicio de los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 13, la prioridad para la financiación se determinará teniendo en cuenta los criterios siguientes:</p> <p>[...]</p> <p>d) los proyectos dirigidos a la implantación de redes troncales transfronterizas que conecten la Unión con terceros países y que refuercen los enlaces dentro del territorio de la Unión, incluso con cables submarinos, a los que se dará prioridad en la medida en que contribuyan de modo significativo al aumento de la resiliencia y la capacidad de las redes de comunicaciones electrónicas en el territorio de la Unión;</p> <p>[...]</p>	<p>3. Sin perjuicio de los criterios de adjudicación establecidos en el artículo 13, la prioridad para la financiación se determinará teniendo en cuenta los criterios siguientes:</p> <p>[...]</p> <p>d) los proyectos dirigidos a la implantación de redes troncales transfronterizas que conecten la Unión con terceros países y que refuercen los enlaces dentro del territorio de la Unión, <b>en particular del continente europeo a las regiones ultraperiféricas</b>, incluso con cables submarinos, a los que se dará prioridad en la medida en que contribuyan de modo significativo al aumento de la resiliencia y la capacidad de las redes de comunicaciones electrónicas en el territorio de la Unión;</p> <p>[...]</p>

**Exposición de motivos**

La gran distancia existente entre las regiones ultraperiféricas y la Europa continental, y su proximidad a los terceros países vecinos, hace indispensable la creación de redes, en especial mediante cables submarinos, a fin de reducir el aislamiento.

**Enmienda 12**

Artículo 9, apartado 2, letra a), inciso i)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>i) acciones que desarrollen la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera de la red básica tal como se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013; las acciones que desarrollen la red básica podrán contener elementos afines que estén situados en la red global, cuando sean necesarios para optimizar la inversión y según las modalidades establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 del presente Reglamento;</p>	<p>i) acciones que desarrollen <b>y completen</b> la red básica con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores, <b>los aeropuertos</b> y las terminales <b>intermodales</b> ferrocarril-carretera de la red básica tal como se definen en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 <b>y que resuelven los cuellos de botella y completan los enlaces pendientes</b>; las acciones que desarrollen la red básica podrán contener elementos afines que estén situados en la red global, cuando sean necesarios para optimizar la inversión y según las modalidades establecidas en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 del presente Reglamento, <b>favoreciendo la intermodalidad</b>;</p>

**Enmienda 13**

Artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>ii) acciones que <b>implanten</b> enlaces transfronterizos de la red global con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, principalmente las secciones que figuran en la parte III del anexo del presente Reglamento;</p>	<p>ii) acciones que <b>desarrollen y mejoren</b> enlaces transfronterizos de la red global con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, principalmente las secciones que figuran en la parte III del anexo del presente Reglamento;</p>

**Enmienda 14**

Artículo 9, apartado 2, letra a), inciso iii)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones <b>ultraperiféricas</b> con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores y las terminales ferrocarril-carretera de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;</p>	<p>iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones <b>alejadas</b> con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores, <b>los aeropuertos</b> y las terminales ferrocarril-carretera de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;</p>



**Exposición de motivos**

Se considera que los problemas que genera el hecho insular requieren de un trato diferenciado por parte de las instituciones de la UE y que es equiparable al de las regiones ultraperiféricas, pues el principal problema deriva no tanto de la distancia como de la discontinuidad territorial.

Los aeropuertos son un instrumento esencial para el desarrollo de las regiones ultraperiféricas y, en algunos casos, constituyen la forma más eficaz de integrar estas regiones en las redes de transporte de la Unión.

**Enmienda 15**

Artículo 9, apartados 2 y 4

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>2. En el sector del transporte, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:</p> <p>a) Acciones relativas a las redes eficientes e interconectadas:</p> <p>[...]</p> <p>iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones ultraperiféricas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, los puertos marítimos, los puertos interiores y las terminales <b>ferrocarril-carretera</b> de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;</p> <p>[...]</p> <p>b) Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico:</p> <p>[...]</p> <p>ix) acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil.</p> <p>[...]</p>	<p>2. En el sector del transporte, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:</p> <p>a) Acciones relativas a las redes eficientes e interconectadas:</p> <p>[...]</p> <p>iii) acciones que desarrollen secciones de la red global situadas en regiones ultraperiféricas con arreglo al capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, incluidas las relacionadas con los nodos urbanos, <b>los aeropuertos</b>, los puertos marítimos, los puertos interiores, los aeropuertos y las terminales <b>de ferrocarril</b> de la red global, tal como se contempla en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, <b>y las acciones en el interior de una región ultraperiférica;</b></p> <p>[...]</p> <p>b) Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico:</p> <p>[...]</p> <p>ix) acciones que mejoren la accesibilidad y disponibilidad de las infraestructuras de transporte a efectos de seguridad y protección civil.</p> <p><b>x) acciones para mejorar la accesibilidad de las regiones ultraperiféricas, la movilidad de las personas y el transporte de mercancías.</b></p> <p>[...]</p>

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
4. En el sector digital, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:	4. En el sector digital, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
[...]	[...]
d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales, también con cables submarinos, a través de los Estados miembros y entre la Unión y terceros países;	d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales, también con cables submarinos, <b>entre los Estados miembros, entre</b> los Estados miembros <b>y las regiones ultraperiféricas</b> , y entre la Unión y terceros países;
[...]	[...]

#### Enmienda 16

Artículo 9, apartado 4, letra b)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
4. En el sector digital, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:	4. En el sector digital, las acciones siguientes podrán recibir ayuda financiera de la Unión en virtud del presente Reglamento:
a) acciones de apoyo a la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos;	a) acciones de apoyo a la conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos;
b) acciones de apoyo a la provisión de conectividad inalámbrica local de muy alta calidad en las entidades locales, que sea gratuita y sin condiciones discriminatorias;	b) acciones de apoyo a la provisión de conectividad inalámbrica local de muy alta calidad en las entidades locales, que sea gratuita y sin condiciones discriminatorias, <b>especialmente en las zonas rurales (concepto de «aldeas inteligentes»);</b>
c) acciones para implantar una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G en todas las vías de transporte terrestre principales, incluidas las redes transeuropeas de transporte;	c) acciones para implantar una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G en todas las vías de transporte terrestre principales, incluidas las redes transeuropeas de transporte;
d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales, también con cables submarinos, a través de los Estados miembros y entre la Unión y terceros países;	d) acciones de apoyo a la implantación de redes troncales, también con cables submarinos, a través de los Estados miembros y entre la Unión y terceros países;
e) acciones que apoyen el acceso de los hogares europeos a las redes de muy alta capacidad;	e) acciones que apoyen el acceso de los hogares europeos a las redes de muy alta capacidad;

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
f) acciones que satisfagan las necesidades de las infraestructuras de conectividad digital relacionadas con los proyectos transfronterizos en los ámbitos del transporte o la energía o que apoyen las plataformas digitales operativas directamente relacionadas con las infraestructuras de transporte o energía.	f) acciones que satisfagan las necesidades de las infraestructuras de conectividad digital relacionadas con los proyectos transfronterizos en los ámbitos del transporte o la energía o que apoyen las plataformas digitales operativas directamente relacionadas con las infraestructuras de transporte o energía.
En la parte V del anexo figura una lista indicativa de los proyectos del sector digital que podrían recibir ayuda.	En la parte V del anexo figura una lista indicativa de los proyectos del sector digital que podrían recibir ayuda.

### Enmienda 17

#### Artículo 10, apartado 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Dentro de cada uno de los sectores digital, del transporte o de la energía, las acciones admisibles de conformidad con el artículo 9 podrán contener elementos accesorios, que podrán <b>no</b> guardar relación con las acciones admisibles previstas en el artículo 9, apartados 2, 3 o 4, respectivamente, siempre que cumplan todos los requisitos siguientes:	Dentro de cada uno de los sectores digital, del transporte o de la energía, las acciones admisibles de conformidad con el artículo 9 podrán contener elementos accesorios, que podrán <b>o no</b> guardar relación con las acciones admisibles previstas en el artículo 9, apartados 2, 3 o 4, respectivamente, siempre que cumplan todos los requisitos siguientes:

#### Exposición de motivos

Las sinergias merecen ser facilitadas. Por consiguiente, el mecanismo propuesto en el apartado 2 debe permitir incluir acciones admisibles con arreglo a otro sector del MCE, en el marco de una convocatoria de propuestas en un sector específico. Las convocatorias de propuestas específicas para proyectos mixtos apoyarán proyectos con una combinación sectorial superior al 20 %-80 %.

### Enmienda 18

#### Artículo 11, apartado 2, letra b)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
b) entidades jurídicas establecidas en un tercer país asociado al Programa;	b) entidades jurídicas establecidas en un tercer país asociado al Programa <b>para las acciones relativas a un proyecto relacionado con este tercer país;</b>

#### Exposición de motivos

El MCE no debe beneficiar a empresas no europeas por las actividades que desarrollen en el territorio de la Unión.

**Enmienda 19**

## Artículo 11, apartado 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p><b>5. Los programas de trabajo mencionados en el artículo 19 podrán disponer que solo serán admisibles las propuestas presentadas por uno o varios Estados miembros o, con el acuerdo de los Estados miembros interesados, por organizaciones internacionales, empresas comunes, o empresas u organismos públicos o privados.</b></p>	

**Exposición de motivos**

Mantener el proceso de aprobación por los Estados miembros no se ajustaría a la simplificación administrativa que defiende el Comité Europeo de las Regiones.

**Enmienda 20**

## Artículo 12

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Las subvenciones en el marco del Programa se concederán y gestionarán de conformidad con el título [VIII] del Reglamento Financiero.</p>	<p>Las subvenciones en el marco del Programa se concederán y gestionarán de conformidad con el título [VIII] del Reglamento Financiero.</p> <p><b>1. El proceso de selección de proyectos consta de dos fases:</b></p> <p><b>a) la evaluación de la admisibilidad del proyecto sobre la base de un expediente simplificado;</b></p> <p><b>b) la presentación, evaluación y selección del proyecto.</b></p> <p><b>2. La Comisión publicará las convocatorias de propuestas con una antelación mínima de un mes antes de su apertura. Los promotores de proyectos dispondrán como mínimo de un plazo de un mes para presentar el primer expediente. La Comisión Europea evaluará la admisibilidad de los expedientes en el plazo de un mes. A continuación, los promotores de proyectos dispondrán como mínimo de un plazo de tres meses para presentar el expediente completo.</b></p>

**Exposición de motivos**

Conviene simplificar la aplicación del MCE evitando que los promotores de proyectos tengan que preparar un expediente completo, lo que representa un proceso largo y costoso, si su proyecto no es admisible. Además, los promotores de proyectos deben disponer de tiempo para tomar conocimiento de la convocatoria de propuestas y preparar un expediente completo.

**Enmienda 21**

## Artículo 13, apartado 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Los criterios de adjudicación se definirán en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 y en las convocatorias de propuestas, teniendo en cuenta, en la medida en que proceda, los elementos siguientes:</p>	<p>Los criterios de adjudicación se definirán en los programas de trabajo a que se refiere el artículo 19 y en las convocatorias de propuestas, teniendo en cuenta, en la medida en que proceda, los elementos siguientes:</p>
<p>a) la incidencia económica, social y medioambiental (beneficios y costes);</p>	<p>a) la incidencia económica, social y medioambiental (beneficios y costes);</p>
<p>b) los aspectos relacionados con la innovación, la seguridad, la interoperabilidad y la accesibilidad;</p>	<p>b) los aspectos relacionados con la innovación, la seguridad, la interoperabilidad, <b>la multimodalidad</b> y la accesibilidad;</p>
<p>c) la dimensión transfronteriza;</p>	<p>c) la dimensión transfronteriza <b>o la mejora de la accesibilidad a las regiones ultraperiféricas;</b></p>
<p>d) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;</p>	<p><b>d) el valor añadido europeo;</b></p>
<p>e) la madurez de la acción en el desarrollo del proyecto;</p>	<p><b>e) su contribución para resolver cuellos de botella y completar tramos faltantes;</b></p>
<p>f) la idoneidad del plan de ejecución propuesto;</p>	<p><b>f) las sinergias entre los sectores digital, del transporte y de la energía;</b></p>
<p>g) el efecto catalizador de la ayuda financiera de la Unión sobre la inversión;</p>	<p><b>g) la madurez de la acción en el desarrollo del proyecto y su grado de compromiso para finalizarlo;</b></p>
<p>h) la necesidad de superar obstáculos financieros, como una viabilidad comercial insuficiente o la falta de financiación del mercado;</p>	<p><b>h) el impacto social;</b></p>
<p>i) la coherencia con los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales.</p>	<p><b>i) la idoneidad del plan de ejecución propuesto;</b></p>
	<p><b>j) el efecto catalizador de la ayuda financiera de la Unión sobre la inversión;</b></p>
	<p><b>k) la necesidad de superar obstáculos financieros, como una viabilidad comercial insuficiente o la falta de financiación del mercado;</b></p>
	<p><b>l) la coherencia con los planes energéticos y climáticos de la Unión y nacionales.</b></p>

**Enmienda 22**

Artículo 14, apartado 2, letra a)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 50 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado, para las acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas, para las acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, para las acciones de apoyo a la mejora de la seguridad de las infraestructuras conforme a la legislación pertinente de la Unión y para las acciones realizadas en las regiones ultraperiféricas;</p>	<p>tratándose de obras vinculadas a los objetivos específicos a que se refiere el artículo 3, apartado 2, letra a), el importe de la ayuda financiera de la Unión no excederá del 30 % de los gastos subvencionables totales; los porcentajes de cofinanciación podrán aumentarse hasta un máximo del 50 % para las acciones relativas a los enlaces transfronterizos en las condiciones establecidas en la letra c) del presente apartado, <b>para las acciones relativas a los cuellos de botella y los enlaces faltantes en la red básica, para las acciones de apoyo a las autopistas del mar, para las acciones de apoyo a las conexiones marítimas y fluviales de la red básica y general, incluidas las acciones en los puertos y las conexiones con las zonas interiores, para los nodos urbanos, las plataformas, las conexiones multimodales y «la última milla»</b>, para las acciones de apoyo a los sistemas de aplicaciones telemáticas, para las acciones de apoyo a nuevas tecnologías y a la innovación, para las acciones de apoyo a la mejora de la seguridad de las infraestructuras conforme a la legislación pertinente de la Unión y para las acciones realizadas en las regiones ultraperiféricas <b>y las insulares</b>;</p>

**Exposición de motivos**

Esta enmienda es coherente con la propuesta de la Comisión de añadir enlaces marítimos en los corredores de la red principal. Además, para alcanzar los objetivos medioambientales y climáticos de la Unión, el transporte marítimo necesita un apoyo sustancial.

**Enmienda 23**

Artículo 14, apartado 5

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>El porcentaje máximo de cofinanciación aplicable a las acciones seleccionadas en el marco de los programas de trabajo intersectoriales mencionados en el artículo 10 será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate.</p>	<p>El porcentaje máximo de cofinanciación aplicable a las acciones seleccionadas en el marco de los programas de trabajo intersectoriales mencionados en el artículo 10 será el porcentaje máximo de cofinanciación más alto aplicable a los sectores de que se trate <b>aumentado en un 10 %</b>. <b>Las acciones apoyadas con arreglo al mecanismo descrito en el apartado 2 del artículo 10 se beneficiarán del porcentaje de cofinanciación correspondiente al sector principal, incluidos los costes accesorios.</b></p>

**Exposición de motivos**

Deben fomentarse las sinergias, en particular las financieras. Con el fin de procurar la simplificación, el mecanismo descrito en el apartado 2 del artículo 10 deberá beneficiarse de un porcentaje de cofinanciación único.

**Enmienda 24**

Artículo 15, letra a)

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>Además de los criterios establecidos en el artículo [186] del Reglamento Financiero, se aplicarán los siguientes criterios de subvencionabilidad de los gastos:</p> <p>a) solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común o los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables afecten al territorio de uno o más terceros países mencionados en el artículo 5 o el artículo 11, apartado 4, del presente Reglamento o a aguas internacionales y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate;</p>	<p>Además de los criterios establecidos en el artículo [186] del Reglamento Financiero, se aplicarán los siguientes criterios de subvencionabilidad de los gastos:</p> <p>a) solamente podrán ser subvencionables los gastos realizados por los Estados miembros, salvo en los casos en que el proyecto de interés común o los proyectos transfronterizos del ámbito de las energías renovables afecten al territorio de uno o más terceros países mencionados en el artículo 5 o el artículo 11, apartado 4, del presente Reglamento, <b>a una o varias regiones ultraperiféricas</b> o a aguas internacionales y en que la acción sea indispensable para lograr los objetivos del proyecto de que se trate;</p>

**Exposición de motivos**

Se propone que la letra a) del artículo 15 incluya una referencia a la situación específica de las regiones ultraperiféricas.

**Enmienda 25**

Artículo 16, apartado 2

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>2. La utilización de las subvenciones a que se refiere el apartado 1 <b>podrá realizarse</b> mediante convocatorias de propuestas especiales.</p>	<p>2. La utilización de las subvenciones a que se refiere el apartado 1 <b>se realizará en todas las convocatorias de propuestas y</b> mediante convocatorias de propuestas especiales, <b>y estará limitada al 10 % de la dotación general del MCE.</b></p>

**Exposición de motivos**

Siempre que un promotor de proyectos desee recurrir a ellas, deberían fomentarse y posibilitarse las operaciones de financiación mixtas. No obstante, la subvención debe seguir siendo la principal solución de financiación del MCE.

**Enmienda 26**

Artículo 17, apartado 2, y nuevo apartado 3

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
	<p><b>3. Los fondos recuperados en virtud del presente artículo se reutilizarán en otros programas de trabajo del MCE; dichos fondos se repartirán teniendo en cuenta la dotación nacional acordada.</b></p>

**Exposición de motivos**

Los fondos asignados por el MFP al MCE deben mantenerse en el MCE. Un reparto de los fondos que tenga en cuenta la dotación nacional acordada constituye un incentivo para que los Estados miembros y los contratistas de cada uno de los proyectos no obstaculicen inútilmente la decisión sobre el futuro del proyecto a causa de su temor a perder la ayuda financiera. Además, la medida permite una distribución geográfica más equilibrada de los fondos entre los Estados miembros de la UE.

**Enmienda 27***Artículo 19*

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>1. El Programa se ejecutará a través de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento Financiero. Los programas de trabajo indicarán, cuando proceda, el importe global reservado a las operaciones de financiación mixta.</p> <p>2. La Comisión adoptará los programas de trabajo por medio de un acto de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 del presente Reglamento.</p>	<p>1. El Programa se ejecutará a través de los programas de trabajo a que se refiere el artículo 110 del Reglamento Financiero. Los programas de trabajo indicarán, cuando proceda, el importe global reservado a las operaciones de financiación mixta.</p> <p>2. <b>La Comisión Europea presentará un calendario indicativo de los programas de trabajo con las dotaciones asignadas y las prioridades de los programas para el conjunto de la programación.</b></p> <p>3. La Comisión adoptará los programas de trabajo por medio de un acto de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22 del presente Reglamento.</p>

**Exposición de motivos**

Los fondos asignados por el MFP al MCE deben mantenerse en el MCE.

**Enmienda 28***Artículo 23*

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento:</p> <p>a) para modificar la parte I del anexo con respecto a los indicadores y crear un marco de seguimiento y evaluación;</p> <p>b) para modificar la parte II del anexo con respecto a los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados al objetivo específico fijado en el artículo 3, letra a), inciso i);</p> <p>c) para modificar la parte III del anexo con respecto a la definición de los corredores de la red básica de transporte y las secciones predeterminadas, y las secciones predeterminadas de la red global;</p> <p>d) para modificar la parte IV del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables;</p>	<p>La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento:</p> <p>a) para modificar la parte I del anexo con respecto a los indicadores y crear un marco de seguimiento y evaluación;</p> <p>b) para modificar la parte II del anexo con respecto a los porcentajes indicativos de los recursos presupuestarios asignados al objetivo específico fijado en el artículo 3, letra a), inciso i);</p> <p>c) para modificar la parte III del anexo con respecto a la definición de los corredores de la red básica de transporte y las secciones predeterminadas, y las secciones predeterminadas de la red global;</p> <p>d) para modificar la parte IV del anexo con respecto a la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables;</p>



Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
e) para modificar la parte V del anexo con respecto a la determinación de los proyectos de conectividad digital de interés común.	e) <b>para modificar las especificaciones técnicas relativas a las infraestructuras de doble uso, civil y militar, definidas por el Consejo y para definir o modificar la lista de proyectos prioritarios de adaptación al doble uso civil y militar;</b>  f) para modificar la parte V del anexo con respecto a la determinación de los proyectos de conectividad digital de interés común.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014

[COM(2018) 438 final] — Parte 2

### Enmienda 29

Anexo, Parte III, Cuadro 1

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Corredor de la red básica «Atlántico» Configuración Gijón — León — Valladolid A Coruña — Vigo — Orense — León Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao	Corredor de la red básica «Atlántico» Configuración Gijón — León — <b>Palencia</b> — Valladolid A Coruña — Vigo — Orense — <b>Ponferrada</b> — <b>Astorga</b> — León — <b>Palencia</b> — <b>Venta de Baños</b> Zaragoza — Pamplona/Logroño — Bilbao ( <b>Y vasca</b> ) <b>Burdeos</b> — <b>Dax</b> — <b>Vitoria/Gasteiz</b> <b>Burdeos</b> — <b>Toulouse</b>
Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba Algeciras — Bobadilla — Madrid Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid Lisboa — Aveiro — Leixões/Oporto — Río Duero	Tenerife/Gran Canaria — Huelva/Sanlúcar de Barrameda — Sevilla — Córdoba Algeciras — Bobadilla — Madrid Sines/Lisboa — Madrid — Valladolid Lisboa — Aveiro — Leixões/Oporto — Río Duero
Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Vergara — Bilbao/Burdeos — Tours — París — Le Havre/Metz — Mannheim/Estrasburgo	Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Vergara — Bilbao/Burdeos — Tours — París — Le Havre/Metz — Mannheim/Estrasburgo <b>Shannon Foynes</b> — <b>Dublín</b> — <b>Cork</b> — <b>Le Havre</b> — <b>Rouen</b> — <b>París</b>
Saint Nazaire — Nantes — Tours	<b>Dublín</b> — <b>Cork</b> — Saint Nazaire — Nantes — Tours

**Exposición de motivos**

La retirada del Reino Unido de la Unión Europea tendrá muchas consecuencias, entre ellas un impacto significativo en la integración de Irlanda en la red de corredores de la red básica de la RTE-T, ya que este país depende exclusivamente de las conexiones a través del Reino Unido. Asimismo, las conexiones marítimas con los puertos de la red básica del corredor «Atlántico» y ciertos puertos de la red global deberían incluirse en el mapa de corredores. La integración en los corredores prioritarios de la red básica de un enlace entre los corredores «Mediterráneo» y «Atlántico» podría reforzar el rendimiento socioeconómico de estos dos corredores al permitir el desarrollo y la utilización de las infraestructuras. También brindaría la oportunidad de conectar los puertos mediterráneos y atlánticos a lo largo de un eje Burdeos-Toulouse-Narbona. Además, esta propuesta forma parte del Gran Proyecto Suroeste para el desarrollo de dos líneas de alta velocidad con un tramo común de Burdeos hacia Toulouse y de Burdeos hacia España.

Tiene asimismo sentido la línea Zaragoza–Pamplona–Y vasca, que uniría los corredores atlántico y mediterráneo, dando acceso al Puerto de Bilbao. Francia debe reactivar la conexión Burdeos–Dax–Vitoria, tanto para viajeros como para eliminar cuellos de botella en mercancías (Irún-Hendaya, variante Burdeos).

Por último, es necesario incluir aquellos posibles enclaves y plataformas logísticas de alto interés estratégico o con potencial en el futuro, situados en regiones periféricas que siguen teniendo muchas necesidades en infraestructuras básicas para mejorar su accesibilidad y conectividad, particularmente con los puertos.

**Enmienda 30**

Anexo, Parte III, Cuadro 3

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Corredor de la red básica «Mediterráneo» Configuración	Corredor de la red básica «Mediterráneo» Configuración
Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — Tarragona	Algeciras — Bobadilla — Madrid — Zaragoza — <b>Sagunto</b> / Tarragona
Sevilla — Bobadilla — Murcia	<b>Madrid — Albacete — Valencia</b>
Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona	Sevilla — Bobadilla — <b>Almería</b> — Murcia
Tarragona — Barcelona — Perpiñán — Marsella — Génova/Lyon — Turín — Novara — Milán — Bolonia/Verona — Padua — Venecia — Ravena/Trieste/Koper — Liubliana — Budapest	Cartagena — Murcia — Valencia — Tarragona/Palma de Mallorca — Barcelona
Liubliana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Frontera UA	Tarragona/ <b>Palma de Mallorca</b> — Barcelona — Perpiñán — Marsella — Génova/Lyon — Turín — Novara — Milán — Bolonia/Verona — Padua — Venecia — Ravena/Trieste/Koper — Liubliana — Budapest
	<b>Alcudia — Ciudadela — Tolón — Ajaccio — Bastia — Porto Torres — Cagliari — Palermo</b>
	<b>Toulouse — Narbona</b>
	Liubliana/Rijeka — Zagreb — Budapest — Frontera UA

**Exposición de motivos**

La integración en los corredores prioritarios de la red básica de un enlace entre los corredores «Mediterráneo» y «Atlántico» podría reforzar el rendimiento socioeconómico de estos dos corredores al permitir el desarrollo y la utilización de las infraestructuras. También brindaría la oportunidad de conectar los puertos mediterráneos y atlánticos a lo largo de un eje Burdeos-Toulouse-Narbona.

**Enmienda 31**

Anexo, Parte III, Cuadro 4

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo»	Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo»
Configuración	Configuración
Belfast — Dublín — Shannon Foynes/Cork	Belfast — Dublín — Shannon Foynes/Cork
	<b>Dublín — Cork — Calais — Zeebrugge — Amberes — Rotterdam</b>
	<b>Shannon Foynes-Dublín — Rosselare — Waterford-Cork — Brest — Roscoff — Cherburgo — Caen — Le Havre — Rouen-París.</b>
Glasgow/Edimburgo — Liverpool/Mánchester — Birmingham	Glasgow/Edimburgo — Liverpool/Mánchester — Birmingham
Birmingham — Felixstowe/Londres/Southampton	Birmingham — Felixstowe/Londres/Southampton
Londres — Lille — Bruselas	Londres — Lille — Bruselas
Ámsterdam — Rotterdam — Amberes — Bruselas — Luxemburgo	Ámsterdam — Rotterdam — Amberes — Bruselas — Luxemburgo
Luxemburgo — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marsella	Luxemburgo — Metz — Dijon — Macon — Lyon — Marsella
Luxemburgo — Metz — Estrasburgo — Basilea	Luxemburgo — Metz — Estrasburgo — Basilea
Amberes/Zeebrugge — Gante — Dunkerque/Lille — París	Amberes/Zeebrugge — Gante — Dunkerque/Lille — París

**Exposición de motivos**

Esta enmienda recoge la propuesta de la Comisión Europea de modificar el Reglamento del MCE en caso de que el Reino Unido se retire sin acuerdo, incluidos los puertos de la red global y de la red básica.

**Enmienda 32**

Anexo, Parte III, Cuadro 9

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Corredor de la red básica «Escandinavo — Mediterráneo»	Corredor de la red básica «Escandinavo — Mediterráneo»
Configuración	Configuración
Frontera RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Estocolmo — Örebro — Malmö	Frontera RU — Hamina/Kotka — Helsinki — Turku/Naantali — Estocolmo — Örebro — Malmö
Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — Estocolmo	Narvik/Oulu — Luleå — Umeå — <b>Gävle</b> — Estocolmo — <b>Örebro</b>
	<b>Estocolmo — Örebro — Oslo</b>
Oslo — Gotemburgo — Malmö — Trelleborg	Oslo — Gotemburgo — Malmö — Trelleborg

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Malmö — Copenhague — Fredericia — Aarhus — Hirtshals/Frederikshavn	Malmö — Copenhague — Fredericia — Aarhus — Hirtshals/Frederikshavn
Copenhague — Kolding/Lübeck — Hamburgo — Hannover	Copenhague — Kolding/Lübeck — Hamburgo — Hannover
Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nuremberg	Bremerhaven — Bremen — Hannover — Nuremberg
Rostock — Berlín — Leipzig — Múnich	Rostock — Berlín — Leipzig — Múnich
Nuremberg — Múnich — Innsbruck — Verona — Bolonia — Ancona/Florenca	Nuremberg — Múnich — Innsbruck — Verona — Bolonia — Ancona/Florenca
Livorno/La Spezia — Florenca — Roma — Nápoles — Bari — Taranto — La Valeta	Livorno/La Spezia — Florenca — Roma — Nápoles — Bari — Taranto — La Valeta

### Enmienda 33

Anexo, Parte III, punto 2 Secciones predeterminadas de la red global

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
Entre las secciones transfronterizas de la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii), del presente Reglamento se hallan en particular las siguientes:	Entre las secciones transfronterizas de la red global a que se refiere el artículo 9, apartado 2, letra a), inciso ii), del presente Reglamento, <b>y entre las conexiones transfronterizas existentes de transporte por ferrocarril y los enlaces pendientes en las fronteras interiores de la UE</b> , se hallan en particular las siguientes:

### Exposición de motivos

Incorporar este añadido permite los enlaces entre los corredores de la RTE, aunque de momento se hallen formalmente fuera de la red global (por ejemplo, los enlaces pendientes).

### Enmienda 34

Anexo, parte V

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
1. Conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos  [...]  — la conectividad de gigabit para los centros de enseñanza e investigación en el contexto de los esfuerzos para eliminar las diferencias digitales y para innovar en los sistemas educativos, mejorar los resultados del aprendizaje, aumentar la equidad y mejorar la eficiencia.	1. Conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos  [...]  — la conectividad de gigabit para los centros de enseñanza e investigación en el contexto de los esfuerzos para eliminar las diferencias digitales y para innovar en los sistemas educativos, mejorar los resultados del aprendizaje, aumentar la equidad y mejorar la eficiencia.  — <b>la conectividad de gigabit que permitan sistemas de conectividad en banda ancha en las regiones ultraperiféricas y sus respectivos Estados miembros, en particular a través de la instalación de cables submarinos con redundancia.</b>

**Exposición de motivos**

Es importante garantizar que las medidas para el desarrollo de la conectividad digital en las regiones ultraperiféricas son prioritarias.

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1316/2013 por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión

[COM(2018) 568 final] — Parte 1

**Enmienda 35**

Considerando 6

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p><i>Para evitar que el corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo quede dividido en dos partes distintas y desconectadas y garantizar la conectividad de Irlanda con la Europa continental, el corredor de la red básica mar del Norte — Mediterráneo debe incluir conexiones marítimas entre los puertos principales de Irlanda y los puertos principales de Bélgica y de los Países Bajos.</i></p>	

**Exposición de motivos**

Varios puertos franceses (Dunkerque, Le Havre, Calais) son puertos de la red básica incluidos en los corredores Atlántico y Mar del Norte — Mediterráneo. No hay razón alguna para excluirlos.

**Enmienda 36**

Anexo

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>En la parte I del anexo I, en el punto 2 («Corredores de la red básica»), en la sección «Mar del Norte — Mediterráneo», después de la línea «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublín — Corcaigh/Cork» se <b>añade la línea siguiente:</b></p> <p>«Baile Átha Cliath/Dublín/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Amberes/Rotterdam».</p>	<p>En la parte I del anexo I, en el punto 2 («Corredores de la red básica»), en la sección «Mar del Norte — Mediterráneo», después de la línea «Belfast — Baile Átha Cliath/Dublín — Corcaigh/Cork» se <b>añaden las líneas siguientes:</b></p> <p>«Baile Átha Cliath/Dublín/Corcaigh/Cork — <b>Calais/Dunkerque</b>- Zeebrugge/Amberes/Rotterdam</p> <p><b>Shannon Foynes — Dublín — Rosselare — Waterford — Cork — Brest — Roscoff — Cherburgo — Caen — Le Havre — Rouen-París.</b></p> <p><b>En la parte I del anexo I, en el punto 2 («Corredores de la red básica»), en la sección «Atlántico», después de la línea «Aveiro — Valladolid — Vitoria-Gasteiz — Bergara — Bilbao/Burdeos — Tours — París — Le Havre/Metz — Mannheim/Estrasburgo» se añade la línea siguiente:</b></p> <p><b>«Shannon Foynes — Dublín — Cork-Le Havre — Rouen — París».</b></p> <p><b>En la parte I del anexo I, punto 2 («Corredores de la red básica»), en la sección «Atlántico», la línea «Saint Nazaire — Nantes — Tours» queda modificada como sigue:</b></p> <p><b>«Dublín — Cork — Saint Nazaire — Nantes — Tours».</b></p>

### **Exposición de motivos**

La retirada del Reino Unido de la UE tendrá muchas consecuencias, entre ellas un impacto significativo en la integración de Irlanda en la red de corredores de la red básica de la RTE-T. Se debería incluir en la carta de corredores conexiones marítimas con los puertos de la red básica.

## **II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS**

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

### **Recomendaciones generales**

1. recuerda que es esencial disponer de una política europea de infraestructuras de transporte, energía y telecomunicaciones seguras, modernas, sostenibles y eficientes, apoyada por las redes transeuropeas (RTE), a fin de reforzar la cohesión económica, social y territorial de todas las regiones de la Unión, incluidas las regiones ultraperiféricas, periféricas e insulares, así como las regiones que han de hacer frente a los retos demográficos. Una política de estas características permite contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior y resulta necesaria para alcanzar los objetivos de muchas otras políticas de la Unión, en particular las políticas climática y medioambiental;
2. toma nota de que, desde su adopción en 2013, algunas de las observaciones que formuló el CDR sobre el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), en particular en su Dictamen 1531/2017 sobre «El futuro del MCE “Transporte”», aprobado el 10 de octubre de 2017, siguen siendo pertinentes;
3. considera que debe escucharse con atención la voz de las ciudades y regiones, responsables de las políticas de gestión y desarrollo de la movilidad y del transporte público en su territorio;
4. reconoce que la propuesta de la Comisión se ajusta a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. El objetivo principal de la propuesta es realizar la red transeuropea de transporte. Por consiguiente, la Unión Europea es el mejor nivel de ejecución;
5. señala que, en 2017, el 72 % de los europeos habitaban zonas urbanas. El acceso a unos medios de transporte urbano seguros, eficientes y sostenibles es una cuestión esencial para estas personas. El MCE es capaz de asistir en la transición y reducir la congestión, la contaminación y los accidentes relacionados con el tráfico por carretera. Mejorar la interconexión entre los diferentes modos de transporte y garantizar la fluidez de los desplazamientos en estas zonas urbanas es fundamental para construir la red central en 2030 y la red básica en 2050. Deben considerarse prioritarios los esfuerzos en materia de multimodalidad de los transportes urbanos;
6. recuerda que la Unión Europea dispone de infraestructuras marítimas y fluviales antiguas y numerosas que deben modernizarse y desarrollarse. Estos dos modos de transporte son parte de la solución a la congestión de las carreteras y a la necesaria descarbonización del sector;
7. reconoce que el transporte causa cerca del 50 % de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa. Es el único sector que no ha logrado reducir sus emisiones desde 1990. Las ciudades y regiones se enfrentan directamente a las repercusiones del cambio climático, la contaminación atmosférica y la congestión. Por lo tanto, es necesario emprender acciones ambiciosas e inmediatas para descarbonizar el sector del transporte;
8. recuerda que el MCE debe adaptarse a los ambiciosos objetivos de la Unión en materia de construcción de infraestructuras de transporte. En particular, el Reglamento RTE-T prevé la finalización de la red básica para 2030; señala que las necesidades de todas las regiones deben ser objeto de un estrecho seguimiento y que deben adoptarse medidas oportunas para garantizar que las regiones se mantengan al día en materia de innovación de infraestructuras;
9. sugiere que se fomenten los proyectos transfronterizos, en particular, facilitando la participación de las AECT o la activación del mecanismo para eliminar los obstáculos jurídicos y administrativos en el contexto transfronterizo propuesto por la Comisión Europea para el período 2021-2027. En especial, las AECT deberían ser entidades admisibles para todas las convocatorias de proyectos del MCE, sin perjuicio de las competencias que se les confieran;
10. acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión Europea de renovar y modificar el Mecanismo «Conectar Europa»;
11. acoge con satisfacción que la propuesta tenga en cuenta las características específicas de las RUP y la necesidad de prever fondos para el transporte a través del MIE, que también deben ser extendido al plano energético y digital;
12. señala que una financiación adecuada del MCE permitirá crear empleo, apoyar el crecimiento y hacer de la Unión un líder mundial en investigación e innovación y en descarbonización de la economía;

13. acoge con satisfacción los esfuerzos de simplificación de las normas y los procedimientos. Ningún promotor de proyectos debería renunciar a solicitar financiación;
14. toma nota de la propuesta de la Comisión de introducir un objetivo de adaptación de las infraestructuras de la RTE-T para el doble uso civil y militar y propone clarificar las normas de este objetivo. Sin embargo, lamenta que la propuesta no sea más detallada;
15. pide que el Mecanismo «Conectar Europa» preste mayor atención a la cohesión social, económica y territorial.

Bruselas, 10 de octubre de 2018

*El Presidente  
del Comité Europeo de las Regiones*

Karl-Heinz LAMBERTZ

---