



Bruselas, 6.6.2018
COM(2018) 438 final

ANNEX

ANEXO

de la

**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**

{SEC(2018) 292 final} - {SWD(2018) 312 final} - {SWD(2018) 313 final}

ANEXO

PARTE I – INDICADORES

El Programa será objeto de un seguimiento estrecho sobre la base de un conjunto de indicadores destinados a medir el grado de cumplimiento de sus objetivos generales y específicos y con el fin de minimizar las cargas administrativas y los costes. A tal fin, se recopilarán datos en relación con el conjunto de indicadores clave que figura a continuación.

| Sectores | Objetivos específicos | Indicadores |
|------------|---|--|
| Transporte | Redes e infraestructuras eficientes e interconectadas para lograr una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico. | Número de enlaces transfronterizos y pendientes a los que se presta atención con el apoyo del MCE, incluidas las acciones relativas a nudos urbanos, puertos marítimos, puertos interiores y terminales ferrocarril-carretera de la red básica de la RTE-T |
| | | Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la digitalización del transporte |
| | | Número de puntos de abastecimiento de combustibles alternativos construidos o rehabilitados con el apoyo del MCE |
| | | Número de acciones respaldadas por el MCE que contribuyen a la seguridad del transporte |
| | Adaptación a las necesidades de movilidad militar | Número de componentes de las infraestructuras de transporte adaptados para satisfacer las necesidades de movilidad militar |
| Energía | Contribución a la interconectividad y la integración de los mercados | Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que interconectan las redes de los Estados miembros y que eliminan limitaciones internas |
| | Seguridad del abastecimiento energético | Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que garantizan unas redes de gas resilientes |
| | | Número de acciones del MCE que contribuyen a la obtención de unas redes inteligentes y digitalizadas y que aumentan la capacidad de almacenamiento de energía |
| | Desarrollo sostenible a través de la descarbonización | Número de acciones del MCE que contribuyen a proyectos que hacen posible una mayor penetración de las energías renovables en los sistemas energéticos |

| | | |
|-----------------------|---|---|
| | | Número de acciones del MCE que contribuyen a la cooperación transfronteriza en el ámbito de las energías renovables |
| Tecnologías digitales | Contribución al despliegue de infraestructuras de conectividad digital en toda la Unión Europea | Nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los motores socioeconómicos y conexiones inalámbricas de muy alta calidad para las entidades locales |
| | | Número de acciones del MCE que permiten la conectividad 5G a lo largo de las vías de transporte |
| | | Número de acciones del MCE que permiten nuevas conexiones a las redes de muy alta capacidad para los hogares |
| | | Número de acciones del MCE que contribuyen a la digitalización de los sectores de la energía y del transporte |

PARTE II: PORCENTAJES INDICATIVOS PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE

Los recursos presupuestarios a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra a), incisos i) y ii), se distribuirán como sigue:

- el 60 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra a): «Acciones relativas a las redes eficientes e interconectadas»;
- el 40 % para las acciones contempladas en el artículo 9, apartado 2, letra b): «Acciones relativas a una movilidad inteligente, sostenible, integradora y segura desde el punto de vista operacional y físico».

Con respecto a las acciones enumeradas en el artículo 9, apartado 2, letra a), el 75 % de los recursos presupuestarios debe destinarse a acciones de los corredores de la red básica, el 10 % a acciones de la red básica fuera de los corredores de esta red y el 15 % a acciones de la red global.

PARTE III: CORREDORES DE LA RED BÁSICA DE TRANSPORTE Y SECCIONES PREDETERMINADAS; SECCIONES PREDETERMINADAS DE LA RED GLOBAL

1. Corredores de la red básica y secciones predeterminadas

| Corredor de la red básica «Atlántico» | |
|---------------------------------------|---|
| Configuración | Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León– Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba |

| | | | |
|----------------------------------|--|--|-------------|
| | <p>Algeciras – Bobadilla – Madrid</p> <p>Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid</p> <p>Lisboa – Aveiro – Leixões/Oporto – Río Duero</p> <p>Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Vergara – Bilbao/Burdeos – Tours – París – Le Havre/Metz – Mannheim/Estrasburgo</p> <p>Saint Nazaire – Nantes – Tours</p> | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Évora – Mérida | Ferrocarril |
| | | Vitoria-Gasteiz – San Sebastián – Bayona – Burdeos | |
| | | Aveiro – Salamanca | |
| | Río Duero (Vía navegable del Duero) | Vías navegables interiores | |

| | | | |
|--|--|---|-------------|
| Corredor de la red básica «Báltico — Adriático» | | | |
| Configuración | <p>Gdynia – Gdańsk – Katowice/Sławków</p> <p>Gdańsk – Varsovia – Katowice</p> <p>Katowice – Ostrava – Brno – Viena</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Poznań – Breslavia – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina – Bratislava – Viena</p> <p>Viena – Graz – Villach – Udine – Trieste</p> <p>Udine – Venecia – Padua – Bolonia – Ravena – Ancona</p> <p>Graz – Maribor – Liubliana – Koper/Trieste</p> | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | <p>Katowice – Ostrava</p> <p>Katowice – Žilina</p> <p>Opole – Ostrava</p> <p>Bratislava – Viena</p> <p>Graz – Maribor</p> <p>Trieste – Divača</p> | Ferrocarril |
| | | <p>Katowice – Žilina</p> <p>Brno – Viena</p> | |
| | Enlace pendiente | <p>Gloggnitz – Mürzzuschlag: túnel de base de Semmering</p> <p>Graz – Klagenfurt: ferrocarril y túnel</p> | Ferrocarril |

| | | | |
|--|--|-----------------------------|--|
| | | de Koralm Koper – Divača | |
|--|--|-----------------------------|--|

| Corredor de la red básica «Mediterráneo» | | | |
|---|---|--|-------------|
| Configuración | Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona Sevilla – Bobadilla – Murcia Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona Tarragona – Barcelona – Perpiñán – Marsella – Génova/Lyon – Turín – Novara – Milán – Bolonia/Verona – Padua – Venecia – Ravena/Trieste/Koper – Liubliana – Budapest Liubliana/Rijeka – Zagreb – Budapest – Frontera UA | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Lyon – Turín: túnel de base y vías de acceso | Ferrocarril |
| | | Niza – Ventimiglia | |
| | | Trieste – Divača | |
| | | Liubliana – Zagreb | |
| | | Zagreb – Budapest | |
| | | Budapest – Miskolc – frontera UA | |
| | Enlace pendiente | Lendava – Letenye | Carretera |
| | | Vásárosnamény – frontera UA | |
| | Enlace pendiente | Perpiñán – Montpellier | Ferrocarril |
| | | Koper – Divača | |
| Rijeka – Zagreb | | | |
| Milán – Cremona – Mantua – Porto Levante/Venecia – Ravena/Trieste | | Vías navegables interiores | |

| Corredor de la red básica «Mar del Norte — Báltico» | |
|--|---|
| Configuración | Luleå – Helsinki – Tallin – Riga Ventspils – Riga Riga – Kaunas |

| | | | |
|--------------------------------------|---|--|--|
| | <p>Klaipeda – Kaunas – Vilnius</p> <p>Kaunas – Varsovia</p> <p>Frontera BY – Varsovia – Łódź – Poznań – Fráncfort /Oder – Berlín – Hamburgo</p> <p>Łódź – Katowice/ Breslavia</p> <p>Katowice – Breslavia – Falkenberg – Magdeburgo</p> <p>Szczecin/Świnoujście – Berlín – Magdeburgo – Braunschweig – Hannover</p> <p>Hannover – Bremen – Bremerhaven/Wilhelmshaven</p> <p>Hannover – Osnabrück – Hengelo – Almelo – Deventer – Utrecht</p> <p>Utrecht – Ámsterdam</p> <p>Utrecht – Rotterdam – Amberes</p> <p>Hannover – Colonia– Amberes</p> | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Tallin – Rīga – Kaunas – Varsovia: línea ferroviaria báltica de nuevo ancho UIC plenamente interoperable | Ferrocarril |
| | | Świnoujście/Szczecin – Berlín | Ferrocarril/vías navegables interiores |
| | | Corredor EE-LV-LT-PL de la vía báltica | Carretera |
| | Enlace pendiente | Kaunas – Vilnius | Ferrocarril |
| | | Varsovia/Idzikowice – Poznań/Breslavia, incluidas las conexiones al nodo central de transporte previsto | |
| | | Canal de Kiel | Vías navegables interiores |
| | | Berlín – Magdeburgo – Hannover; Mittellandkanal; canales occidentales alemanes | |
| Rin, Waal | | | |
| Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal | | | |

Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo»

| | | | |
|----------------------------------|--|--|----------------------------|
| Configuración | Belfast – Dublín – Shannon Foynes/Cork Glasgow/Edimburgo – Liverpool/Mánchester – Birmingham Birmingham – Felixstowe/Londres/Southampton Londres – Lille – Bruselas Ámsterdam – Rotterdam – Amberes – Bruselas – Luxemburgo Luxemburgo – Metz – Dijon – Macon – Lyon – Marsella Luxemburgo – Metz – Estrasburgo – Basilea Amberes/Zeebrugge – Gante – Dunkerque/Lille – París | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Bruselas – Luxemburgo – Estrasburgo | Ferrocarril |
| | | Terneuzen – Gante | Vías navegables interiores |
| | | Red Sena – Escalda y las cuencas fluviales correspondientes Sena, Escalda y Mosa | |
| | | Corredor Rin-Escalda | |
| | Enlace pendiente | Canal Albert/Canal Bocholt-Herentals | Vías navegables interiores |
| Dunkerque – Lille | | | |

| Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental» | |
|--|---|
| Configuración | Hamburgo – Berlín Rostock – Berlín – Dresde Bremerhaven/Wilhelmshaven – Magdeburgo – Dresde Dresde – Ústí nad Labem – Melnik/Praga – Lysá nad Labem/Poříčany – Kolin Kolin – Pardubice – Brno – Viena/Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Craiova – Calafat – Vidin – Sofía Sofía – Plovdiv – Burgas Plovdiv – Frontera TR – Alexandrópolis – Kavala – Salónica – Ioannina – Kakavia/Igoumenitsa Frontera ARYM – Salónica Sofía – Salónica – Atenas – Pireo/Ikonio – Irakleion – Lemesos (Vasiliko) – Nicosia Atenas – Patras/Igoumenitsa |

| | | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|-------------|
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Dresde – Praga | Ferrocarril |
| | | Viena/Bratislava – Budapest | |
| | | Békéscsaba – Arad | |
| | | Calafat – Vidin – Sofía – Salónica | |
| | | Frontera TR – Alexandroupolis | |
| | | Frontera ARYM – Salónica | |
| | | Ioannina – Kakavia (frontera AL) | |
| | Hamburgo – Dresde – Praga – Pardubice | Vías navegables interiores | |
| Enlace pendiente | Salónica — Kavala | Ferrocarril | |

| | | | |
|---|--|---|-------------|
| Corredor de la red básica «Rin — Alpino» | | | |
| Configuración | <p>Génova – Milán – Lugano – Basilea</p> <p>Génova – Novara – Brig – Berna – Basilea – Karlsruhe – Mannheim – Maguncia – Coblenza – Colonia</p> <p>Colonia – Düsseldorf – Duisburg – Nijmegen/Arnhem – Utrecht – Ámsterdam</p> <p>Nijmegen – Rotterdam – Vlissingen</p> <p>Colonia – Lieja – Bruselas – Gante</p> <p>Lieja – Amberes – Gante – Zeebrugge</p> | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Zevenaar – Emmerich – Oberhausen | Ferrocarril |
| | | Karlsruhe – Basilea | |
| | | Milán/Novara – Frontera CH | |
| | | Basilea – Amberes/Rotterdam – Ámsterdam | |
| Enlace pendiente | Génova – Tortona/Novi Ligure | Ferrocarril | |

| |
|--|
| Corredor de la red básica «Rin — Danubio» |
|--|

| | | | |
|----------------------------------|---|--|----------------------------|
| Configuración | Estrasburgo – Stuttgart – Múnich – Wels/Linz Estrasburgo – Mannheim – Fráncfort– Würzburg – Nuremberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz Múnich/Nuremberg – Praga – Ostrava/Přerov – Žilina – Košice – Frontera UA Wels/Linz – Viena – Bratislava – Budapest – Vukovar Viena/Bratislava – Budapest – Arad – Brašov/Craiova – Bucarest – Constanza - Sulina | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Múnich - Praga | Ferrocarril |
| | | Nuremberg – Plzen | |
| | | Múnich – Mühldorf – Freilassing – Salzburgo | |
| | | Estrasburgo — Kehl Appenweier | |
| | | Hranice – Žilina | |
| | | Viena – Bratislava/Budapest | |
| | | Bratislava – Budapest | |
| | | Békéscsaba – Arad | |
| | | Danubio (Kehlheim - Constanza/Midia/Sulina) y las cuencas fluviales correspondientes de Sava y Tisza | Vías navegables interiores |
| | | Zlín – Žilina | Carretera |
| Enlace pendiente | Stuttgart – Ulm | Ferrocarril | |
| | Salzburgo – Linz | | |
| | Arad – Craiova | | |
| | Bucarest – Constanza | | |

| | |
|---|---|
| Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo» | |
| Configuración | Frontera RU – Hamina/Kotka – Helsinki – Turku/Naantali – Estocolmo – Örebro – Malmö Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Estocolmo Oslo – Gotemburgo – Malmö – Trelleborg |

| | | | |
|----------------------------------|---|--|-------------|
| | Malmö – Copenhague – Fredericia — Aarhus – Hirtshals/Frederikshavn Copenhague – Kolding/Lübeck – Hamburgo – Hannover Bremerhaven – Bremen – Hannover – Nuremberg Rostock – Berlín – Leipzig – Múnich Nuremberg – Múnich – Innsbruck – Verona – Bolonia – Ancona/Florenca Livorno/La Spezia – Florenca – Roma – Nápoles – Bari – Taranto – La Valeta Nápoles – Gioia Tauro – Palermo/Augusta – La Valeta | | |
| Secciones predeterminadas | Transfronterizas | Frontera RU – Helsinki | Ferrocarril |
| | | Copenhague — Hamburgo: vías de acceso al enlace fijo de Fehmarn Belt | |
| | | Múnich – Wörgl – Innsbruck – Fortezza – Bolzano – Trento – Verona: túnel de base de Brenner y sus vías de acceso | |
| | Copenhague — Hamburgo: enlace fijo de Fehmarn Belt | Ferrocarril/carretera | |

2. Secciones predeterminadas de la red global

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:

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Dublín – Strabane – Letterkenny | Carretera |
| Pau – Huesca | Ferrocarril |
| Lyon – Frontera CH | Ferrocarril |
| Athus – Mont-Saint-Martin | Ferrocarril |
| Amberes – Duisburg | Ferrocarril |
| Mons - Valenciennes | Ferrocarril |
| Gante – Terneuzen | Ferrocarril |
| Heerlen – Aquisgrán | Ferrocarril |
| Groninga – Bremen | Ferrocarril |
| Stuttgart – Frontera CH | Ferrocarril |

| | |
|---|-------------|
| Berlín – Rzepin/Horka – Breslavia | Ferrocarril |
| Praga – Linz | Ferrocarril |
| Villach – Liubliana | Ferrocarril |
| Pivka – Rijeka | Ferrocarril |
| Plzeň – České Budějovice – Viena | Ferrocarril |
| Viena - Gyor | Ferrocarril |
| Graz - Gyor | Ferrocarril |
| Neumarkt-Kalham - Mühldorf | Ferrocarril |
| Corredor del Ámbar PL-SK-HU | Ferrocarril |
| Corredor BY/UA de «Via Carpathia» frontera -PL-SK-HU-RO | Carretera |
| Budapest – Osijek – Svilaj (Frontera BiH) | Carretera |
| Faro – Huelva | Ferrocarril |
| Oporto – Vigo | Ferrocarril |
| Giurgiu – Varna/Bourgaz | Ferrocarril |
| Svilengrad – Pithio | Ferrocarril |

PARTE IV: DETERMINACIÓN DE LOS PROYECTOS TRANSFRONTERIZOS EN EL ÁMBITO DE LAS ENERGÍAS RENOVABLES

1. Objetivo de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables

Los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables deberán fomentar la cooperación transfronteriza entre Estados miembros en el campo de la planificación, el desarrollo y la explotación rentable de las fuentes de energía renovables.

2. Criterios generales

Para que un proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables pueda ser aceptado deberá cumplir todos los criterios generales siguientes:

- a) que esté incluido en un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros y/o entre los Estados miembros y terceros países, tal como disponen los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE;
- b) que ahorre costes en la implantación de las energías renovables o produzca beneficios en lo tocante a la integración del sistema, la seguridad de suministro o la innovación, en comparación con un proyecto similar ejecutado por uno solo de los Estados miembros participantes;
- c) que los posibles beneficios globales de la cooperación sean superiores a los costes, incluso a largo plazo, evaluados sobre la base del análisis coste-beneficio mencionado en el punto 3 y aplicando la metodología a que se refiere el artículo [7].

3. Análisis coste-beneficio

El análisis coste-beneficio mencionado en el punto 2, letra c), anterior deberá tener en cuenta, por cada uno de los Estados miembros o terceros países participantes, la repercusión en cada uno de los aspectos siguientes:

- a) costes de la producción de electricidad;
- b) costes de la integración del sistema;
- c) coste de la ayuda;
- d) emisiones de gases de efecto invernadero;
- e) seguridad del suministro;
- f) contaminación del aire y otros tipos de contaminación local;
- g) innovación.

4. Proceso

Los promotores de un proyecto, incluidos los Estados miembros, que pueda optar a la selección en tanto que proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables al amparo de un acuerdo de cooperación o cualquier otro tipo de acuerdo entre los Estados miembros o entre los Estados miembros y terceros países, como disponen los artículos 6, 7, 9 u 11 de la Directiva 2009/28/CE, y que desee obtener el estatus de proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, deberán presentar a la Comisión una solicitud de selección como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables. La solicitud deberá contener la información pertinente que permita a la Comisión evaluar el proyecto de

acuerdo con los criterios establecidos en los puntos 2 y 3, de conformidad con la metodología a que se refiere el artículo 7.

La Comisión velará por que los promotores tengan la oportunidad de solicitar el estatuto de proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables al menos una vez al año.

Realizará consultas adecuadas sobre la lista de proyectos presentados para convertirse en proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables.

La Comisión evaluará las solicitudes de acuerdo con los criterios establecidos en los puntos 2 y 3

Cuando la Comisión seleccione los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables, procurará que el número total sea razonable. La Comisión se esforzará por conseguir un equilibrio geográfico adecuado en la determinación de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables. Podrá recurrirse a agrupaciones regionales para la determinación de los proyectos.

Un proyecto no podrá ser seleccionado como proyecto transfronterizo en el ámbito de las energías renovables, ni se le podrá retirar ese estatuto, si la información en que se ha basado su evaluación, que era un factor determinante de esta, era incorrecta, o si el proyecto no es conforme con el Derecho de la Unión.

La Comisión publicará en su sitio web la lista de los proyectos transfronterizos en el ámbito de las energías renovables que hayan sido seleccionados.

PARTE V – PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS DE CONECTIVIDAD DIGITAL DE INTERÉS COMÚN

1. Conectividad de gigabit de los motores socioeconómicos

Se dará prioridad a las acciones teniendo en cuenta la función de los motores socioeconómicos, la pertinencia de los servicios y aplicaciones digitales proporcionados mediante la conectividad subyacente y los posibles beneficios socioeconómicos para los ciudadanos, las empresas y las entidades locales, incluidos los posibles efectos indirectos desde el punto de vista de la conectividad. El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico.

Se dará prioridad a las acciones que contribuyan a lo siguiente:

- la conectividad de gigabit para los hospitales y centros médicos, con arreglo a los esfuerzos para digitalizar el sistema de asistencia sanitaria, con vistas a aumentar el bienestar de los ciudadanos de la UE y a modificar el modo en que se prestan los servicios sanitarios y asistenciales a los pacientes¹;
- 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 eficiencia².

2. Conectividad inalámbrica en entidades locales

¹ Véase también COM(2018) 233 final: «Comunicación de la Comisión relativa a la consecución de la transformación digital de la sanidad y los servicios asistenciales en el Mercado Único Digital, la capacitación de los ciudadanos y la creación de una sociedad más saludable».

² Véase también COM(2018) 22 final: «Comunicación de la Comisión sobre el Plan de Acción de Educación Digital».

Para recibir financiación, las acciones que tengan por objeto ofrecer una conectividad inalámbrica local con carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias en centros de la vida pública de las entidades locales, incluidos los espacios al aire libre accesibles al gran público que tengan una función fundamental en la vida de esas entidades, deberán cumplir las condiciones siguientes:

- que sean ejecutadas por un organismo del sector público de los contemplados en el párrafo siguiente que goce de capacidad para planificar y supervisar la instalación en espacios públicos de puntos interiores o exteriores de acceso inalámbrico local, así como para garantizar la financiación de los costes operativos durante un mínimo de tres años;
- que se basen en redes digitales de muy alta capacidad que permitan ofrecer a los usuarios una experiencia de internet de calidad muy elevada que:
- sea de carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias, de fácil acceso, segura y emplee equipos de los más recientes y disponibles, capaces de ofrecer conectividad de alta velocidad a sus usuarios; y
- apoye el acceso a servicios digitales innovadores;
- que utilicen la identidad visual común que establezca la Comisión y se conecten con las herramientas en línea asociadas;
- que se comprometan a adquirir el equipo necesario o los servicios de instalación correspondientes de conformidad con la normativa aplicable, a fin de que los proyectos no falseen la competencia indebidamente.

Podrán optar a la ayuda financiera los organismos del sector público definidos en el artículo 3, punto 1, de la Directiva (UE) 2016/2102 del Parlamento Europeo y del Consejo³, que se comprometan a ofrecer, de conformidad con el Derecho nacional, una conectividad inalámbrica local con carácter gratuito y sin condiciones discriminatorias instalando puntos de acceso inalámbrico local.

Las acciones financiadas no deberán duplicar las ofertas gratuitas públicas o privadas existentes de características similares, incluida la calidad, en el mismo espacio público.

El presupuesto disponible se asignará entre los Estados miembros guardando un equilibrio geográfico.

En su caso, se garantizarán la coherencia y la coordinación con las acciones del MCE que apoyen el acceso de los motores socioeconómicos a las redes de muy alta capacidad que puedan ofrecer conectividad de gigabit.

3. Lista indicativa de los corredores 5G que pueden optar a la financiación

Con arreglo a los objetivos de la sociedad del gigabit establecidos por la Comisión para garantizar que las principales vías de transporte terrestre tengan una cobertura 5G ininterrumpida de aquí a 2025⁴, las acciones que proporcionan una cobertura ininterrumpida con sistemas 5G de acuerdo con el artículo 9, apartado 4, letra c), incluyen, como primer paso,

³ Directiva (UE) 2016/2102 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2016, sobre la accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles de los organismos del sector público (DO L 327 de 2.12.2016, p. 1).

⁴ «La conectividad para un mercado único digital competitivo – hacia una sociedad europea del Gigabit», COM(2016) 587.

acciones en las secciones transfronterizas para lograr una experimentación de la MCA⁵ y, como segundo paso, acciones en secciones más amplias con vistas a un despliegue a mayor escala de la MCA a lo largo de los corredores, tal como se indica en el cuadro que figura más abajo (lista indicativa). Los corredores de la RTE-T se utilizan como base para este fin, pero el despliegue de la 5G no se limita necesariamente a estos corredores⁶.

| | |
|---|--|
| Corredor de la red básica «Atlántico» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Oporto-Vigo y Mérida-Évora |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Metz – París - Burdeos– Bilbao – Vigo – Oporto – Lisboa -Bilbao – Madrid – Lisboa |
| Corredor de la red básica «Báltico — Adriático» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | - |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Gdansk – Varsovia– Brno – Viena – Graz – Liubliana – Trieste |
| Corredor de la red básica «Mediterráneo» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | - |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Budapest – Zagreb – Liubliana / Rijeka / <i>Split</i> |
| Corredor de la red básica «Mar del Norte — Báltico» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Corredor báltico (por determinar) |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Tallin – Kaunas |
| Corredor de la red básica «Mar del Norte — Mediterráneo» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Metz-Merzig-Luxemburgo Rotterdam- <i>Amberes-Eindhoven</i> |

⁵ Movilidad conectada y automatizada.

⁶ Las secciones que aparecen en cursiva están situadas fuera de los corredores de la red básica de la RTE-T pero forman parte de los corredores 5G.

| | |
|--|---|
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Ámsterdam - Rotterdam – Breda – Lille – París Bruselas – Metz – Basilea Mulhouse – Lyon – Marsella |
| Corredor de la red básica «Oriente/Mediterráneo Oriental» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Sofía-Salónica-Belgrado |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Berlín – Praga – Brno – Bratislava Timisoara – Sofía – Frontera TR Sofía – Salónica – Atenas |
| Corredor de la red básica «Rin — Alpino» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Bolonia-Innsbrück-Múnich (corredor Brenner) |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Rotterdam – Oberhausen – Fráncfort (M) Basilea – Milán – Génova |
| Corredor de la red básica «Rin — Danubio» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | - |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Fráncfort (M) – Passau – Viena – Budapest – Bucarest – Constanza Karlsruhe – Múnich – Salzburgo – Wels Fráncfort (M) – Estrasburgo |
| Corredor de la red básica «Escandinavo – Mediterráneo» | |
| Secciones transfronterizas de experimentación de la MCA | Oulu-Tromsø <i>Oslo- Estocolmo-Helsinki</i> |
| Sección más amplia para el despliegue a gran escala de la MCA | Turku – Helsinki – Frontera rusa Estocolmo / Oslo – Malmö Malmö – Copenhague– Hamburgo – Würzburg Nuremberg — Múnich — Verona Rosenheim – Bolonia – Nápoles – Catania – Palermo Nápoles – Bari – Taranto |

