

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/1328 DE LA COMISIÓN
de 10 de agosto de 2021

por el que se especifican las necesidades de infraestructura aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la propuesta de Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 2.

Considerando lo siguiente:

- (1) Uno de los objetivos específicos del Mecanismo «Conectar Europa» es adaptar partes de la red transeuropea de transporte para un uso dual de la infraestructura de transporte con el objetivo de mejorar la movilidad tanto civil como militar. Las acciones o actividades específicas de una acción, de apoyo a partes, nuevas o ya existentes, de la red transeuropea de transporte adecuadas para el transporte militar, a fin de adaptarlas a las necesidades de infraestructura de transporte de doble uso, pueden optar a recibir ayuda financiera de la Unión con arreglo al Reglamento (UE) 2021/1153 en determinadas condiciones.
- (2) Deben especificarse las necesidades de infraestructura de transporte aplicables a determinadas categorías de acciones de infraestructura de doble uso. Las necesidades de infraestructura de transporte de doble uso deben basarse en la información contenida en el documento sobre las necesidades militares actualizadas ⁽²⁾ y en el análisis de deficiencias ⁽³⁾, y deben tenerse en cuenta los resultados de las consultas con los representantes de las asociaciones de transporte europeas e internacionales.
- (3) Las necesidades de doble uso deben representar unos valores y normas técnicos genéricos para los proyectos de infraestructura de transporte, que han de tenerse en cuenta con respecto a las acciones contempladas en el Reglamento (UE) 2021/1153, contribuyendo a la adaptación de las redes básicas o globales de las RTE-T con el fin de permitir el doble uso, civil y de defensa, de la infraestructura.
- (4) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité de Coordinación del Mecanismo «Conectar Europa», establecido por el Reglamento (UE) 2021/1153.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Las necesidades de infraestructura de transporte establecidas en el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (UE) 2021/1153 serán las que figuran en el anexo.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

⁽¹⁾ DO L 249 de 14.7.2021, p. 38.

⁽²⁾ *Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU* [«Necesidades militares para la movilidad militar dentro y fuera de la UE», documento en inglés] (ST 11373/19; 19.7.2019).

⁽³⁾ *Military requirements and trans-European transport network: gap analysis* [«Necesidades militares y red de transporte transeuropea: análisis de deficiencias», documento en inglés] [SWD(2019) 175 final] y *The updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements* [«Análisis de deficiencias actualizado entre las necesidades militares y las necesidades de la red de transporte transeuropea», documento en inglés] [SWD(2020) 144 final].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 10 de agosto de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Cuadro 1

Aeropuertos y gestión del tránsito aéreo

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Períodos operativos	Construcción o ampliación de infraestructura y conexiones con transporte multimodal, y equipos que permitan realizar operaciones 24/7/ diurnas/nocturnas/todo tiempo.	Se incluyen las conexiones ferroviarias y los conductos para el suministro de combustible (siempre que se suministre combustible para aeronaves tanto militares como civiles).
2	Operaciones de servicios básicos 24/7	Capacidad para efectuar operaciones diurnas/nocturnas/todo tiempo.	
3	Control del tránsito aéreo	Infraestructura de control del tránsito aéreo dotada de capacidad suficiente para gestionar las operaciones diurnas y nocturnas del aeródromo.	Debe entenderse con arreglo a la normativa de la OACI y de la UE, así como a las Directrices de Eurocontrol sobre el uso civil de aeródromos militares (CUMA).
4	Activos aéreos diarios	Capacidad de gestión de la infraestructura: Aeronaves por día: mínimo 6 diarias. Aeronaves de fuselaje ancho: máximo 4 simultáneamente en el área de estacionamiento de la plataforma.	
5	Longitud de la pista	Necesidad mínima: 3 000 m. Recomendada: 3 500 m. En cada Estado miembro se determinará cuándo podría ser suficiente una longitud de pista de 2 800 m.	Adecuada para la categoría de aeronaves de transporte estratégico y para las aeronaves A330, A400M, IL76, B747, An225, C5 y C17.
6	Anchura de la pista	Entre 45 y 60 m. Los Estados miembros determinarán cuándo es necesaria la anchura de 60 m.	Adecuada para la categoría de aeronaves de transporte estratégico y para las aeronaves A330, A400M, IL76, B747, An225, C5 y C17.
7	Superficie de la pista	Puede ser rígida o flexible. En cada Estado miembro se determinará cuándo los 150 m del extremo de pista deben ser rígidos para combatir los efectos del chorro de los reactores.	
8	Calle de rodaje	Anchura: 22,5 m; puede ser rígida o flexible.	
9	Resistencia del pavimento de la pista	Suficiente para aeronaves estratégicas de fuselaje ancho	Esta necesidad puede satisfacerse de conformidad con la normativa de la OACI y de la UE.
10	Longitud de la plataforma	190 m como mínimo.	
11	Anchura de la plataforma	350 m como mínimo.	

12	Capacidad de la plataforma	66 500 m ²	
13	Número de clasificación de pavimentos de la plataforma (PCN) ⁽¹⁾	Determinado por el número de clasificación de aeronaves (ACN) ⁽²⁾ derivado del tipo de terreno de fundación.	<p>El ACR es un índice de una sola unidad que expresa el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento correspondiente a una resistencia específica del terreno de fundación que indica un grosor particular del pavimento (medido mediante su PCR). Esta necesidad puede satisfacerse de conformidad con la normativa de la OACI y de la UE.</p> <p>La relación ACR-PCR es una metodología que constituye una actualización de la metodología del número de clasificación de aeronaves (ACN) y el número de clasificación de pavimentos (PCN). A partir de noviembre de 2024, la metodología de evaluación y notificación de la capacidad de resistencia del pavimento del aeródromo se expresará como una relación entre el índice de clasificación de aeronaves y el índice de clasificación de pavimentos (ACR-PCR), que sustituirá a la relación entre el número de clasificación de aeronaves y el número de clasificación de pavimentos (ACN-PCN).</p> <p>Este método ha sido aprobado por el Grupo de Expertos sobre Diseño y Operaciones de Aeródromos de la OACI y es, desde julio de 2020, el nuevo Sistema de Clasificación de Pavimentos de la OACI. Durante un período transitorio que transcurrirá entre 2020 y 2024 se llevarán a cabo las adaptaciones pertinentes de la documentación nacional y las especificidades de diseño.</p>
14	Equipos para combatir la nieve y el hielo en la pista y productos para el deshielo	Zona cerrada de almacenamiento de 180 m ² .	
15	Rescate y extinción de incendios en caso de accidente (categoría)	Estructura de acero o construcción de albañilería con capacidad (mínimo 200 m ² con un área de estacionamiento interior de 98 m ²) para guarecer vehículos de rescate y extinción de incendios.	

⁽¹⁾ El índice de clasificación de pavimentos (PCR) ha sustituido a la metodología del número de clasificación de pavimentos (PCN). El PCN sigue teniendo validez durante la fase de transición hasta 2024.

⁽²⁾ El índice de clasificación de aeronaves (ACR) ha sustituido a la metodología del número de clasificación de aeronaves (ACN). El ACN sigue teniendo validez durante la fase de transición hasta 2024.

Cuadro 2

Puertos marítimos

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Período operativo de los puertos marítimos	Construcción o ampliación de infraestructura para acceder a redes de transporte multimodal, y equipos que permitan realizar operaciones 24/7 en todas las condiciones meteorológicas.	Se incluyen la capacidad de rompehielos y los equipos quitanieves en los puertos. No se incluyen edificios, instalaciones de depósito y almacenamiento, grúas, transportadores y demás dispositivos para el traslado de mercancías, ni activos móviles como locomotoras. Las acciones no ofrecerán ventajas selectivas a un determinado operador o grupo de operadores y serán accesibles de forma no discriminatoria.
2	Número de atraques	3	Los atraques deben encontrarse dentro de un puerto, como se define en los datos geográficos de las necesidades militares. Los atraques no tienen que estar necesariamente situados unos a proximidad de otros.
3	Manga	32 m	Entrada al puerto marítimo
4	Calado para la aceptación del buque	12 m como mínimo en bajamar media.	Entrada al puerto marítimo
5	Profundidad del puerto	12 m como mínimo; recomendada: 14 m, para permitir un resguardo de calado de 2 m. En cada Estado miembro se determinará cuándo podría ser suficiente una profundidad del puerto de 12 m. Un resguardo de calado de 1 m podría ser suficiente en puertos en los que no repercutan las mareas.	Entrada al puerto marítimo
6	Longitud del atraque	310 m como mínimo y 340 m como máximo por buque.	
7	Anchura de la instalación de atraque	32 m como mínimo.	Para la categoría de buques grandes/ medianos en el atraque.
8	Tipo de instalación de atraque	Debe poder acoger los siguientes tipos de buques: Gabarra, carga fraccionada, contenedor, pasajeros, Ro-Ro y petrolero.	
9	Calado del atraque	12 m como mínimo; recomendado: 14 m. En cada Estado miembro se determinará cuándo sería suficiente un calado del atraque de 12 m.	Necesario para la categoría de buques grandes y Ro-Ro muy grandes.
10	Capacidad de carga y descarga	2 buques simultáneamente.	
11	Número de ramales/cabezas de vía	3	Número de cabezas de vía necesarias.

Cuadro 3

Ferrocarril

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Período operativo del servicio de cabeza de vía	Construcción o ampliación de infraestructura para acceder a redes de transporte multimodal, y equipos que permitan realizar operaciones 24/7 en todas las condiciones meteorológicas.	
2	Activos ferroviarios para pasajeros	Infraestructura capaz de gestionar coches de pasajeros (con capacidad para el transporte de pasajeros), incluidos los de dos pisos, para transportar cada uno un mínimo de 80 pasajeros; número mínimo de coches diarios: 6.	
3	Estaciones de ferrocarril	Infraestructura de andenes capaz de gestionar entre 3 y 4 trenes (10 coches de dos pisos o equivalentes) al día por estación (5 000 pasajeros diarios por estación).	
4	Operaciones de cabeza de vía	Infraestructura capaz de gestionar simultáneamente al menos 3 trenes de mercancías en los locales de la terminal.	Los equipos que circulen por ferrocarril estarán sujetos a una cuidadosa planificación de la carga y el trayecto para garantizar la conformidad con el ancho de vía, la infraestructura, las rutas y los túneles disponibles en los Estados miembros.
5	Disponibilidad de sistema de electrificación	Permanente, con sistema de reserva independientemente de la fuente de energía.	Concierne a los sistemas de reserva para estaciones o instalaciones de gestión multimodal.
6	Bipolarización	Sí, para el acceso.	Se refiere a los sistemas de seguridad y circuitos de vía destinados a detectar trenes en las vías y si, en un ferrocarril con múltiples vías, la cabeza de vía permite que en una o varias vías se circule en cualquier dirección, ya sea para uso regular o de emergencia.
7	Disponibilidad de iluminación	Capacidad de iluminación 24/7 en estaciones y terminales.	
8	Ancho de vía	1 435 mm; ideal para la red ferroviaria continua estándar paneuropea y muy deseable para la movilidad militar. En los casos en que reporte un claro beneficio tanto para el sector civil como para el militar, pueden aceptarse anchos de 1 520/1 524 mm y 1 668 mm.	
9	Gálibo de carga	Se recomienda el gálibo GC. En cada Estado miembro se determinará cuándo sería suficiente un gálibo de carga distinto que englobe al P-400 y que esté en consonancia con las ETI ferroviarias.	Gálibo de carga para contenedores de gran tamaño. GC se ajusta a la norma UIC P-400.

10	Altura máxima de carga	4,5 m	Esta cifra incluye el margen de seguridad.
11	Anchura máxima de carga	3,15 m en circunstancias normales. Hasta 3,75 m en casos excepcionales, cuando reporte un claro beneficio civil y se respeten las ETI.	La anchura deseable sería de hasta 4,5 m para desplazamientos militares.
12	Longitud máxima de carga	18,75 m	
13	Carga por eje de la vía en toneladas	Mínimo 22,5 t/eje en la red básica de la RTE-T; se recomiendan 25 t/eje.	La necesidad de carga por eje para la red básica de la RTE-T, incluidos los puentes, es de 22,5 t/eje como mínimo. Cabe señalar que la actualización del peso por eje hasta un mínimo de 25 t/eje podría resultar beneficiosa para los desplazamientos civiles y militares. En la actualidad, los desplazamientos militares se realizan al límite del peso bruto vigente.
14	Longitud máxima del tren	740 m como mínimo.	El Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ exige la capacidad para operar como mínimo trenes de 740 m de longitud. La longitud de un tren en movimiento varía (por ejemplo, al frenar o acelerar). La necesidad de doble uso es, por tanto, congruente con la necesidad militar.
15	Apartaderos	Mínimo 3; cada uno 300 m como mínimo.	Pueden estar en las proximidades o en el interior de la terminal.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

Cuadro 4

Carreteras

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Clasificación de las calzadas	Un solo carril: 3,5 m-5,5 m Sentido único: 5,5 m-7,3 m Doble sentido: ≥ 7,3 m	Sentido único: vehículos aislados pasan o circulan en sentido opuesto en puntos/zonas establecidos. Doble sentido: 2 columnas de vehículos circulan simultáneamente en al menos 2 carriles (idealmente de 8,2 m de anchura como mínimo). Se excluyen los proyectos relacionados con el uso de arcenes como carriles adicionales.
2	Tipos de calzada	Tipo X: calzada bien conservada en todas las condiciones meteorológicas, utilizable todo el año al máximo de su capacidad.	Para los desplazamientos militares se prefiere el tipo X, con superficies impermeables que generalmente no se ven afectadas por las precipitaciones o los cambios de temperatura.

3	Peso bruto en carretera	130 t	<p>130 t no se refiere a la libre circulación de vehículos con un peso bruto de 130 t. Esta necesidad de doble uso hace referencia a la capacidad de la superficie de las carreteras para soportar el desplazamiento o transporte ocasional de activos militares con exceso de peso.</p> <p>Por consiguiente, el límite civil de 44 t [establecido en la Directiva 96/53/CE del Consejo (*)] debe permitir los desplazamientos ocasionales de activos de transporte con exceso de peso de hasta 130 t con una carga máxima por eje de 12,23 t/eje.</p> <p>Es muy probable que estos desplazamientos ocasionales (tanto militares como civiles) requieran permisos especiales o exenciones y medidas de atenuación adecuadas, que los Estados miembros determinarán excepcionalmente.</p>
4	Peso bruto en puentes	130 t	<p>130 t no se refiere a la libre circulación de vehículos con un peso bruto de 130 t. Esta necesidad de doble uso hace referencia a la capacidad de los puentes para soportar el desplazamiento o transporte ocasional de activos militares con exceso de peso.</p> <p>Es muy probable que estos desplazamientos ocasionales (tanto militares como civiles) requieran permisos especiales o exenciones y medidas de atenuación adecuadas, que los Estados miembros determinarán excepcionalmente.</p> <p>Los puentes deberán ser capaces de soportar un peso bruto de 130 t con una carga máxima por eje de 12,23 t/eje (la Directiva 96/53/CE permite hasta 11,5 t/eje, con la excepción de Francia, donde la carga permitida es de 13 t/eje). En circunstancias en las que un solo vehículo pese 130 t, será necesario garantizar que se han aplicado las medidas de atenuación adecuadas, como la velocidad y la distancia con otros vehículos y, si es necesario, se ha impuesto el sentido único del tráfico para utilizar el puente.</p> <p>Los puentes de carretera están diseñados para soportar vehículos totalmente cargados en toda su longitud en cada carril. Por tanto, si un puente puede soportar simultáneamente varios camiones de 44 t, también debería poder soportar un peso bruto total ocasional de 130 t si se garantizan las medidas de atenuación adecuadas, como la velocidad, la distancia entre vehículos y la distancia entre los ejes de los vehículos.</p>

5	Altura máxima de carga	4,5 m Las restricciones de los túneles deben tenerse en cuenta en la planificación de las carreteras, en particular en el caso de los vehículos de plataforma, los remolques y las mercancías peligrosas. En cada país se determinará si se aplican los 4,5 m y cuándo se aplican.	Esta medida incluye la combinación de la altura de la cubierta de carga del vehículo, más la altura de la carga y el margen de la altura de seguridad. La Directiva 96/53/CE permite hasta 4 m de altura del vehículo. Previa obtención de un permiso de transporte excepcional, es posible una altura de 4,5 m (4,35 m de altura del transporte + 0,15 m de suspensión y movimientos del vehículo).
6	Anchura máxima de carga	4,5 m	Como se establece en la Directiva 96/53/CE, la anchura máxima de un vehículo autorizado es de 2,55 m. Por lo general, en el transporte militar son necesarios 3,5 m para los vehículos de ruedas y 4,5 m para los vehículos oruga. Es muy probable que estos desplazamientos ocasionales (tanto militares como civiles) requieran permisos especiales o exenciones y medidas de atenuación adecuadas, que los Estados miembros determinarán excepcionalmente.
7	Longitud máxima de carga	Entre 18,75 y 27,5 m.	La longitud máxima de un vehículo es de 18,75 m, con una extensión de hasta 25,03 m cuando el desarrollo de la infraestructura lo permite. Es posible autorizar la circulación de vehículos más largos previa obtención de un permiso de transporte excepcional. Generalmente, para una carga cuyo peso supere las 130 t será necesario un tractor de 8 neumáticos x 4 ejes + una combinación de remolques de 8 ejes. En la mayoría de los casos, bastará un semirremolque tradicional de 8 ejes para fines de doble uso. Sin embargo, cuando por razones prácticas (por ejemplo, la altura de seguridad del puente) sea necesario un remolque de plataforma baja, tendrá que ser un semirremolque de 3-5 ejes, cuya longitud aproximada es de 22,5 m. Esto, acoplado a una unidad tractora de 8 neumáticos x 4 ejes, resultará en un vehículo de 27 m de longitud aproximadamente. El uso de remolques de plataforma baja ofrece ventajas bajo los puentes y pasarelas con una altura de seguridad adicional y, dado que las cargas por eje de un vehículo más largo se distribuirán en un área más amplia, también se reducirán las cargas concentradas sobre los puentes y pasarelas. La mayoría de los Estados miembros ya aceptan vehículos de 27,5 m en el marco de los permisos de transporte excepcional que expiden.
8	Radio de giro para el transporte de equipos pesados	Entre 12,5 y 15,5 m. Se determinará en cada Estado miembro.	Con arreglo a la Directiva 96/53/CE, los vehículos de carretera deben poder girar en un círculo cuyo radio exterior sea de 12,5 m.

(¹) Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Cuadro 5

Vías navegables interiores

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Esclusas	De conformidad con las normas del Libro Azul de la CEPE ⁽¹⁾ .	
2	Calado	De conformidad con las normas del Libro Azul de la CEPE ⁽²⁾ .	
3	Atraque	2	Número de atraques
4	Capacidad de carga y descarga	2 gabarras simultáneamente.	
5	Gálibo de los puentes	3,5 m	En consonancia con el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

⁽¹⁾ Inventory of main estándares and parameters of the E waterway network «Blue Book» [«Libro Azul: Inventario de los estándares y parámetros relacionados con las vías navegables europeas», documento en inglés] (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3), de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. La necesidad de doble uso debe leerse en relación con este documento.

⁽²⁾ Ibid.

Cuadro 6

Equipos de mantenimiento de carga multimodal (carretera, ferrocarril, mar y vías navegables interiores)

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Conexión de nodos	Necesaria en puertos marítimos/ aeropuertos/vías navegables interiores/ terminales de ferrocarril/carreteras principales, en su caso, incluidos puntos de carga y descarga de cruce de muelle (<i>cross docking</i>) en los medios de transporte multimodal.	
2	Rampas de carga y descarga y equipos de mantenimiento/ Capacidad de estacionamiento	Número suficiente de rampas de carga y descarga (fijas) capaces de soportar 100 t de carga y vehículos de hasta 120 t, incluidos carros de combate, con una carga máxima por eje de 12,23 t/eje (carretera) y un mínimo de 22,5 t/eje (ferrocarril). Equipos de mantenimiento, en particular para la conexión cruzada con nodos multimodales [transporte ferroviario, aéreo, marítimo (LoLo/RoRo) y por vías navegables interiores]. Capacidad de estacionamiento para contener temporalmente el material móvil y la carga general. Acciones relativas a la infraestructura fija de apoyo al movimiento de activos viarios, ferroviarios, marítimos y fluviales en instalaciones para la mantenimiento de carga multimodal.	Adecuados para contenedores de carga que respondan a la definición de la norma ISO 1496-1:2013, serie 1. Las rampas de carretera deben ser compatibles con contenedores, equipos pesados y carga general. Se excluyen edificios, instalaciones de depósito y almacenamiento, grúas, transportadores y demás dispositivos para el traslado de mercancías, y activos móviles como locomotoras. Las acciones no ofrecerán ventajas selectivas a un determinado operador o grupo de operadores y serán accesibles de forma no discriminatoria.

Cuadro 7

Ciberseguridad

N.º	Necesidad de doble uso	Valor del doble uso	Observación
1	Ciberseguridad	Equipos, soluciones y sistemas de ciberseguridad directamente relacionados con las propuestas de proyectos vinculadas a la resiliencia de la infraestructura de doble uso, cuando proceda.	