

NOTA DE PRENSA

La CNMC propone a la Unión Europea mejoras para relanzar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril

- Las propuestas se han realizado en la consulta pública de la Comisión Europea sobre el Reglamento de corredores ferroviarios de mercancías.
- España participa en el corredor Atlántico y en el Mediterráneo, 2 de los 9 corredores internacionales que creó el Reglamento 913/2010.

Madrid, 16 de septiembre de 2016.- La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha propuesto varias medidas para relanzar el tráfico internacional de mercancías por ferrocarril. Entre ellas, inversiones adecuadas en infraestructuras ferroviarias y mejoras en la gestión de los corredores ferroviarios.

Estas propuestas se producen en el marco de la participación en la consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre el Reglamento 913/2010¹ de corredores internacionales de mercancías. Dicho Reglamento creó 9 corredores internacionales y tiene como objetivo principal potenciar el tráfico ferroviario de mercancías a través de una gestión centralizada de la adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico o la relación con los clientes, entre otras medidas.

Así, por ejemplo, una empresa ferroviaria con tráfico entre España y Alemania podría solicitar un surco internacional a otro corredor sin tener que coordinar a los gestores de las infraestructuras de España, Francia y Alemania, con el consiguiente ahorro de tiempo y costes.

España participa en 2 corredores ferroviarios plenamente operativos de los 9 definidos a nivel europeo:

- i) Corredor 4 (Atlántico): Portugal – España – Francia.
- ii) Corredor 6 (Mediterráneo): España – Francia – Italia – Eslovenia – Hungría.

No obstante, en la actualidad la contribución de los corredores al tráfico ferroviario internacional en España no es muy destacada debido al fuerte peso que tiene el transporte por carretera. Por ejemplo, en el corredor 4, entre España y Francia, se estima que tan solo un 3% de las toneladas se mueven en ferrocarril.

¹ Reglamento de 22 de septiembre de 2010 una red europea competitiva de transporte de mercancías.

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

Gráfico 1. Red Europea de Corredores Ferroviarios de Mercancías



Fuente: Comisión Europea

La CNMC valora el establecimiento de estos corredores para fomentar un transporte sostenible y reducir el tráfico del transporte basado en combustibles fósiles². La consulta aborda cuestiones como los órganos de gestión de los corredores, la congestión de la denominada “última milla”, la ventanilla única para las empresas, etc.

La CNMC ha propuesto algunas recomendaciones para mejorar la actividad de los citados corredores internacionales. En concreto, en:

- **Infraestructuras:** la promoción del transporte internacional de mercancías por ferrocarril requiere realizar las inversiones adecuadas en la red ferroviaria. En el caso español, la contribución de los corredores al tráfico ferroviario internacional no es muy destacada, debido a que el ferrocarril se encuentra penalizado por un ancho de vía diferente del estándar europeo. Esta circunstancia provoca, por ejemplo, que en la frontera hispano-francesa se produzca un largo proceso de cambio de carga entre trenes que puede durar unas 6-8 horas. Este retraso incrementa los costes del transporte ferroviario con respecto a otros modos de transporte.

² El Libro Blanco de la Comisión Europea marca hitos sobre esta sustitución modal en el transporte de mercancías: transferir a modos como el ferrocarril el 30% del transporte de mercancías por carretera para 2030 y el 50% para 2050.

Reproducción permitida solo si se cita la fuente.

- **Gestión:** es necesario mejorar la gestión de los corredores y las redes que la componen. Es decir, acortando y flexibilizando los plazos de antelación en la petición de surcos, facilitando la coordinación de la capacidad en la red y en las instalaciones de servicio, mejorando la fiabilidad y puntualidad del transporte por ferrocarril e implantando sistemas de gestión de la información integrados que permitan al cliente final localizar sus envíos así como los tiempos de entrega, con independencia de su situación.
- **Regulación:** reforzar las competencias del organismo regulador para que pueda hacer recomendaciones vinculantes sobre la Declaración de Red del Corredor, las reglas de adjudicación de capacidad así como resolver los conflictos. En este sentido, debería preverse un mecanismo para que las empresas ferroviarias y candidatos pudieran acudir únicamente a un organismo de los que componen el corredor, con independencia del país donde se ha producido el conflicto.

Todas las respuestas a la consulta pública pueden consultarse [aquí](#).