



Bruselas, 16.4.2018  
COM(2018) 189 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**  
**sobre la aplicación del Reglamento (UE) n.º 913/2010, de conformidad con su artículo 23**

{SWD(2018) 101 final}

## INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

### sobre la aplicación del Reglamento (UE) n.º 913/2010, de conformidad con su artículo 23

El Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «el Reglamento») entró en vigor en noviembre de 2010.

Su adopción se inscribe en el contexto más amplio de la política a largo plazo de la Unión Europea para lograr un transporte más sostenible, en particular mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la descarbonización del sector. El transporte de mercancías por ferrocarril tiene un papel fundamental en el modelo de transporte del futuro y la Declaración Ministerial de Rotterdam<sup>2</sup> y la Declaración del Sector de Rotterdam<sup>3</sup>, aprobadas en 2016, le han conferido un nuevo impulso.

El Reglamento establece las normas para la creación y la organización de corredores ferroviarios internacionales (los corredores ferroviarios de mercancías - CFM) con el objetivo de desarrollar una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. El Reglamento fomenta la cooperación entre las principales partes interesadas en el transporte ferroviario de mercancías (principalmente las autoridades de los Estados miembros encargadas del transporte ferroviario y los gestores de la infraestructura ferroviaria, pero también las empresas ferroviarias y los operadores de terminales). Fomenta, en particular, la coordinación en términos de oferta de capacidad, gestión del tráfico, obras de infraestructura y planificación de inversiones.

Los nueve CFM iniciales definidos en el Reglamento (seis se crearon en noviembre de 2013 y los tres últimos en noviembre de 2015) están operativos y se encuentran en pleno funcionamiento. Un CFM «adicional» se encuentra en proceso de creación y los Estados miembros afectados y Serbia han propuesto otro más.

De acuerdo con el artículo 23 del Reglamento, la Comisión debe examinar periódicamente la aplicación del presente Reglamento y presentar un informe al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo por primera vez el 10 de noviembre de 2015 a más tardar y posteriormente cada tres años. Este es el primer informe que la Comisión presenta al Parlamento Europeo y al Consejo. Este informe se presenta con cierta demora ya que la Comisión deseaba reflejar plenamente los comentarios recibidos acerca de los CFM creados a final de 2015 y porque se decidió realizar una amplia consulta pública (convocatoria de documentos de posición y consulta pública abierta) sobre los CFM en 2016. Esta consulta tuvo un índice de respuesta muy alentador, despertó gran interés y proporcionó información clave sobre la aplicación del Reglamento. Algunas consideraciones al respecto se reflejan en este documento.

---

<sup>1</sup> DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

<sup>2</sup> La Declaración ministerial «Rail Freight Corridors to boost international rail freight» (Corredores ferroviarios de mercancías para impulsar el transporte internacional de mercancías por ferrocarril): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/rfc-declaration.pdf>

<sup>3</sup> Declaración del sector «Boosting International Rail Freight» (Impulsar el transporte internacional de mercancías por ferrocarril): <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/news/doc/2016-06-20-ten-t-days-2016/corridor-sector-statement.pdf>

El presente informe expone las principales conclusiones en relación con la aplicación del Reglamento hasta la fecha. Su objetivo es destacar tanto los efectos positivos más importantes derivados del Reglamento como los principales retos y dificultades. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al presente informe se expone un análisis más detallado de la implementación de los CFM. Ambos se basan también en la información directa recopilada por los servicios de la Comisión, especialmente a partir de su participación en las reuniones acerca de los CFM, pero también en los distintos documentos e informes de los CFM, así como en los debates celebrados en las reuniones semestrales del Grupo de trabajo sobre los CFM del Comité del Espacio Ferroviario Europeo Único.

En líneas generales, la implementación de los CFM ha contribuido a intensificar la cooperación transfronteriza, de la que carecía el sector del transporte de mercancías por ferrocarril antes de la entrada en vigor del presente Reglamento, en particular en lo relativo a la gestión operativa de la infraestructura. La adopción del Reglamento representó una medida ambiciosa para subsanar las deficiencias de la coordinación transfronteriza. También se han observado efectos indirectos de los mecanismos de cooperación derivados del Reglamento, por ejemplo, la facilitación de contactos operativos a nivel internacional, incluso para cuestiones no relacionadas con el transporte de mercancías por ferrocarril o la incentivación del desarrollo de herramientas informáticas y de los procesos de coordinación, p. ej. en RailNetEurope<sup>4</sup>. Se trata de un éxito importante.

Sin embargo, existen resultados mixtos o modestos en algunos ámbitos, por ejemplo en lo que se refiere específicamente a la capacidad, la coordinación de las obras, la coordinación de la gestión del tráfico de los CFM. Estos son ámbitos clave en los que es necesario avanzar para mejorar la calidad y la fiabilidad de los servicios transfronterizos de transporte de mercancías por ferrocarril, lo que constituye un requisito previo para que este transporte sea más competitivo y, en última instancia, para que se produzca un cambio modal.

En la práctica, un tren a menudo no solo entra y sale de un corredor, sino que también pasa de uno a otro. Como consecuencia de ello, la cooperación entre corredores se ha iniciado a distintos niveles (Estados miembros, administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias) dentro del marco jurídico existente. Esto demuestra que se tiende a reforzar el enfoque de red con miras a un transporte de mercancías competitivo.

Los servicios y los productos de capacidad ofrecidos por los CFM están en sintonía con el espíritu del Reglamento, pero la información recibida y la escasa aceptación por parte del mercado sugieren que no están lo suficientemente adaptados a las necesidades de los clientes de transporte ferroviario de mercancías. Por otra parte, en general las normas y los procesos de carácter nacional siguen obstaculizando un tráfico internacional de mercancías más eficiente y sin fisuras.

Muchas iniciativas sectoriales van en la dirección correcta y actualmente se están probando muchos enfoques proactivos e interesantes, como productos experimentales de capacidad para el tráfico *ad hoc* o una mayor participación de consumidores finales a través de reuniones estratégicas. El impulso creado para el transporte ferroviario de mercancías tanto por la Declaración Ministerial de Róterdam, a cuya elaboración se ha asociado estrechamente la Comisión, y la Declaración del Sector de Róterdam, aprobada durante las jornadas de la RTE-T celebradas en 2016, han contribuido indudablemente a ello.

---

<sup>4</sup> RailNetEurope (RNE) es una asociación creada por la mayoría de los administradores de infraestructuras ferroviarias y los organismos de adjudicación europeos con el objetivo de facilitar el tráfico internacional en la infraestructura ferroviaria europea; <http://www.rne.eu/>

Es evidente que se debe adquirir más experiencia en cuestiones como la coordinación de las obras y la capacidad de gestión de las fronteras. Las herramientas y los procesos en estos ámbitos se encuentran aún en fase de desarrollo o planificación. Ciertamente, los CFM se encuentran todavía en una fase incipiente, de aprendizaje práctico y de ensayo y error.

También es importante tener en cuenta las diversidades regionales, por ejemplo, las expectativas del mercado o la disponibilidad de capacidad de infraestructura. Por lo tanto, no se puede generalizar ni aplicar un enfoque único para todos de cara a una implementación ambiciosa de los CFM. Además, muchos efectos son intangibles y, por tanto, difíciles de cuantificar (por ejemplo, el cambio de una mentalidad nacional a una mentalidad más europea o a una mejor comunicación).

Existe una tendencia generalizada entre las partes implicadas a respetar el Reglamento solamente en la medida exigida formalmente y a permanecer dentro de su ámbito estricto. Hay diferencias en el modo de aplicación de las distintas disposiciones del Reglamento, de forma más o menos ambiciosa, que repercuten en la consecución de sus objetivos generales. Al mismo tiempo, algunos ejemplos de ampliaciones de los CFM y la creación de dos nuevos CFM, han demostrado un gran interés y apoyo general en cuanto a la ejecución de los corredores ferroviarios de mercancías.

El Reglamento prevé una estructura específica de gobernanza, en virtud de la cual las partes interesadas tienen la posibilidad de ir más allá de sus tareas y competencias mínimas. En la práctica, un CFM es una estructura operativa integrada y se puede utilizar para distintos fines, a menudo complementarios. Como «instrumento de mercado» un CFM puede ofrecer servicios competitivos y de calidad para clientes directos y finales. Como «herramienta política o de cooperación», su función es mejorar las condiciones operativas a lo largo del corredor, incluida la coordinación y armonización de las prácticas nacionales en muchos ámbitos, pero también abordar una amplia gama de cuestiones de diversa naturaleza que obstaculizan el transporte ferroviario de mercancías, tales como los problemas transfronterizos y de interoperabilidad. El grado en que se utiliza uno u otro enfoque varía entre los distintos CFM.

Los CFM se basan en la cooperación intergubernamental y sectorial. La experiencia ha demostrado hasta ahora que su éxito depende principalmente del grado de ambición de las autoridades de los Estados miembros (consejos ejecutivos) y los administradores de infraestructuras (consejos de administración), en particular de alto nivel. Por otra parte, en algunos CFM el Reglamento se ha considerado como un requisito mínimo y solo al ir más allá de dicho mínimo las partes implicadas pudieron acercarse al objetivo del Reglamento: un transporte ferroviario de mercancías más competitivo.

En pocas palabras, la evaluación de la Comisión en esta fase es que los CFM han logrado algunos éxitos importantes, por ejemplo en términos de creación de mecanismos de cooperación, y que cuentan con un enorme potencial. No obstante, el potencial completo solo se puede explotar si existe un fuerte compromiso de las diversas partes implicadas, con el claro objetivo de hacer realidad los cambios, en especial a través de cambios en la mentalidad y los procesos de carácter nacional.

Es importante señalar que, si bien los CFM siguen siendo un elemento clave de las políticas de la Comisión para potenciar el transporte ferroviario de mercancías, por sí solos no resolverán todos los problemas que obstaculizan dicho transporte. El trabajo de los corredores ferroviarios de mercancías se complementa en particular con la política de la Comisión para lograr la interoperabilidad y la apertura del mercado, y especialmente la ejecución de los pilares técnicos y de mercado del 4.º paquete ferroviario, el desarrollo de infraestructuras a través de las políticas de la RTE-T y el MCE, así como la innovación y la digitalización bajo

la iniciativa Shift2Rail y los esfuerzos en los ámbitos políticos relacionados para enmendar las ventajas competitivas intermodales.

Por último, pero no menos importante, la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril se ve también influida por factores externos, como la economía en general, los patrones de la industria, el estado de la infraestructura y las inversiones relacionadas, el grado de competencia justa entre los modos de transporte o el grado de ambición de las políticas nacionales de transporte de mercancías por ferrocarril, entre otros.

En conclusión, la aplicación del Reglamento ha supuesto un claro impulso para el desarrollo del transporte ferroviario internacional de mercancías. La eficacia del concepto de los CFM depende en gran medida del compromiso de las partes implicadas respecto de su ejecución efectiva, sobre la base de apoyo de alto nivel cuando sea necesario. El transporte de mercancías por ferrocarril en Europa sigue estando en una situación de riesgo. En 2019, la Comisión realizará una evaluación formal del Reglamento, teniendo plenamente en cuenta los últimos avances y las iniciativas sectoriales en curso emprendidas para aplicar la Declaración del Sector de Róterdam.