



**COMISIÓN NACIONAL DE LOS
MERCADOS Y LA COMPETENCIA**



**CONTESTACIÓN A LA CONSULTA
PÚBLICA DE LA COMISIÓN
EUROPEA SOBRE EL
REGLAMENTO 913/2010**

21 DE JULIO DE 2016

IPN/CNMC/016/16

**CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA
SOBRE EL REGLAMENTO (UE) Nº 913/2010 DEL PARLAMENTO Y DEL
CONSEJO DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 2010 SOBRE UNA RED FERROVIARIA
EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO**

SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA

IPN/CNMC/016/16

Presidenta

D.^a María Fernández Pérez

Consejeros

D. Eduardo García Matilla

D.^a Clotilde de la Higuera González

D. Diego Rodríguez Rodríguez

D.^a Idoia Zenarrutzabeitia Beldarraín

Secretario de la Sala

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo

En Madrid, a 21 de julio de 2016

La Sala de Supervisión Regulatoria acuerda emitir el siguiente Informe relativo a la Consulta pública realizada por la Comisión Europea en relación con el Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

**CONTESTACIÓN A LA CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA
SOBRE EL REGLAMENTO (UE) Nº 913/2010 DEL PARLAMENTO Y DEL
CONSEJO DE 22 DE SEPTIEMBRE DE 2010 SOBRE UNA RED FERROVIARIA
EUROPEA PARA UN TRANSPORTE DE MERCANCÍAS COMPETITIVO**

La Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), en su reunión de 21 de julio de 2016, ha aprobado el presente Informe relativo a la Consulta pública realizada por la Comisión Europea en relación con el Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

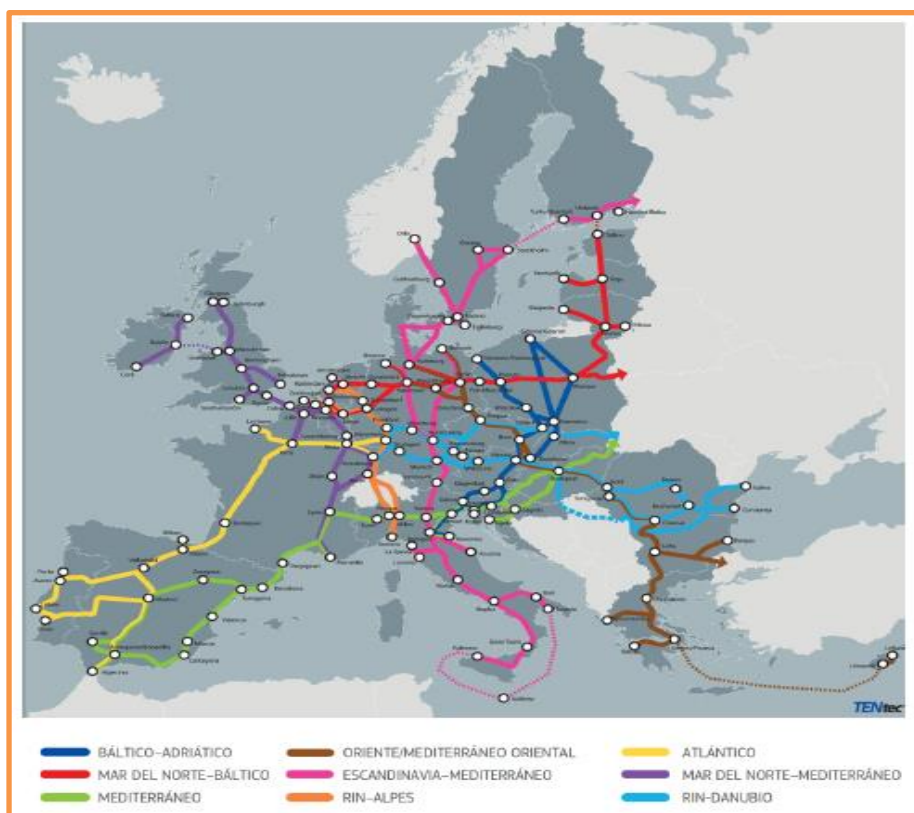
Este informe tiene por objeto presentar el punto de vista de la CNMC en relación con el próximo proceso de revisión del citado Reglamento, así como poner de manifiesto a la Comisión Europea (CE) todos aquellos aspectos que puedan ayudar a dicha Institución en el proceso.

1. INTRODUCCIÓN

En el contexto de las iniciativas europeas encaminadas a alcanzar un crecimiento sostenible, la Comisión Europea ha marcado las inversiones en infraestructuras como una prioridad, definiendo redes transeuropeas de transporte (TEN-T) que incluyen todos los medios de transporte así como las redes de telecomunicaciones y energía. En lo que se refiere al transporte, estas redes definen 9 corredores internacionales y cuya finalización se considera necesaria para conectar el conjunto de la Unión Europea. Este hecho es relevante porque, con el objetivo de incentivar las inversiones en estas infraestructuras, se han creado diferentes fondos para co-financiarlas¹.

¹ El Reglamento 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) no 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) no 680/2007 y (CE) no 67/2010.

Gráfico 1. Red Europea de Corredores Ferroviarios de Mercancías



Fuente. Comisión Europea.

Los proyectos relacionados con estos 9 corredores, en el caso del transporte por ferrocarril, van encaminados a resolver cuellos de botella identificados en la red, como tramos de vías únicas o sin electrificar, como es el caso de la frontera entre España y Portugal, a fomentar la interoperabilidad de las redes, lo que incluye financiar proyectos de cambio de ancho de vía, o a interconectar puertos y terminales de mercancías.

Las iniciativas se engloban, asimismo, con el objetivo de la Comisión Europea de alcanzar un transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente, para lo que el transporte de mercancías por ferrocarril se ha convertido en una prioridad a la hora de reducir el tráfico de los transportes basados en combustibles fósiles. En particular, el Libro Blanco² marca hitos sobre esta sustitución modal en el transporte de mercancías: sustituir el 30% del transporte por carretera a distancias superiores a los 300 km al ferrocarril para 2030 y el 50% para 2050.

Además de contar con facilidades financieras descritas anteriormente, los 9 corredores ferroviarios incluidos en las redes TEN-T cuentan con una regulación

² Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible.

específica definida en el Reglamento UE 913/2010³ que tiene como misión principal potenciar el tráfico ferroviario de mercancías a través, entre otros, de la gestión centralizada de la adjudicación de capacidad, la gestión del tráfico y relación con los clientes. Además, los corredores funcionan como plataforma de coordinación con respecto a las inversiones en infraestructura, superando barreras técnicas y operativas, promoviendo la interoperabilidad y aumentando la competitividad del transporte ferroviario de mercancías.

España participa en 2 corredores ferroviarios de los 9 definidos a nivel europeo: i) Corredor 4 (Atlántico): Portugal – España – Francia y ii) Corredor 6 (Mediterráneo): España – Francia – Italia – Eslovenia – Hungría. Estos corredores se encuentran ya plenamente operativos y, además, han recibido financiación, en su segmento español, por más de 441 millones de euros del Mecanismo “Conectar Europa”.

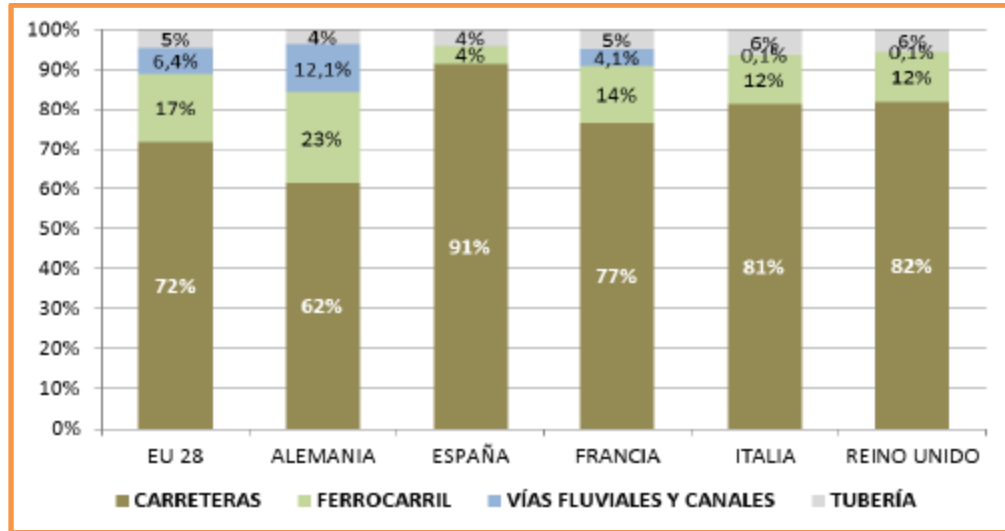
En este contexto, el pasado 27 de mayo, la Comisión Europea lanzó una consulta pública con el objetivo de evaluar el funcionamiento del Reglamento 913/2010, conocer sus efectos sobre el tráfico así como analizar la interrelación entre la gobernanza de los corredores internacionales y los mecanismos de financiación europeos.

2. IMPORTANCIA DE LOS CORREDORES INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS

A pesar del crecimiento observado en 2014 tanto en términos de trenes-km (26,4 millones, +4%) como en toneladas netas.Km (10.000 millones, +8,1%), la cuota modal del transporte nacional de mercancías por ferrocarril sigue en un nivel muy por debajo de otros países europeos, en torno al 4% (ver gráfico siguiente).

³ Reglamento (UE) N° 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.

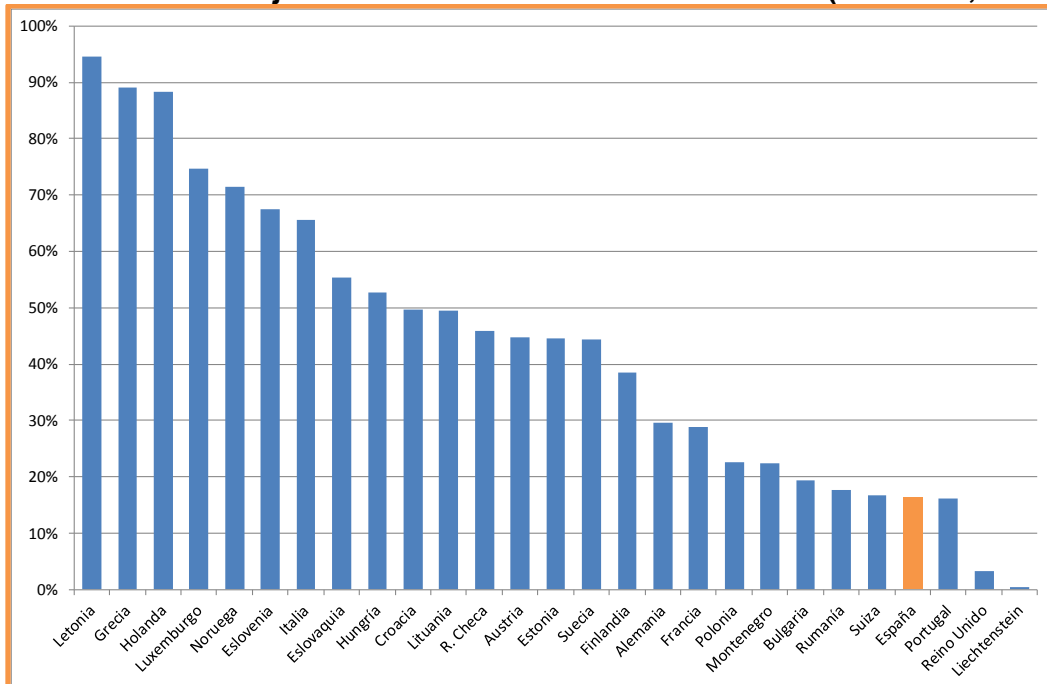
Gráfico 2. Cuota Modal del transporte nacional de mercancías (toneladas.Km)



Fuente. OTLE. Informe Anual 2015.

El transporte internacional de mercancías supone, en el caso español, en torno al 16% del tráfico total, cifra también reducida si se compara con Alemania o Francia, con porcentajes cercanos al 30% o Italia, con un tráfico internacional que supera el 60%. Como se observa en el gráfico siguiente, España cuenta con una participación del tráfico internacional sobre el total muy reducida.

Gráfico 3. Porcentaje de tráfico internacional sobre el total (Tm Netas, 2014)



Fuente. Elaboración propia a partir de datos de Eurostat.

Es preciso destacar que esta escasa participación del ferrocarril no se debe a la falta de mercancías destinadas a Europa dado que, de acuerdo con el Observatorio hispano-francés de tráfico por los Pirineos, en 2013 se estimó que diariamente cruzaban la frontera 17.460 vehículos pesados destinados al transporte de mercancías suponiendo una carga superior a las 83 millones de toneladas repartidas casi a partes iguales entre la frontera vasca y catalana.

El hecho de que las conexiones con Francia así como una parte importante de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) cuente con características que limitan el tráfico internacional, en particular, un ancho de vía diferente obliga al trasbordo de la carga a trenes con el ancho internacional (UIC) o el cambio de ejes, en caso de que los vagones sean interoperables. Este hecho limita la competitividad del transporte ferroviario con respecto a otros modos de transporte y supone que, por ejemplo, del análisis de la programación del Corredor Atlántico se observe que estas operaciones requieren de hasta 10 horas entre llegada y salida de un tren en la frontera entre España y Francia. Igualmente, las menores longitudes de trenes permitidas en el lado español suponen que, para transportar la misma carga se requieran más trenes que en el lado francés. Así, en el primer semestre de 2015, llegaron 233 trenes más al lado español de los que salieron del lado francés.

De esta forma, si el ferrocarril fuera capaz de captar una mayor cuota del transporte internacional al transporte por carretera, alcanzando una cuota similar a la de países como Francia o Alemania, la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías podría incrementarse sensiblemente.

En este contexto, los corredores internacionales de mercancías pueden favorecer una ganancia de competitividad del ferrocarril para este tipo de tráfico dado que, por ejemplo, cuenta con prioridad sobre otros tráficos en las redes ferroviarias de los diferentes gestores de infraestructuras. De hecho, según el citado observatorio, un importante número de vehículos pesados con origen en España tienen como destino diferentes países europeos, como Alemania o Italia, también conectados por los corredores internacionales.

Sin embargo, de acuerdo con los datos suministrados por ADIF, las empresas ferroviarias son todavía reticentes a utilizar de forma generalizada las facilidades que suponen los corredores internacionales. Así, como se observa en la tabla siguiente, se observa una significativa mejora en el corredor Atlántico donde para la programación del ejercicio 2015/2016, más del 55% de las peticiones de capacidad utilizarán la ventanilla única del corredor, lo que permite una asignación de capacidad coordinada en todos los países en los que discurre. Por el contrario, en el corredor Mediterráneo, esta opción es todavía minoritaria y se observa cierta reducción en su uso.

Tabla 1. Herramienta utilizada para la adjudicación de capacidad internacional

		2014/15	2015/16
Corredor Atlántico	Solicitudes de capacidad a la Ventanilla Única del Corredor	17,17%	55,32%
	Solicitudes de capacidad a la Ventanilla Única de ADIF	82,83%	44,68%
Corredor Mediterráneo	Solicitudes de capacidad a la Ventanilla Única del Corredor	23,47%	20,37%
	Solicitudes de capacidad a la Ventanilla Única de ADIF	76,53%	79,63%

Fuente. ADIF.

Los datos anteriores muestran que el funcionamiento de los corredores internacionales debería mejorar, ajustándose en una mayor manera a las necesidades del mercado ferroviario. En el mismo sentido se dirigen los resultados de las encuestas elaboradas por los gestores de los corredores, mostrando la insatisfacción de los clientes en elementos esenciales para la competitividad del transporte ferroviario como su puntualidad y fiabilidad. El hecho de que la satisfacción de los usuarios de la puntualidad en el Corredor Mediterráneo sea mucho menor a la del Corredor Atlántico podría estar entre las razones por las que el primero es menos utilizado.

En definitiva, los corredores internacionales facilitan el tráfico internacional de mercancías gracias a la creación de surcos con horarios coordinados en las redes de diferentes gestores de infraestructuras. Sin embargo, y a pesar de la demanda existente, en particular en la frontera entre España y Francia, parecen existir obstáculos para que el ferrocarril gane cuota de mercado con respecto a la carretera.

3. EL REGLAMENTO 913/2010

De forma previa a señalar los elementos esenciales de la respuesta elaborada a la consulta pública de la Comisión Europea, el presente epígrafe describe los elementos esenciales del mismo:

- Designación de los corredores y sus modificaciones. El primer elemento considerado por el Reglamento se refiere a la forma de designar los corredores internacionales de mercancías. El Reglamento incluye, en su Anexo, la definición geográfica de los 9 corredores así como sus fechas de implementación. A la hora de modificar los corredores internacionales, el

Reglamento confiere un importante papel a los Estados Miembros, tanto a la hora de solicitar su creación o extensión de un corredor ya existente así como para su aprobación, y a la Comisión Europea, para la evaluación de las propuestas y la elaboración de dictámenes en caso de conflicto entre Estados.

Los 9 corredores internacionales incluidos en el Anexo del Reglamento se lanzaron entre 2013 y 2015 si bien fueron modificados posteriormente mediante el citado Reglamento 1316/2013.

- Gobernanza de los corredores. El gobierno de los corredores internacionales de mercancías cuenta con una doble estructura. Por una parte, la **Comisión Ejecutiva**, compuesta por los representantes de los Estados Miembros por donde transcurre el corredor y que esencialmente tiene las funciones de aprobar, siempre por consenso, los objetivos generales del corredor, el plan de implantación del mismo, el plan de inversiones y el marco para la adjudicación de capacidad en la infraestructura.

Además de la comisión ejecutiva, el gobierno del corredor incluye el **Consejo de Administración** compuesto por los administradores de infraestructuras, cuya competencia se refiere a tomar decisiones sobre la organización administrativa del corredor, elaborar los planes de implantación e inversiones, la coordinación de las obras, la designación de la ventanilla única, la adjudicación de capacidad y reglas de prioridad y la publicación de información relevante del corredor.

Finalmente, el Reglamento también prevé la creación de grupos consultivos que incluyan empresas ferroviarias y explotadores de instalaciones de servicio, que podrán emitir dictámenes que deberán ser tenidos en cuenta por el consejo de administración. En caso de discrepancia, se podrá someter el asunto a la comisión ejecutiva.

En el caso de los corredores que transcurren por España, el Consejo de Administración es una entidad europea de interés general establecida en Francia para el corredor Atlántico y en Italia para el Mediterráneo.

- Adjudicación de capacidad. Uno de los elementos esenciales del Reglamento 913/2010 es la asignación centralizada de capacidad a lo largo del corredor. Sobre la base de un estudio de demanda elaborado por el Consejo de Administración del corredor, se definirán las franjas horarias internacionales (PaP) que son adjudicados por la ventanilla única, el órgano común para todos los gestores de infraestructuras al que se dirigen los candidatos para realizar sus peticiones. La ventanilla única del corredor Atlántico se encuentra en ADIF mientras que para el Mediterráneo se sitúa en FdE, el gestor italiano.

Además, el Consejo de Administración debe promover normas comunes de prioridad en caso de perturbación del tráfico a lo largo de todo el corredor, si bien éstas no son de obligado cumplimiento por los administradores de infraestructuras, así como coordinar la gestión del tráfico, en particular en caso de obras en las infraestructuras que reduzcan su capacidad.

- Supervisión del corredor. Finalmente, el Reglamento establece que los reguladores de los países que comprenden cada uno de los corredores deberán cooperar para supervisar la competencia en el mismo así como garantizar un acceso no discriminatorio a las infraestructuras. En este contexto, los reguladores deberán designar, en función del tema de que se trate, un regulador responsable de cursar las denuncias, obligándose a compartir la información relevante así como a consultarse mutuamente de forma previa a tomar medidas en relación con el tráfico internacional de mercancías.

En el caso de los corredores Atlántico y Mediterráneo, el CRFA concluyó los acuerdos de cooperación con los diferentes reguladores el 2 de octubre y el 27 de septiembre de 2013, respectivamente.

4. ELEMENTOS ESENCIALES DE LAS RESPUESTAS DE LA CNMC

Sobre la base de los datos anteriores, se han elaborado las respuestas a la consulta pública lanzada por la Comisión Europea sobre diferentes aspectos del Reglamento. Los principales elementos de las propuestas de respuesta son:

- Como se ha visto en el epígrafe 2 anterior, el efecto de la implantación de las reglas en los corredores internacionales de mercancías es todavía limitado. Sin embargo, el modo ferroviario puede jugar un papel relevante en la consecución del objetivo europeo de conseguir un transporte sostenible y medioambientalmente menos contaminante. En este sentido, se propone fomentar una competencia tanto inter-modal como intra-modal, alineando las políticas públicas de subvención de infraestructuras de forma coherente con el objetivo que sean neutrales y no favorezcan de forma desproporcionada uno u otro modo de transporte.
- Los resultados de los corredores internacionales de mercancías son todavía limitados, como muestran los datos anteriores. Efectivamente, hasta la fecha, las ventajas que ha introducido este concepto, en relación con la petición centralizada de los surcos internacionales no ha compensado determinadas desventajas que afronta el ferrocarril resultado de la falta de interoperabilidad de las redes, cuellos de botella, como el diferente ancho de la red, o la impuntualidad y falta de fiabilidad que perciben determinados clientes de este medio de transporte.

- A juicio de la CNMC, afianzar los corredores internacionales de mercancías supone una oportunidad para fomentar este modo de transporte en distancias para las que, a priori, podría reducir los costes con respecto a la carretera de forma, además, ambientalmente más eficiente. Sin embargo, para ello, es necesario profundizar tanto en los recursos puestos a disposición de estas infraestructuras, coordinando las inversiones en los cuellos de botella que incrementan los costes del modo ferroviario, como en la gestión del propio corredor.
- En este sentido, la CNMC considera que, en relación con la gestión del corredor, debería ampliarse el concepto para incluir las terminales de mercancías, de forma que pudiera solicitarse, coordinadamente, capacidad en la red y en dichas instalaciones. Por otra parte, cualquier esfuerzo encaminado a incrementar la flexibilidad en cuanto a la petición de capacidad mejoraría la capacidad del ferrocarril para captar nuevos tráficos. Finalmente, sistemas integrados de información que permitieran el seguimiento del tren a lo largo del corredor, con independencia del país de origen y su situación, incrementarían la calidad percibida del cliente.
- En relación con la gobernanza de los corredores internacionales de mercancías, las repuestas propuestas están encaminadas a resaltar la importancia que en su día tuvieron los Estados Miembros en la implementación de los corredores ferroviarios a través de la comisión ejecutiva. Efectivamente, en esos momentos, la voluntad política resultaba esencial para el lanzamiento de los mismos. Sin embargo, algunas de las funciones encomendadas a la comisión ejecutiva podrían cuestionar la independencia de los gestores de las infraestructuras para administrar la red ferroviaria, por lo que se propone limitar su papel.
- En relación con la participación de otros agentes del sector, la CNMC considera que deberían involucrarse de una mayor forma aquéllos que configuran el transporte ferroviario, como empresas ferroviarias, cargadores o explotadores de instalaciones de servicio. Por el contrario, otros agentes, como organismos de seguridad, reguladores, etc., y sin perjuicio de sus competencias, no deberían involucrarse en la gobernanza del corredor.
- En términos generales se propone una mayor armonización de diferentes aspectos de la prestación del servicio al objeto de mejorar la calidad del transporte ferroviarios de mercancías. En particular, se considera necesario que el sistema de incentivos, las reglas de prioridad y la gestión del tráfico sean más coherentes en los diferentes países.
- Con el objetivo de facilitar la solicitud de capacidad internacional, las propuestas de la CNMC en el cuestionario van encaminadas incrementar las funciones de la ventanilla única (C-OSS) para incluir no solo la

adjudicación de capacidad de los surcos predefinidos en el marco de las solicitudes ordinarias sino también las de un menor plazo. Igualmente, la C-OSS debería poder modificar los surcos internacionales y tramitar su cancelación, incluir la gestión de la capacidad en las instalaciones de servicio y demás infraestructuras relevantes así como realizar tareas administrativas de forma centralizada, como la facturación de los cánones, liquidándose posteriormente a cada gestor de infraestructuras.

- Con el objetivo de mejorar la calidad en la prestación de los servicios ferroviarios, se propone definir objetivos (KPIs) en relación con la actividad del corredor, incluyendo no solo la puntualidad del servicio sino también otros elementos como la planificación y coordinación de los trabajos de mantenimiento, el funcionamiento de la C-OSS, el procedimiento de adjudicación de capacidad, etc. La definición de los KPIs y la supervisión de su cumplimiento debería realizarse por las autoridades de regulación.
- Finalmente, se señala que el actual marco de supervisión por parte del regulador es muy limitado y se basa, esencialmente, en la aplicación de los marcos nacionales. Se propone dotar de mayores competencias al regulador en relación con los actos del corredor, pudiendo realizar recomendaciones vinculantes sobre el CID (la Declaración de la Red del Corredor), el procedimiento de adjudicación, etc. Igualmente, y en línea con las propuestas realizadas, se considera necesario que el organismo regulador dirimiera los conflictos entre los grupos consultivos y el consejo de administración del corredor (en vez de la comisión ejecutiva), las divergencias en la coordinación entre corredores y en la definición de los objetivos de los corredores ferroviarios en relación con la calidad, el funcionamiento de la C-OSS, etc.
- En relación con la necesidad de modificar el Reglamento 913/2010, la CNMC ha propuesto, como se ha comentado anteriormente, elementos que, en caso de modificarse el Reglamento, deberían incluirse en la reforma, dado que supondrían una mejora en el funcionamiento de los corredores ferroviarios internacionales como la inclusión de las terminales ferroviarias, una mayor armonización y coordinación de los corredores, papeles ampliados para la C-OSS y un marco regulatorio con competencias para los reguladores reforzadas.

Sin embargo, también se estima que los corredores ferroviarios de mercancías han entrado en funcionamiento hace poco, por lo que es preciso un mayor tiempo para evaluar su impacto por lo que una modificación del Reglamento en este momento podría resultar prematura. Por el contrario, iniciativas menos prescriptivas, como recomendaciones o directrices, elaboradas en coordinación con los diferentes agentes del mercado podrían resultar más adecuadas en este momento.

5. RESPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN EUROPEA

1. Rail freight

a) Which long term role should the railway system play for the transport of goods?

1100 character(s) maximum

A juicio de la CNMC no debería fijarse, a priori, un papel para los modos de transporte en general ni, en particular, para el ferrocarril. Sin embargo, es preciso reconocer que el transporte ferroviario debe tener un papel destacado en el transporte de mercancías en su rango óptimo de uso, que no es en general el de las distancias excesivamente cortas o largas. Por ejemplo, para distancias muy cortas la carretera suele ser más competitiva, entre otras cosas por la posibilidad de prestar servicios puerta a puerta, eliminando los acarreos hasta las terminales logísticas; por otra parte, para largas distancias en tráficos internacionales de mercancías destaca especialmente el transporte marítimo.

Sin embargo, la situación actual del mercado señala que el transporte ferroviario no es el principal ni tan siquiera en las distancias medias en las que, por costes, resulta más eficiente. En parte, esto se debe a que la competencia que afronta el ferrocarril por parte de la carretera que, en determinados aspectos, no soporta todos los costes que ocasiona. Por ello, deben garantizarse políticas públicas coherentes que fomenten el uso del medio de transporte que presenta un coste óptimo para cada tipo de tráfico y recorrido.

Por otra parte, en el análisis del coste de cada medio de transporte deben considerarse tanto los costes financieros como otros y, en particular, el coste ambiental. De hecho, el *Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea (año 2011)* plantea el objetivo de reducir un 60% las emisiones de CO₂ del transporte en 2050 y transferir una parte importante del tráfico de mercancías por carretera (30% en 2030 y 50% en 2050) a otros medios más eficientes como puede ser el ferrocarril.

b) In your opinion, should the rail freight transport absorb a part of the freight road transport?

Yes, rail freight should absorb a large part of road freight transport

Yes, rail freight should absorb a small part of road freight transport

No, the current mix is adequate

No, road freight should absorb a small part of rail freight transport

No, road freight should absorb a large part of rail freight transport

No opinion

2. Rail Freight Corridor concept

a) Do you consider the Rail Freight Corridor approach to be relevant in order to boost the competitiveness of rail freight and to achieve modal shift?

Very relevant

Relevant

Slightly relevant

Not relevant

No opinion

If relevant, in your opinion should the Rail Freight Corridor concept be improved/further developed?

Yes

No

Please comment

1100 character(s) maximum

El concepto de corredor ferroviario de mercancías es relevante dado que el tráfico internacional de mercancías entra, en determinados casos, dentro de las distancias óptimas para el uso del modo ferroviario. Las iniciativas tomadas hasta la fecha, si bien son relevantes, podrían no afrontar el conjunto de problemas del transporte ferroviario de mercancías. Por tanto, la CNMC considera que el concepto de corredor ferroviario debe evolucionar y consolidarse para abarcar un número mayor de ámbitos.

Por una parte, resulta esencial que los corredores ferroviarios vayan afianzándose, para lo cual se deben realizar inversiones para la mejora de la interoperabilidad y seguridad, tanto en infraestructura como en material móvil. Como se comentará posteriormente, una de las principales barreras al crecimiento del tráfico internacional de mercancías por ferrocarril es la falta de interoperabilidad de las redes, que incrementa los costes de este medio de transporte, así como cuellos de botella en las infraestructuras.

Por otra parte, el concepto de corredor debe ampliarse para, además de coordinar los surcos en las redes de los administradores de las infraestructuras, incluir también la capacidad existente en las terminales a efectos de su compatibilidad con los surcos asignados en el corredor.

Finalmente, tanto el Consejo de administración del corredor como los gestores de las infraestructuras que lo componen deben tomar medidas para dar a conocer los corredores internacionales y sus posibilidades con el fin de incentivar el tráfico internacional de mercancías, captando nuevos clientes.

b) In your opinion, what is the contribution of the Rail Freight Corridors to cross-border rail freight **today**?

Very significant

Significant

Slightly significant

Not significant

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

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. Estos datos muestran que, si bien la implementación efectiva de los corredores de mercancías ha facilitado la reserva de surcos internacionales a través de la ventanilla única centralizada, estas ventajas no habrían compensado los sobre costes del ferrocarril con respecto a la carretera.

De este modo, para incrementar la cuota del ferrocarril, se considera necesario potenciar los corredores de mercancías mediante la oferta de unos surcos que se ajusten a las necesidades del mercado. Asimismo, en el caso de España, es preciso realizar inversiones por tener un ancho de vía diferente del estándar europeo. Este ancho singular provoca que en la frontera de Irún-Hendaya entre España y Francia, los trenes tengan que realizar operaciones de cambio de tren o de cambio de ejes, que conllevan esperas de 6 a 8 horas.

Además de las inversiones, empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras deben mejorar la calidad del servicio, tanto en términos de fiabilidad como de puntualidad. Cabe destacar que el retraso de los servicios ferroviarios puede alcanzar cifras del 20% entre España y Francia y del 40% entre España y Portugal. Los corredores ferroviarios internacionales pueden mejorar estos aspectos mediante la mejora de la información a lo largo del recorrido como mediante la unificación o, al menos, homogeneización de las reglas de gestión del tráfico y de incidencias.

c) In your opinion, what could be the contribution of the Rail Freight Corridors to cross-border rail freight **in the future**?

Very significant

Significant

Slightly significant

Not significant

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Como se ha indicado anteriormente, existe un importante margen de mejora para el futuro en el caso de los corredores que discurren por España, lo que podría contribuir a un incremento del tráfico transfronterizo de mercancías por ferrocarril. La coordinación a través del concepto de corredor ferroviario internacional de los mecanismos de financiación europeos de inversiones en la red ferroviaria incentivará, sin duda, la mejora de los cuellos de botella existentes actualmente. Además, el consejo de administración, conocedor de la situación a nivel minorista a través de la experiencia de los gestores de infraestructuras pueden priorizar estas inversiones, aportando una visión cercana al mercado a los gestores públicos encargados de planificar dichas inversiones. La mejora de las infraestructuras ferroviarias orientadas al tráfico de mercancías es esencial para hacer del modo ferroviario una alternativa competitiva para cargadores y clientes finales.

Además de las infraestructuras, es necesario mejorar la gestión de los corredores y las redes que la componen, homogeneizando diferentes elementos que afectan a la calidad percibida de los clientes finales:

i) Es necesario reducir los plazos de antelación en la petición de surcos y hacerlos más flexibles ante cambios en las necesidades de los clientes finales;

ii) Como se ha comentado anteriormente, coordinar de forma centralizada la capacidad en la red y en las instalaciones de servicio es básico para reducir los tiempos del transporte de las mercancías;

iii) Mejorar la fiabilidad y puntualidad del transporte por ferrocarril es también esencial para que resulte una alternativa al transporte por carretera. Para ello es necesario unificar reglas de gestión de tráfico e incidencias, dando prioridad al tráfico de mercancías allí donde sea posible;

iv) Finalmente, 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, permitirá al cliente responder ante potenciales clientes.

3. Challenges faced by rail freight

The challenges for European cross-border rail freight transport could be categorized as follows: a quality challenge (punctuality, reliability), a cost challenge (cost competitiveness), a service challenge (need for the introduction of new and innovative freight transport services), a political challenge (political and societal acceptance) and a European challenge (seamless crossing of borders).

a) Do you see any other main challenges faced by European cross-border rail freight?

1100 character(s) maximum

Los riesgos citados son los principales, si bien no todos son de la misma importancia para la competitividad de los servicios de transporte de mercancías

por ferrocarril. Desde el punto de vista de las empresas que deben decidir sobre el modo para transportar sus mercancías, los retos principales que afronta el ferrocarril se refieren a la calidad del servicio y el coste comparado con la carretera, que es el principal competidor.

b) In your opinion, has the Rail Freight Corridor concept the potential to address these challenges?

	Very well addressed	Addressed	Hardly addressed	Not at all addressed	No opinion
Quality challenge		X			
Cost challenge			X		
Service challenge		X			
Political challenge					X
European challenge					X

Please comment (in particular, if you listed other challenges in a), has the Rail Freight Corridor concept the potential to address these?)

1100 character(s) maximum

A juicio de la CNMC, el concepto de corredor internacional de mercancías cuenta con herramientas, en caso de ampliarse, para afrontar algunos de los retos del transporte ferroviario de mercancías. Así, por una parte, los retos en relación a la calidad y los servicios ofrecidos pueden ser afrontados y mejorados por los gestores de cada corredor. Para ello se deberán afrontar mejoras en la gestión del corredor mediante la introducción de las herramientas telemáticas oportunas, como son el Path Coordination System (PCS), Charging Information System (CIS), Train Information system (TIS), Customer Information Platform (CIP). Asimismo se debe trabajar en la mejora de la petición de los surcos a través de la ventanilla única para potenciar al máximo los tráficos ferroviarios internacionales, así como la coordinación con la capacidad de las terminales.

Por otra parte el coste del transporte ferroviario de mercancías mejorará, si bien de forma muy limitada, con los elementos anteriores dado que este aspecto depende mucho de la mejora de las infraestructuras por lo que es un tema que se escapa del ámbito de los gestores del corredor. Efectivamente, las inversiones a realizar en infraestructuras dependen de cada país, sin perjuicio de la posible obtención de financiación europea por lo que la capacidad de los gestores de los

corredores internacionales de mercancías es limitada en este aspecto, esencial por otra parte para la promoción de este medio de transporte.

4. Governance of the Rail Freight Corridors

a) Architecture and decision-making

i) How appropriate do you consider that the architecture of the governance structure of the Rail Freight Corridors is?

Very appropriate

Appropriate

Somewhat appropriate

Not appropriate

No opinion

(ii) In practice, how responsive is the current governance structure acting, e.g. to identify and tackle issues hampering cross-border rail freight in Europe?

Very responsive

Responsive

Somewhat responsive

Not responsive

No opinion

(iii) The Rail Freight Corridor Regulation foresees unanimity for the decisions of both the Executive Board and Management Board. Do you consider this unanimity principle appropriate to ensure an effective management of the Rail Freight Corridors?

Very appropriate

Appropriate

Somewhat appropriate

Not appropriate

No opinion

Please comment and specify

1100 character(s) maximum

En el momento de aprobación del Reglamento 913/2010, a juicio de la CNMC la estructura de gobierno del corredor ferroviario que diseñó se considera apropiada, incluyendo tanto a los Estados Miembros, a través de la comisión ejecutiva, y a los administradores de infraestructuras, mediante el consejo de administración. Efectivamente, se considera que la comisión ejecutiva tuvo un peso importante en los inicios del establecimiento de los corredores para su puesta en marcha en la que deben establecerse los acuerdos políticos entre los Estados involucrados.

Sin embargo, una vez ya lanzados los corredores se considera que el papel de la comisión ejecutiva debe ser menos relevante, ya que la gestión del corredor debe desarrollarse fundamentalmente por el consejo de administración con la vocación de satisfacer las necesidades del mercado. Efectivamente, el papel de la comisión ejecutiva podría desvirtuar la independencia de los administradores de infraestructuras conjuntamente, y del consejo de administración, como gestor, al tener que aprobar elementos como el plan de inversiones (artículo 11 del Reglamento) y el marco para la adjudicación de la capacidad (art. 14.1). Por ello, y de cara a una reforma del Reglamento, se deberían limitar las funciones que actualmente tiene asignada la comisión ejecutiva.

Respecto a las decisiones adoptadas por los órganos de gobierno, se estima que las decisiones deben ser adoptadas por unanimidad con carácter general para cuestiones de interés global del corredor. Sin embargo, para aspectos más locales, deberían admitirse excepciones a la regla de la unanimidad; por ejemplo, en el marco del corredor 4, en un tráfico entre España y Portugal no debiera un tercer país, como Alemania, poder bloquear decisiones con un voto en contra.

b) Effectiveness and commitment of the governance bodies

(i) In your opinion, how effective are the Member States in promoting the implementation of the Rail Freight Corridors?

Very effective

Effective

Somewhat effective

Not effective

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La voluntad de los Estados miembros ha sido determinante para la creación de los corredores internacionales de mercancías así como en su implementación efectiva. Así, por ejemplo, la cooperación entre los Estados Miembros de los diferentes países así como de los administradores de infraestructuras y reguladores nacionales, ha permitido que en España se hayan puesto en marcha los corredores 4 y 6.

(ii) In your opinion, how effective do you deem the Management board in performing its tasks?

Very effective

Effective

Somewhat effective

Not effective

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

El consejo de administración del corredor es, a juicio de la CNMC, esencial para asegurar la eficiencia de estas estructuras. En términos generales, se considera que estos órganos han realizado las tareas que tienen encomendadas de forma eficaz, implementando la ventanilla única, que simplifica los trámites relativos a la asignación de capacidad en el corredor, y publicando elementos esenciales para garantizar el acceso de las empresas ferroviarias, como es el documento de información del corredor (CID).

Sin embargo, para que la labor del consejo de administración sea realmente efectiva, a la vista de los datos disponibles, es necesario que el Reglamento amplíe el concepto de corredor, asignando al consejo funciones en relación con la mejora de la puntualidad, la gestión de tráfico, la coordinación de la capacidad del corredor con la capacidad de las terminales, el desarrollo de las aplicaciones telemáticas que permitan un seguimiento en tiempo real de los trenes, etc.

(iii) In your opinion, how effective are the Advisory groups for railway undertakings and terminals in identifying issues important for the users of the Rail Freight Corridors?

Very effective

Effective

Somewhat effective

Not effective

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Para que los corredores sean efectivos en la captación de nuevos tráficos es esencial que cuenten con una oferta atractiva para los clientes finales, para lo que el contacto con ellos resulta esencial. Las empresas ferroviarias y las instalaciones de servicio son elementos esenciales en la prestación de los servicios ferroviarios, por lo que sus aportaciones resultan esenciales para el correcto diseño de la oferta ferroviaria en los corredores. Por tanto, sería interesante reforzar el papel de estos grupos consultivos, para que sus opiniones sean tomadas en consideración por parte del consejo de administración del corredor.

Además, en caso de falta de acuerdo entre el consejo de administración y la opinión de estos grupos, la CNMC considera que no debería ser la comisión ejecutiva la mediadora entre las partes dado que, como se ha dicho, tiene un claro conflicto de intereses al ser los Estados Miembros componentes de dicha

comisión y propietarios de los administradores de infraestructuras. En este sentido, daría mayor seguridad jurídica y relevancia en las opiniones vertidas por los grupos consultivos que las diferencias entre ambas partes fueran dirimida por el regulador nacional a que hace referencia el art. 56 de la Directiva RECAST.

(iv) Please list, if any, some positive achievements and negative impacts of the work of the governance structure?

1100 character(s) maximum

Como se ha dicho, la actual estructura ha sido positiva para garantizar el lanzamiento efectivo de los corredores internacionales de mercancías. La comisión ejecutiva como órgano que representa a los estados miembros ha jugado un papel fundamental para asegurar la voluntad política en la consecución de estos objetivos.

Sin embargo, una vez puesto en marcha, debe asegurarse una gestión profesional y orientada al mercado del corredor por lo que la comisión ejecutiva no debería asumir funciones relacionadas con la misma. Por tanto se considera que la comisión ejecutiva no debería asumir competencias que el consejo de administración pueda realizar de forma más efectiva como la aprobación del plan de inversiones o del acuerdo marco de adjudicación de capacidad.

Finalmente, a juicio de la CNMC, la comisión ejecutiva tiene asignadas competencias de mediación, por ejemplo, entre los grupos consultivos y el consejo de administración (art. 8.7 del Reglamento). No debe olvidarse que los gestores de las infraestructuras son propiedad de los Estados Miembros por lo que la comisión ejecutiva tiene un claro conflicto de intereses para resultar un mediador imparcial. Por tanto se estima que la gobernanza de los corredores debería reformarse para que los reguladores nacionales a que se refiere el art. 56 de la Directiva RECAST tengan un papel más relevante en la resolución de estas disputas.

(v) In your opinion, do you think that it would be beneficial for the development of a Rail Freight Corridor if an independent European coordinator (not necessarily the corresponding Core Network Corridor coordinator), with political influence and negotiation experience, would chair its Executive Board, in order to push the corridor forward, for example by identifying the right issues to tackle and negotiating with the relevant Member States and Infrastructure Managers to pursue the corresponding actions needed?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

A juicio de la CNMC, el papel de este coordinador podría tener su utilidad en la fase inicial de negociación para el establecimiento y lanzamiento de un corredor como, por ejemplo, en la actualidad con la creación de los posibles corredores 10 y 11.

Una vez lanzado el corredor, su gestión debe desarrollarse fundamentalmente por el consejo de administración con la vocación de satisfacer las necesidades del mercado. Los argumentos expuestos en la respuesta anterior son, en opinión de la CNMC, también aplicables a esta figura.

c) Involvement of sector stakeholders

(i) Do you consider that sector stakeholders are appropriately involved in the governance structure?

Yes

No

No opinion

if no, please specify

1100 character(s) maximum

Como se ha dicho anteriormente, en opinión de la CNMC, en la actualidad existen grupos consultivos de empresas y terminales, si bien su papel es limitado en la actual estructura de gobierno del corredor ferroviario. Por tanto, en línea con la respuesta 4.b.iii), sería interesante reforzar el papel de estos grupos, para que sus opiniones sean tomadas en consideración por parte del consejo de administración del corredor. Para ello, debería asegurarse que el consejo de administración no pudiera tomar una decisión en contra de la opinión de los grupos consultivos sin una adecuada justificación. Finalmente, como se ha señalado, las divergencias entre el consejo de administración y los grupos consultivos no deberían ser dirimidas por la comisión ejecutiva.

Por otra parte, existen otros agentes implicados en el tráfico de mercancías por ferrocarril que actualmente no gozan de ningún papel en la gobernanza del corredor. Así, por ejemplo, los cargadores que pueden solicitar, a nivel nacional, capacidad en la red e instalaciones de servicio deberían también contar con un papel en la gestión de los corredores.

(ii) Currently the Regulation does not foresee a formal representation of the Advisory Groups within the Executive Boards or Management Boards (but does not forbid it). In practice some Executive Boards invite the spokesperson of the advisory groups to report, but this practice is not generally used. In your opinion, should representative(s) of the advisory groups attend the board meetings?

Yes, through a permanent participation right

Yes, depending on the issues on the agenda, through mandatory invitation from the board(s)

Yes, depending on the issues on the agenda, through voluntary invitation from the board(s)

No, it is not necessary

(iii) Currently the Regulation does not explicitly foresee the possibility for applicants that are not railway undertakings (non RU-applicants or "authorized applicants" according to Regulation (EU) 913/2010) to be members of the Advisory groups (but does not forbid it). Should the advisory groups be extended to non RU-applicants?

Yes

No

No opinion

(iv) Should the terminal managers and port authorities have an enhanced role in the governance structure?

Yes

No

No opinion

If yes, should they have a role in the Management Board?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

En el contexto de una representación más adecuada del conjunto de participantes que intervienen en el transporte de mercancías por ferrocarril se considera que sería adecuado que las empresas ferroviarias participaran en las reuniones de los órganos de gobierno del corredor siempre que se trataran asuntos que les afectan. Una relación directa entre los administradores con sus clientes es relevante para asegurar un diseño de la oferta a la medida de las necesidades de los usuarios finales.

Por el mismo motivo, los grupos consultivos deberían ampliarse a solicitantes que no sean empresas ferroviarias por la labor relevante que para el transporte representan otros agentes como cargadores, navieras...

Los gestores de terminales y autoridades portuarias deben tener un papel más destacado en la gestión del corredor, ya que tienen una influencia destacada en la gestión de la capacidad de las terminales que debe coordinarse con la asignación de surcos en el corredor. En particular, a juicio de la CNMC, las ventajas del corredor internacional de mercancías podrían incrementarse sensiblemente si se pudiera solicitar la capacidad tanto de los surcos como de las instalaciones de

forma centralizada y coordinada. Con este fin es necesario involucrar a estos explotadores que, de acuerdo con el marco regulador vigente, cuentan con un importante margen de gestión.

d) Working groups

In certain Rail Freight Corridors, working groups have been set up with relevant stakeholders (infrastructures managers, railway undertakings, ministry representatives, regulators, national safety authorities, the European Commission, the European Railway Agency, etc.), coming from different Member states.

(i) In your opinion, to what extent has the Rail Freight Corridor concept facilitated the setting-up of such working groups across borders?

Very significantly

Significantly

Somewhat significantly

Not significantly

No opinion

(ii) In your opinion, to what extent are the working groups contributing to solve issues hampering cross-border rail freight?

Very significantly

Significantly

Somewhat significantly

Not significantly

No opinion

e) Involvement of public authorities

Do you think that giving a formal role in the Rail Freight Corridors to further public authorities (such as the European Railway Agency and the National Safety Authorities) would bring an added-value?

Yes

No

No opinion

If yes, please explain which role?

1100 character(s) maximum

En opinión de la CNMC, los corredores internacionales de mercancías deben ser organizaciones dirigidas a diseñar una oferta de capacidad transfronteriza competitiva capaz de atraer tráfico que actualmente están reservados a la carretera. En este sentido, la incorporación de cualquier organismo adicional que

no aporte esta visión comercial a la gestión del corredor podría distorsionar el fin último del mismo.

Dicho lo anterior, los organismos mencionados, como Agencia Ferroviaria Europea o las autoridades nacionales de seguridad, deben cumplir con sus competencias en el ámbito de la seguridad ferroviaria, pero con una independencia organizativa de los órganos de gobierno de los corredores de mercancías. Del mismo modo sucede con otros organismos como pueden ser los propios reguladores.

Por tanto, a juicio de la CNMC, y sin perjuicio de las competencias de los organismos involucrados en el transporte de mercancías por ferrocarril, la gobernanza de los corredores internacionales de mercancías debe incluir únicamente a aquellos agentes que aporten una visión comercial sobre las necesidades de los clientes finales, al objeto de diseñar ofertas competitivas.

f) Dual Governance

Some corridor sections belong to more than one Rail Freight Corridor which leads to situations of multiple governance.

Do you think that the Regulation should contain provisions on the division of competences between the Rail Freight Corridors concerned in the case of sections belonging to more than one Rail Freight Corridor?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

A juicio de la CNMC, la regulación debería establecer algún criterio general de cooperación entre los diversos organismos de gestión de los corredores involucrados para estos casos, ya que es cierto que la asignación de capacidad y la gestión de tráfico deben ser acordadas entre ambos. Así, por ejemplo, esta cooperación debería permitir que capacidad excedentaria en un corredor fuera adjudicada al otro o que las reglas de adjudicación de capacidad fueran similares, al menos en esos tramos de la red.

Por otra parte, parece adecuado destacar el papel que puede presentar el regulador para la resolución de conflictos que pudieran presentarse en estos casos por inadecuada coordinación entre las reglas de cada corredor.

En España, este caso sucede en los corredores 4 y 6 que comparten el tramo de la red entre Madrid y Algeciras.

g) Monitoring of the operation of the Rail Freight Corridors

(i) In case a stakeholder, e.g. a customer, complains about the functioning/operation of a Rail Freight Corridor, in your opinion to whom should this stakeholder direct its complaint:

To the Executive Board

To the Regulatory Body

To the Management Board

To the European Commission

Who should handle this complaint?

1100 character(s) maximum

En opinión de la CNMC, la resolución de conflictos entre los usuarios de los corredores ferroviarios debería ser competencia del organismo regulador, en línea con lo previsto en el artículo 20 del Reglamento 913/2010 y el artículo 56 de la Directiva RECAST.

Es claro que tanto la comisión ejecutiva como el consejo de administración de los corredores tienen un claro conflicto de intereses para poder resolver conflictos en relación con sus propios actos. Por tanto, para que las empresas ferroviarias y demás candidatos cuenten con la adecuada seguridad jurídica es necesario que un organismo independiente dirima este tipo de disputas.

Finalmente, la Comisión Europea tampoco podría ser el organismo mejor posicionado dado que el concepto de operación del corredor es difícil de definir, pudiéndose dar situaciones de un conflicto que afectara tramos del corredor y ramales no incluidos en el mismo pero esenciales para realizar el transporte de mercancías punto a punto.

Por tanto, el actual modelo, basado en la subsidiaridad, parece el más adecuado, siendo el regulador competente aquél donde reside el administrador de infraestructuras afectado y trasladando al regulador competente aquellas quejas referentes al funcionamiento de los órganos de gobernanza del corredor, consejo de administración y ventanilla única.

Should the Regulation foresee powers of remedial actions in addition to the one already foreseen?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Se podría prever la posibilidad de plantear quejas/reclamaciones al órgano gestor del corredor, sin perjuicio de las que se puedan plantear al organismo regulador.

(ii) Today the Rail Freight Corridors tend to increase the cooperation among them; this cooperation is not mandatory (but has been set up between the RAGs, between the Management Boards, and between the Executive Boards): in your opinion should this kind of cooperation inter-Rail Freight Corridors be mandatory formalised?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Esta cooperación entre corredores se ha visto necesaria para abordar temas comunes que afectan a todos los corredores, como pueda ser la asignación de capacidad o la gestión del tráfico. Asimismo hay casos de líneas ferroviarias pertenecientes a más de un corredor o casos en que un tren puede circular por varios corredores, por lo que, en línea con lo señalado en la respuesta a la pregunta 4.f), la cooperación entre corredores es necesaria.

Por otra parte, la armonización de elementos resulta no solo necesaria sino también deseable, de forma que las empresas ferroviarias y resto de candidatos no perciban los corredores internacionales como entes individuales y aislados. A juicio de la CNMC, cada corredor constituye una parte de una red ferroviaria más extensa, compuesta por otros corredores, así como otras líneas férreas que no forman parte de los corredores designados. En este sentido, es importante eliminar cualquier obstáculo e impedimento para la coordinación e integración entre los corredores, promoviéndose desde la regulación la perspectiva de red que configuran los 9 corredores internacionales actuales.

h) Do you have any other comment(s) on the governance structure of the Rail Freight Corridors?

1100 character(s) maximum

En relación a la estructura de gobierno de los corredores ferroviarios destaca especialmente el papel más influyente que debieran tener los grupos consultivos y el más secundario que debería adoptar la comisión ejecutiva del corredor una vez que se pone en marcha. En todo caso no es preciso añadir nada a lo ya explicado en este apartado 4.

5. Governance of Rail Freight Corridors and Core Network Corridors

Which benefits and/or disadvantages do you see in the involvement of the Rail Freight Corridors in the work of the TEN-T Core Network Corridors and vice-versa? Which form could this involvement take?

How do you assess the current cooperation between the governance bodies of the Rail Freight Corridors and the Core Network Corridor fora and/or the corresponding coordinators?

1100 character(s) maximum

Como se ha dicho anteriormente, la adecuación de las infraestructuras resulta un elemento esencial para la competitividad del transporte ferroviario de mercancías. Así, la falta de interoperabilidad de las redes, los diferentes anchos de vía o las limitaciones a la capacidad hacen que el ferrocarril eleve sus costes con respecto a otros medios de transporte. De nuevo es también preciso señalar que en los recorridos internacionales, el ferrocarril podría ser especialmente competitivo, dado el rango de distancias de que se trata.

Dada la importancia de las inversiones y el efecto que podrían tener en el tráfico transfronterizo, debe existir una total coordinación entre los TEN-T Core Network Corridors (en adelante, TEN-T CNC) y los RFC, de modo que se puedan aprovechar las sinergias de un adecuado trabajo conjunto. Cada corredor ferroviario plantea anualmente un completo análisis de mercado, que se incluye en el respectivo plan de implementación del corredor, y que debe ser compartido con el respectivo Core Network Corridor (en adelante, CNC). Este estudio puede señalar las prioridades en las inversiones dentro de las TEN-T CNC. Asimismo el marco financiero, dependiente del CNC, debería tener presente las necesidades particulares de inversión de cada corredor ferroviario en el marco de las necesidades conjuntas.

En todo caso, y a pesar de la interrelación entre ambos, parece adecuada una independencia de los órganos de gobernanza entre ambos.

6. Geographical definition of the Rail Freight Corridors

a) Do you consider that the geographical routes of the Rail Freight Corridors defined in the annex of the Regulation are relevant to meet the objective of the Rail Freight Corridor Regulation which is to boost the competitiveness of rail freight?

Yes

Partly

No

No opinion

b) Do you consider that the specific railway lines and terminals designated to the current Rail Freight Corridors are **relevant** to meet the objective of the Rail Freight Corridor Regulation which is to boost the competitiveness of rail freight?

Yes

Partly

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Las rutas geográficas definen el inicio, el final y los principales puntos de paso de los corredores ferroviarios de mercancías, y se contienen en el anexo del Reglamento, mientras que las líneas y terminales se recogen para cada corredor en el documento de información del corredor.

Sin perjuicio del análisis que se pueda realizar en otros países, en el caso de España, la actual definición de los corredores 4 y 6 incorporan las principales relaciones de tráfico internacional (las dos principales fronteras con Francia – Irún y la Jonquera –, con Portugal – Fuentes de Oñoro – así como las principales terminales de mercancías y puertos con terminal ferroviaria).

Por tanto, la actual definición de los RFC, al menos en lo que se refiere a España, recogen los elementos más relevantes para incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías.

c) Do you consider that the specific railway lines and terminals designated to the current Rail Freight Corridors are **sufficient** to meet the objective of the Rail Freight Corridor Regulation which is to boost the competitiveness of rail freight?

Yes

No, there is a need to designate further lines/terminals

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Como se ha comentado anteriormente, en el caso de España, parecen suficientes los recorridos incluidos en los corredores 4 y 6. Efectivamente, estos dos corredores cubren esencialmente los pasos fronterizos donde se concentran los mayores tráficos de mercancías, ya sean ferroviarios o por carretera. Igualmente, se incluyen los puertos más relevantes, como Barcelona, Valencia, Bilbao o Algeciras, así como las terminales de mercancías con mayor tráfico.

Dicho lo anterior, podría ser necesario replantearse algunos ramales que actualmente no pertenecen a los corredores pero para los que existe una demanda relevante de capacidad. Así, por ejemplo, en España es relevante la conexión del puerto de Santander, Gijón o A Coruña con el corredor 4.

d) In your view, how significant should market needs be when designing the routes (the geographical definition specified in the annex of the Regulation, which does not specify specific railway lines) of the Rail Freight Corridors?

Very significant

Significant

Somewhat significant

Not significant

No opinion

e) In your view, how significant should market need be when designating railway lines or terminals to a Rail Freight Corridor?

Very significant

Significant

Somewhat significant

Not significant

No opinion

f) In relation to questions d) and e), which other criteria should be taken into account?

1100 character(s) maximum

La definición de las rutas, con carácter inicial, y las líneas ferroviarias y terminales, después, deben basarse en un análisis de mercado que determine las necesidades presentes y futuras. Este análisis debe tener presente no solo el transporte ferroviario, sino también los otros medios de transporte existentes (carretera, marítimo, vías navegables,...).

El objetivo de los gestores del corredor debería ser intentar captar nuevos tráfico, ya sea mediante el diseño de los surcos internacionales o de las rutas del corredor, con el objetivo de sustituir parte del tráfico de otros medios de transporte, en particular, la carretera. En este contexto, también deberían estudiarse cuales son las inversiones más adecuadas que se deben acometer tras la realización del oportuno análisis coste-beneficio.

g) Do you see a need for procedures to modify the principal routes of the Rail Freight Corridors, e.g. removing route sections or merging of Rail Freight Corridors?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Se considera adecuado el procedimiento establecido en el artículo 6 del Reglamento, de modo que no se ha observado hasta la fecha la necesidad de su modificación.

h) The initial nine Rail Freight Corridors have been largely aligned with the TEN-T Core Network Corridors in terms of geographical definition, in order for the Rail Freight Corridors to form the rail freight backbone of the Core Network Corridors.

Which benefits and/or shortcomings do you see in this alignment between the Rail Freight Corridors and the TEN-T Core Network Corridors?

1800 character(s) maximum

Anteriormente se ha comentado que, por una parte, algunos de los principales problemas que afronta el transporte de mercancías por ferrocarril se deben a la falta de competitividad de este medio de transporte y que su resolución requiere de inversiones para solventar cuellos de botella en la red o la falta de interoperabilidad de las infraestructuras. Por otra parte, al menos en el caso español, la actual definición geográfica de los corredores internacionales recoge los principales recorridos tanto ferroviarios como de otros medios de transporte. Por tanto, a priori puede concluirse que las inversiones en los corredores ferroviarios en su actual definición mejorarían las rutas con mayor tráfico de mercancías por lo que tiene todo el sentido la alineación de ambos mecanismos.

Además, existen importantes sinergias entre los trabajos de los TEN-T CNC y los RFC. Cada corredor ferroviario plantea anualmente un completo análisis de mercado, que se incluye en el respectivo plan de implementación del corredor, y que debe ser compartido con el respectivo CNC. Asimismo el marco financiero, dependiente del CNC, debería tener presente las necesidades particulares de inversión de cada corredor ferroviario en el marco de las necesidades conjuntas.

7. Expected developments

Through the establishment of the Rail Freight Corridors, what developments did you expect in 2010 for the period 2010 – today? What do you expect in the short term, and by 2030?

a) in terms of reliability, punctuality, quality and efficiency of freight train services?

	Very positive developments	Positive developments	No developments	Negative developments	Very negative developments	No opinion
2010-today			X			
In the short term		X				
Over the period 2010-2030	X					

Please comment

1100 character(s) maximum

Hasta la fecha y si bien se han dado pasos en la dirección correcta, los datos muestran todavía niveles elevados de impuntualidad de los trenes de mercancías en los corredores. Así, en el corredor 4 se estima que el 20 % de los trenes entre España y Francia se retrasan y en torno a un 40% entre España y Portugal. Este aspecto también aparece entre los elementos que peor valoran los clientes de los corredores.

Por ello, parece adecuada la implementación de medidas encaminadas a mejorar estos aspectos de forma coordinada dado que en el tráfico internacional de mercancías, la calidad final del servicio depende de la acción de todos los componentes del mismo. Así, por una parte, la aplicación de un sistema de incentivos sobre los cánones ferroviarios coordinada, que asigne responsabilidades sobre los retrasos a las partes involucradas en la operación, con el consiguiente pago a las partes afectadas daría incentivos a una mejora general de la gestión.

Asimismo, la implementación del Train Information System (TIS), que permita conocer la posición de los trenes en tiempo real supondría un buen avance. Se considera que este sistema debería estar disponible para los gestores de terminales y los clientes, con el fin de proporcionar una información de interés a todos los actores involucrados.

La implementación de estos aspectos, en caso de producirse, harían más fiable y puntual el transporte de mercancías por ferrocarril en el futuro.

b) in terms of traffic management?

	Very positive developments	Positive developments	No developments	Negative Developments	Very negative developments	No opinion
2010-today			X			
In the short term		X				
Over the period 2010-2030	X					

Please comment

1100 character(s) maximum

La gestión del tráfico es una de las cosas en las que se ha trabajado, por ejemplo mediante la elaboración de guías por la RNE, existiendo sin embargo un amplio

margen de mejora ya que es uno de los aspectos peor valorado por los clientes de los corredores.

La gestión del tráfico debe cuidar aspectos delicados como la coordinación de las obras o la gestión de incidencias.

c) in the field of infrastructure development?

	Very positive developments	Positive developments	No developments	Negative developments	Very negative developments	No opinion
2010-today		X				
In the short term		X				
Over the period 2010-2030	X					

Please comment

1100 character(s) maximum

El desarrollo de las infraestructuras constituye un aspecto clave para el buen funcionamiento de los corredores. A este respecto el caso de España es singular, ya que tiene un ancho de vía diferente del estándar europeo, aspecto que provoca que en la frontera hispano-francesa se produzca un largo proceso de cambio de carga entre trenes o de cambio de boggies, que dura unas 6-8 horas.

En definitiva, este campo incluye todas las actuaciones que conducen a una mejora de la interoperabilidad y seguridad, mediante las inversiones en infraestructura, material móvil, instalaciones de electrificación e instalaciones de seguridad y comunicaciones (como el ERTMS).

En el caso español, de producirse estas inversiones y solventarse los cuellos de botella identificados en los corredores ferroviarios, en términos de electrificación y vías únicas, así como el ancho de vía, que incrementa los costes de la operación, la cuota modal del transporte por mercancías podría incrementarse sensiblemente.

d) in terms of capacity allocation procedures?

	Very positive	Positive	No	Negative	Very negative	No

	developments	developments	developments	developments	developments	opinion
2010-today		X				
In the short term		X				
Over the period 2010-2030	X					

Please comment

1100 character(s) maximum

Hasta la fecha se ha creado la ventanilla única como mecanismo para facilitar la solicitud de surcos coordinados en el corredor, lo cual es positivo por la simplificación administrativa que supone para el cliente. Sin embargo, de acuerdo con los datos suministrados por ADIF, las empresas ferroviarias son todavía reticentes a utilizar de forma generalizada las facilidades que suponen los corredores internacionales. Así, se observa una significativa mejora en el corredor Atlántico donde para la programación del ejercicio 2015/2016, más del 55% de las peticiones de capacidad utilizarán la ventanilla única del corredor, lo que permite una asignación de capacidad coordinada en todos los países en los que discurre.

Por el contrario, en el corredor Mediterráneo, esta opción es todavía minoritaria y se observa cierta reducción en su uso.

Por otra parte el proceso de asignación de capacidad se efectúa mediante los surcos internacionales pre-definidos (PaPs) en la programación anual y, posteriormente, las solicitudes más tardías y los surcos *ad-hoc*. Este procedimiento ha sido criticado por su rigidez y su alejamiento de las necesidades del mercado. En la actualidad RNE está trabajando en un nuevo "*Redesign of the international Timetabling Process*".

Asimismo, una gran mejora en la asignación de la capacidad se conseguiría coordinando adecuadamente los surcos del corredor con las necesidades de capacidad en las terminales.

En definitiva, en caso de implementarse las medidas propuestas para los corredores, dotando de mayor flexibilidad al proceso, e incluyendo la capacidad en las terminales, el impacto de este concepto podría ser muy positivo en el futuro.

8. Punctuality and priority

a) The Regulation foresees the adoption of common targets for punctuality and/or guidelines for traffic management, and the drawing up of priority rules for the management of different types of traffic, in case of disturbances of train movements.

In case of disturbances, have you perceived a positive evolution with regard to **punctuality**?

Yes, it has improved

No changes are perceived

No, it has worsened

No opinion

In case of disturbances, have you perceived a positive evolution with regard to **traffic management**?

Yes, it has improved

No changes are perceived

No, it has worsened

No opinion

b) The Regulation lays down one concrete priority rule in the event of disturbance: the train path allocated to freight trains which comply with their scheduled time in the working timetable should not be modified, as far as possible.

(i) Do you consider this priority rule as appropriate?

Yes

No

No opinion

(ii) In practice, have you seen any effect of this rule?

Yes

No

No opinion

c) Do you think that strict punctuality targets and stronger priority rules should be promoted

(i) in the Rail Freight Corridors?

Yes, more strongly

It should remain as it is

This should be less promoted

No, this should not be promoted

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Las encuestas de satisfacción de los clientes de los corredores muestran que uno de los principales problemas que lastran la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril es su fiabilidad y falta de puntualidad. Esto incorpora incertidumbres sobre la hora de recepción de la mercancía, incrementando los costes.

En el contexto del tráfico internacional, como es el caso de los corredores ferroviarios, las mejoras en estos aspectos obliga a realizar actuaciones conjuntas para una mejora integral del funcionamiento del mismo, las cuales deben estar impulsadas por el órgano de gestión del corredor (Consejo de Administración) sobre todos los gestores que lo componen.

Como se ha dicho, la promoción de los objetivos estrictos de puntualidad parece un objetivo adecuado que se podría alcanzar mediante la implementación de un programa de incentivos único para el corredor, con independencia de los sistemas existentes en los países miembros. De este modo, las actuales previsiones incluidas en el art. 19 del Reglamento no parecen estar dando sus frutos, por lo que serían necesarias medidas más prescriptivas para lograr la coordinación de estos sistemas.

Por otra parte, las reglas de prioridad ante incidencias afectan a la puntualidad del tráfico ferroviario por lo que la introducción de unas reglas de prioridad más fuertes para el corredor completo permite evitar incertidumbres o discrecionalidades para la gestión del tráfico del corredor.

(ii) for international freight trains on any routes?

Yes, more strongly

It should remain as it is

This should be less promoted

No, this should not be promoted

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Para otras rutas internacionales, que queden fuera de los corredores ferroviarios de mercancías (RFC), el Reglamento objeto de esta consulta no resulta de aplicación, de modo que se deben regir por las otras normas existentes.

En definitiva, los RFC y el resto de redes funcionan de forma diferente al estar sometidas a diferente regulación.

(iii) for freight trains in general (including national ones)?

Yes, more strongly

It should remain as it is

This should be less promoted

No, this should not be promoted

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Ver respuesta a la pregunta 8.ii) anterior.

d) Do you think that priority rules should be harmonised among all the Rail Freight Corridors?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Las reglas de prioridad deberían ser armonizadas entre los corredores para establecer cierta coherencia entre todos los corredores ferroviarios de mercancías definidos.

En todo caso, el tema puede no ser sencillo debido a las características diferentes y singulares de los tráficos en cada corredor.

e) In your opinion, under which circumstances, should **passenger trains have the priority over freight trains?**

All circumstances

Specific circumstances

None

If 'specific circumstances', please specify:

1100 character(s) maximum

El aspecto de prioridad entre trenes debe depender de cada caso concreto a analizar, no siendo posible fijar con anticipación si los trenes de mercancías deben tener prioridad sobre los viajeros o viceversa.

En todo caso, la apuesta por los corredores de mercancías aconseja respetar al máximo los surcos adjudicados en el corredor para el transporte internacional de mercancías.

f) In your opinion, under which circumstances, should **freight trains** have the priority over passenger trains?

All circumstances

Specific circumstances

None

If 'specific circumstances', please specify:

1100 character(s) maximum

Ver respuesta a la pregunta 8.e) anterior

9. Traffic Management and coordination of works

a) Have you perceived developments due to the coordination of traffic management foreseen in the Regulation?

Positive developments

No changes

Negative developments

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La coordinación de la gestión del tráfico a lo largo del corredor exige tener unas reglas claras, para lo cual el RNE ha elaborado una guía. Se debe prestar una atención especial a las operaciones a realizar en las fronteras de los países, donde en ocasiones hay que cambiar de locomotora, de conductor o distintas operaciones de cambio de ejes, de tren o de carga.

En todo caso, es un aspecto que se debe mejorar ya que en las encuestas de valoración ha resultado ser muy mal valorada por los usuarios.

b) Do you think that the role of the Rail Freight Corridors regarding coordination of traffic management should be modified?

It should be strengthened

It should remain as it is

It should be reduced

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La coordinación de la gestión del tráfico debe ser reforzada, para lo cual lo primero es apostar por una interoperabilidad efectiva a lo largo del corredor lo cual contribuirá a una gestión del tráfico más sencilla. Por ejemplo, si el ancho de vía es el mismo, se disminuyen los problemas de gestión que pueden sufrir por las operaciones a realizar en la frontera. Del mismo modo sucede con la electrificación o los sistemas de seguridad y comunicaciones, que en caso de ser análogos se simplifica su gestión.

Igualmente, un programa de incentivos armonizado para todo el corredor mejorará sin duda la gestión del tráfico al promocionarse el uso efectivo del surco reservado por cada tren.

Finalmente, un seguimiento en tiempo real de cada tren por parte del gestor de la infraestructura, de los gestores de terminales y del cliente, resulta de interés para que todos los actores planifiquen adecuadamente sus recursos.

c) How do you perceive the coordination of works (possessions) in the Rail Freight Corridors in practice?

Very good

Good

Sufficient

Not sufficient

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

De acuerdo con las encuestas realizadas a los usuarios, este es uno de los aspectos peor valorados. Parece recomendable detallar en mayor medida las obras a acometer en los corredores (en el documento de información del corredor) y sus implicaciones sobre el funcionamiento de los mismos. Asimismo, parece oportuno involucrar a clientes y empresas ferroviarias con el fin de escuchar la opinión de estos actores y poder tenerla en cuenta para realizar las actuaciones con los menores perjuicios posibles.

De nuevo, un sistema de incentivos adecuado y armonizado para todo el corredor daría los incentivos correctos a los administradores de las infraestructuras para dar la información suficiente y en tiempo para que las empresas ferroviarias y los candidatos pudieran reprogramar sus rutas.

10. Infrastructure development

a) Should the Rail Freight Corridors have a role in the implementation of the following infrastructure requirements laid down in Article 39 of Regulation 1315/2013 (to be implemented by 2030 on the Core Network): 740m train length, 22.5t axle load, electrification, 100 km/h speed?

Yes

Partly

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Los corredores ferroviarios de mercancías deben definir, según se especifica en el artículo 11 del Reglamento 913/2010, el plan de inversiones a realizar a medio y largo plazo. Cada actuación debe estar suficientemente justificada, de modo que esté suficientemente estudiada, se conozca su coste y los beneficios que aportaría. Asimismo este estudio debe estar particularizado, ya que idénticas actuaciones no presentan los mismos efectos en diferentes corredores.

Por otra parte, es precisa una adecuada coordinación entre los RFC y los TENT-T CNC.

b) The deployment of European Railway Traffic Management System (to be implemented by 2030 on the Core Network) presupposes a close coordination between the deployment on the trackside and the on-board. Moreover some Rail Freight Corridors have merged with the so-called European Railway Traffic Management System Corridors.

In your opinion, should the Rail Freight Corridors have a particular role to play in the operational deployment of the European Railway Traffic Management System?

Yes

Partly

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

El ERTMS es un sistema de gestión del tráfico que pretende garantizar la interoperabilidad y la seguridad del tráfico ferroviario. Su adecuado desarrollo a nivel del corredor exige una planificación de las actuaciones a acometer por parte de los gestores del corredor.

En todo caso, muchos agentes deben involucrarse para que el ERTMS en los corredores sea un éxito. No solo los Estados miembros y los gestores de infraestructura para equipar la vía, sino también las empresas ferroviarias, las autoridades nacionales de seguridad y la ERA para equipar el material rodante.

c) In your opinion, should the Rail Freight Corridors have a particular role to play in the deployment of any other infrastructure parameters (e.g. related to loading gauge)?

Yes

Partly

No

No opinion

If yes, please specify which ones:

1100 character(s) maximum

El corredor ferroviario de mercancías debe jugar un papel importante en la definición de los parámetros ferroviarios de infraestructura, que en todo caso deben apostar por una mejora de la interoperabilidad y seguridad. Los parámetros ferroviarios dependen de los objetivos que se pretendan y las inversiones que se pudieran requerir, aspectos que deben ser estudiados con detalle para tomar las mejores decisiones para potenciar el transporte del corredor.

d) Coordination of investments

(i) How would you describe the added-value of the Rail Freight Corridors in terms of coordination of investments across borders?

Very significant

Significant

Somewhat significant

Not significant

No opinion

(ii) Do you think that the role of the Rail Freight Corridors in terms of coordination of investments should be modified?

It should be strengthened

It should remain as it is

It should be reduced

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

El papel de los corredores ferroviarios de mercancías en materia de coordinación de inversiones es básico para definir en el plan de inversiones las actuaciones más convenientes para potenciar el corredor. Este plan es elaborado por el consejo de administración y aprobado por la comisión ejecutiva, según se establece en el artículo 11 del Reglamento 913/2010.

Es preciso esperar más tiempo para analizar el funcionamiento de este aspecto, debido a que los corredores llevan operativos poco tiempo. En todo caso, la principal dificultad radica en que la financiación de las inversiones no depende de

los órganos de gobierno de los corredores, sino de los Estados miembros y, en su caso, de los posibles fondos europeos que se puedan destinar a este fin.

11. Small-scale investments

Do you think that the Rail Freight Corridors should have access to dedicated financial resources, having the competence to take the decision for small-scale investments along the corridors?

1400 character(s) maximum

Los órganos de gobierno del corredor deben proponer las inversiones que deben realizarse en el corredor teniendo en cuenta coste y beneficio de las mismas.

Sin embargo no parece que el propio corredor sea el que deba tener un presupuesto para la realización de las obras (de pequeña o gran escala), ya que las obras deben ser realizadas por el titular de la línea, es decir el gestor de infraestructuras del estado miembro correspondiente. Es claro que estas inversiones pueden repercutir en otros servicios que nada tienen que ver con los servicios de mercancías del corredor por lo que la ejecución debe recaer, como se ha dicho, en el gestor de las infraestructuras en cuestión.

12. Last-mile infrastructure

a) Do you think that the Rail Freight Corridors should play a role in promoting the access to information about and development (capacity and investments) of last-mile infrastructure?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

En ocasiones las zonas próximas a estaciones de origen o destino son auténticos cuellos de botella y generan lo que se conoce con el nombre de problema de última milla. El desarrollo adecuado del corredor exige que el gestor del mismo identifique donde puede darse este fenómeno y adopte las actuaciones para su mejora.

b) In your opinion, should the Rail Freight Corridors have a role in identifying the impacts of some investments along the Rail Freight Corridor infrastructure, on last mile infrastructures, and vice versa?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Sí, el órgano gestor debe incluir en el plan de inversiones, definido en el artículo 11 del Reglamento 913/2010, las actuaciones para la mejora del corredor, entre las cuales pueden estar las que eviten este problema de última milla. De este modo el Consejo de Administración debe identificar los posibles problemas y evaluar las posibles inversiones justificando su coste y beneficio.

13. Capacity offer

a) How do you assess the amount of dedicated capacity (pre-arranged paths and/or reserve capacity) offered by the Rail Freight Corridors?

Very satisfactory

Satisfactory

Somewhat satisfactory

Not satisfactory

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La capacidad reservada para los PaPs del corredor se fija anualmente sobre la base del estudio de demanda que elabora el Consejo de Administración y la decisión final de la Comisión Ejecutiva. Como se ha dicho, una mayor involucración de los diferentes agentes en los grupos consultivos del corredor podría mejorar las estimaciones sobre la demanda potencial de cada corredor. Por otra parte, y en la medida en que es el Consejo de Administración del corredor el que cuenta con la información y las opiniones del sector el que debería tener la decisión final sobre la capacidad a poner a disposición de las empresas ferroviarias y los candidatos, sin la supervisión de la comisión ejecutiva.

En la encuesta entre usuarios de los corredores en 2015, la cantidad de PaPs tiene una puntuación de 3,2 sobre 6 y la de la reserva (surcos late y ad hoc) de 3,4 sobre 6. Los datos son mejores que en 2014, si bien existe aún margen de mejora.

b) How do you assess the quality of the capacity offered by the Rail Freight Corridors?

Very satisfactory

Satisfactory

Somewhat satisfactory

Not satisfactory

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La calidad de la capacidad ofertada está condicionada, en primer lugar, por la creación de la ventanilla única como mecanismo para facilitar la solicitud de surcos coordinados en el corredor, lo cual es positivo por la simplificación administrativa que supone para el cliente. Sin embargo, de acuerdo con los datos suministrados por ADIF, las empresas ferroviarias son todavía reticentes a utilizar de forma generalizada las facilidades que suponen los corredores internacionales. Así, se observa una significativa mejora en el corredor Atlántico donde para la programación del ejercicio 2015/2016, más del 55% de las peticiones de capacidad utilizarán la ventanilla única del corredor, lo que permite una asignación de capacidad coordinada en todos los países en los que discurre. Por el contrario, en el corredor Mediterráneo, esta opción es todavía minoritaria y se observa cierta reducción en su uso.

Parte de esta poca aceptación en algunos corredores se debe a la rigidez del proceso. Cabe recordar que la asignación de capacidad se efectúa mediante los PaPs en la programación anual y, posteriormente, para las solicitudes más tardías se constituyen surcos ad-hoc. Este procedimiento ha sido criticado por su rigidez y su alejamiento de las necesidades del mercado por lo que, en la actualidad, RNE está trabajando en un nuevo *“Redesign of the international Timetabling Process”*.

Asimismo, una gran mejora en la asignación de la capacidad se conseguiría coordinando adecuadamente los surcos del corredor con las necesidades de capacidad en las terminales.

c) In your opinion, do national framework agreements, which have been concluded for freight or passenger national traffic, have an impact on the amount of capacity dedicated to the Rail Freight Corridor?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Los acuerdos marco nacionales que se pueden firmar por varios años condicionan la capacidad disponible para los corredores ferroviarios internacionales. En todo caso, hasta la fecha en España no se ha suscrito ninguno.

d) If you are a user of the Rail Freight Corridors: if you have the choice between a pre-arranged path in the sense of the Regulation and paths of comparable quality allocated through the national procedures, do you see an added value in choosing a pre-arranged path?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La creación de la ventanilla única es un mecanismo para facilitar la solicitud de surcos coordinados en el corredor, lo cual es positivo por la simplificación administrativa que supone para el cliente.

Nuestra opinión, como organismo regulador es que su uso es realmente positivo, sin embargo, de acuerdo con los datos suministrados por ADIF, las empresas ferroviarias son todavía reticentes a utilizar de forma generalizada las facilidades que suponen los corredores internacionales. Así, se observa una significativa mejora en el corredor Atlántico donde para la programación del ejercicio 2015/2016, más del 55% de las peticiones de capacidad utilizarán la ventanilla única del corredor, lo que permite una asignación de capacidad coordinada en todos los países en los que discurre. Por el contrario, en el corredor Mediterráneo, esta opción es todavía minoritaria y se observa cierta reducción en su uso.

e) Do you consider the pre-arranged path concept as being in line with market needs?

Perfectly

Largely

Barely

Not at all

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Como se ha dicho, este procedimiento resulta ser rígido y alejado de las necesidades del mercado. Por ello, en bastantes ocasiones, los clientes se dirigen directamente al gestor de infraestructura para solicitar surcos.

En la actualidad RNE y FTE (*Forum Train Europe*) están trabajando en un nuevo "*Redesign of the international Timetabling Process*".

f) Do you consider it possible to reduce the timeline for the application to dedicated capacity on the RFCs for prearranged paths?

Absolutely

Largely

Barely

Not at all

No opinion

Do you consider it possible to reduce the timeline for the application to dedicated capacity on the RFCs **for reserve capacity**?

Absolutely

Largely

Barely

Not at all

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

El principal problema es la antelación con la que hay que solicitar el surco en la actualidad, por lo que, para resultar más eficaces se considera necesario reducir el plazo de anticipación, de modo que se dote de más dinamismo al procedimiento.

Además, esta reducción en el plazo se considera factible a la vista de los diferentes periodos que se observan en los corredores. Por ejemplo, en el corredor 4 se precisa solicitar un PaP de 11 a 8 meses antes de la publicación del calendario de servicios del año. Mientras que para la reserva de capacidad tardía se exige de 7 meses y medio a 2 meses antes de la publicación. Por último, las peticiones *ad hoc* requieren una solicitud 30 días antes de la circulación del tren.

Estos plazos dilatados contrastan con los plazos más ajustados que establece por ejemplo el administrador ferroviario español (ADIF) para sus surcos: por ejemplo en el caso de surcos regulares, que podemos asimilar a los PaPs internacionales, reduce la antelación en dos meses, y en el caso de surcos ocasionales exige la petición 5 días antes de la salida del tren y en casos excepcionales 24 horas antes.

De este modo, puede concluirse que parece factible una reducción de la antelación para la solicitud de los surcos ferroviarios en los corredores de mercancías, permitiéndose con ello una mayor aproximación a las necesidades del mercado.

g) In your opinion, should the timeline for the application to reserve capacity be harmonised among all Rail freight corridors?

Yes

No

No opinion

h) Do you see a need for a new concept for freight capacity allocation, e.g. ensuring at an early stage the reservation of capacity (e.g. time windows) of good

quality for freight on the Rail Freight Corridors (and defining specific train paths only at a later stage, closer to the actual running of the train)?

Yes, the prearranged path concept should be replaced by such a new concept

Yes, such a new concept should complement the prearranged path concept

No, the prearranged path concept is meeting the needs

Please comment

1100 character(s) maximum

A priori este nuevo concepto permite una reserva temprana de capacidad, si bien define el surco concreto en una fecha más cercana a la salida del tren, de modo que parece un mecanismo más flexible que pudiera adaptarse mejor a las necesidades cambiantes del mercado.

14. Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

A C-OSS is set up by the Management Board as single contact point for the users of the Rail Freight Corridor to request capacity for freight trains crossing at least one border.

a) In your opinion, does the concept of C-OSS bring an added value to European cross-border rail freight?

Very high added value

High added value

Not much added value

No added value

No opinion

b) If you are an user of the Rail Freight Corridors: what is your experience in terms of contacts and use (including tools and procedures) of the C-OSS?

Very good

Good

Bad

Very Bad

No opinion

Not relevant

Please comment

1100 character(s) maximum

La creación de la ventanilla única es un mecanismo para facilitar la solicitud de surcos coordinados en el corredor, lo cual es positivo por la simplificación administrativa que supone para el cliente. De otra forma, las empresas ferroviarias

y otros candidatos deberían solicitar surcos a todos los administradores de infraestructuras, con el consiguiente riesgo de que no estuvieran coordinados.

Igualmente, el C-OSS aplica un procedimiento transparente y reglas de adjudicación de la capacidad conocidas por todos los candidatos, con la posibilidad de reclamación ante el organismo regulador competente. En caso de que la petición se realizara en cada país, estas reglas de adjudicación podrían ser diferentes.

Se considera también destacable la aplicación Path Coordination System (PCS) como herramienta de comunicación entre los solicitantes de capacidad y la ventanilla única del corredor.

c) In your opinion, should the C-OSS offer include the possibility for users to request:

It does **not necessarily** mean that the C-OSS takes the corresponding allocation decision. Currently the Regulation does not explicitly specify that the C-OSS should offer to users this possibility (but does not forbid it).

(i) late request for prearranged path?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Parece razonable poder pedir capacidad remanente que no ha sido ocupada con los PaPs. En el corredor 4 se hace así, de modo que la reserva de capacidad tardía se exige de 7 meses y medio a 2 meses antes de la publicación. Por último, las peticiones ad hoc requieren una solicitud 30 días antes de la circulación del tren.

(ii) The modification and cancellation of paths?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

También parece razonable permitir cambios en los surcos reservados, ya que generalmente pasa bastante tiempo desde la reserva hasta la circulación del tren, mientras el mercado es bastante dinámico. En el corredor 4 es posible.

(iii) National capacity?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

La ventanilla única del corredor debería centrarse en la asignación de capacidad del corredor, que es para lo que se ha creado. La capacidad a nivel nacional debe ser una competencia exclusiva de los gestores de capacidad nacionales.

(iv) Terminal capacity?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Uno de los campos de mejora podría ser que la ventanilla única del corredor pudiera coordinar el surco del corredor con las necesidades de capacidad de las terminales, simplificando el trabajo del cliente, que es en la actualidad quien procura compatibilizar este aspecto.

(v) Information about last-mile infrastructure?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

El documento de información del corredor debe incluir todos los aspectos relevantes para la caracterización de la infraestructura, y no hay duda que este lo es.

(vi) Feeder and outflow paths?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

En este caso, la ventanilla única debería ponerse en contacto con el respectivo gestor competente de infraestructuras a fin de satisfacer las conexiones entre el corredor y parte de las redes nacionales correspondientes.

(vii) Other?

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

d) In your opinion, what should be the reserve capacity consist in?

(Several boxes may be ticked)

Prearranged-paths

Slots with a guaranteed windows time

Flex Prearrange-path

Tailor made solution

Other

Please comment / specify

1100 character(s) maximum

Puede definirse como aquella reserva distinta de los prearranged paths, es decir las reservas tardías y ad hoc.

e) In your opinion should the C-OSS handle ad hoc requests for capacity other than reserve capacity?

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

Las solicitudes ad hoc deben ser gestionadas también por la ventanilla única para facilitar la operativa y coordinación a nivel de corredor.

f) The current framework for capacity allocation foresees that the reserve capacity shall be requested to the C-OSS at least 30 days before the running day. In your opinion should this period be shortened for ad hoc requests (reserve capacity or other) to be requested closer to the running day of the train?

Yes

No

No opinion

If yes, until how many days? Please comment

1100 character(s) maximum

La solicitud del surco de capacidad en todos los casos debería realizarse con menos antelación con el fin de ajustar la solicitud a la necesidad real, asimismo sería deseable poder hacer ciertos ajustes en caso de cambios sobrevenidos. En definitiva se trata de ofrecer cierta flexibilidad en el proceso de solicitud y adjudicación de capacidad.

g) Do you think that the C-OSS should deal with broader administrative processes like for example charging and billing?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

En la actualidad los cánones son pagados directamente por la empresa ferroviaria a cada uno de los gestores de infraestructuras. Para la empresa podría ser más ágil la gestión del canon por parte de la ventanilla única, que facturaría a la empresa el importe total y, a continuación, lo repartiría entre los respectivos administradores de infraestructuras del corredor.

Igualmente, y en caso de implementarse un sistema común de incentivos sobre los cánones ferroviarios, también debería ser la C-OSS la encargada de su liquidación.

h) Do you consider that it should be possible to request via the C-OSS additional services like services at the stations,(e.g. parking or draining services, etc.)? (the current Regulation does not explicitly foresee it, but does not forbid it)

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

De acuerdo con lo señalado anteriormente en relación con las instalaciones de servicio, la petición de capacidad en todas las infraestructuras relevantes para el transporte de mercancías por ferrocarril debería poder solicitarse de forma centralizada y coordinada, para evitar retrasos e incertidumbre sobre las empresas ferroviarias y candidatos.

Efectivamente, en este caso concreto, es una clara mejora para el cliente, ya que a través de la ventanilla única podría solicitar también estos servicios en vez de acudir a las estaciones correspondientes. Asimismo, se considera adecuada que el surco de capacidad del corredor ferroviario esté coordinado con la capacidad asignada en las estaciones, siendo esto uno de los aspectos que igualmente podría ser gestionado directamente a través de la ventanilla única.

i) In your opinion, would there be an added value if?

(i) the C-OSSs of the different Rail Freight Corridors cooperate more closely and jointly set up a single internet-based interface displaying the capacity for the entire network of Rail Freight Corridors and providing information concerning the use of the Rail Freight Corridors?

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

Esta cooperación entre las ventanillas únicas de los corredores para la gestión de la capacidad es básica si se quiere tener una auténtica red de corredores ferroviarios de mercancías. Además, es imprescindible en el caso de tráficos que discurren por varios corredores. Igualmente existen sinergias y ahorros en los costes si los interfaces son comunes.

(ii) The C-OSSs of all Rail Freight Corridors were merged into a single C-OSS?

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

Sería el siguiente paso para la armonización de los corredores y es especialmente útil para tráficos a lo largo de varios corredores. Como se ha señalado anteriormente, además de una mejora en la coordinación y armonización de procesos y reglas, se produciría un ahorro en los costes de gestión de los corredores ferroviarios de mercancías.

15. Performance

In your opinion, would it be beneficial to have targets to monitor the effectiveness of the Rail Freight Corridors as a tool to boost European rail freight? For instance in terms of traffic volumes or in terms of quality (e.g. punctuality and reliability) or in terms of infrastructure quality?

	Very beneficial	Beneficial	Disadvantageous	Very disadvantageous	No opinion
Traffic volumes	X				
Quality of the services	X				
Infrastructure quality	X				

Have you any idea of other type of targets, the setting up of which would be beneficial to the Rail Freight Corridors?

1100 character(s) maximum

La monitorización de los objetivos en diferentes ámbitos relevantes del transporte de mercancías es clave para visualizar la actividad de los corredores y mejorar la percepción de los clientes finales así como las empresas ferroviarias y resto de candidatos sobre la calidad del servicio.

En este sentido, además de los objetivos señalados anteriormente, que ya se han destacado en preguntas precedentes, se considera también apropiado monitorizar, en relación con la infraestructura, la coordinación de las obras, ya que es uno de los aspectos que ocasiona más molestias entre los clientes. Asimismo también deberían incluirse objetivos medibles (KPIs) en todos los ámbitos del corredor como en el procedimiento de asignación de capacidad, la ventanilla única, el Path Coordination System (PCS), los servicios en las terminales y la gestión del tráfico.

Estos indicadores deberían ser públicos e incluirse en el documento de información del corredor (CID).

If you deem that the setting of such targets would be beneficial, how could they be defined, and by whom (e.g. by the Regulation, jointly by the governance bodies)?

1100 character(s) maximum

Los indicadores deben definirse de forma transparente, con una propuesta del conjunto de corredores y sometiéndose a consulta pública a los clientes, empresas ferroviarias, candidatos y demás agentes del mercado. Igualmente, a juicio de la CNMC, las autoridades de regulación definidas en el art. 56 de la Directiva RECAST debería dirimir los conflictos entre las partes, en caso de desacuerdo en los umbrales de dichos objetivos, así como en la supervisión de su cumplimiento.

16. Disclosure of information to terminals

In your opinion, should the Regulation guarantee to terminals or other stakeholders the access to real-time train data concerning international freight trains, for example Estimated Time of Arrival (ETA)?

Yes

No

No opinion

Please specify

1100 character(s) maximum

El acceso a esta información claramente posibilitaría una mejor planificación y calidad del servicio dado que las terminales podrían planificar su capacidad en tiempo real, ajustándose, en la medida de lo posible, a las incidencias en el tráfico. Sin embargo, esta información podría resultar insuficiente en caso de que estos agentes no se integren también en el sistema propuesto anteriormente de adjudicación coordinada de capacidad de surcos y terminales de mercancías.

17. Regulatory supervision

a) In your opinion, is the legal framework clear enough for the regulatory bodies to adequately perform their supervision of the Rail Freight Corridors?

Yes

No

No opinion

If no, please specify in which field?

Scope of the competences

Powers to take remedial action

Distribution of competences between the Regulatory Bodies

Other

b) Would you have any suggestion on how to improve the regulatory supervision?

1400 character(s) maximum

La supervisión en el marco de los corredores internacionales de mercancías actual se basa, por una parte, en la aplicación del artículo 56 de la RECAST, que establece la competencia del organismo regulador para supervisar la competencia en los mercados de los servicios ferroviarios para evitar discriminaciones. Por otra parte, el artículo 20 del Reglamento 913/2010 establece que los organismos reguladores cooperarán para monitorizar la competencia en los corredores ferroviarios de mercancías, teniendo como objetivo principal asegurar el acceso no discriminatorio.

A juicio de la CNMC este marco debería complementarse para que el acuerdo de cooperación entre los reguladores se convirtiera en una ventanilla única de forma

que las empresas ferroviarias y candidatos pudieran acudir únicamente a un organismo.

Además, las competencias de los reguladores deberían clarificarse. La actual redacción del art. 20 del Reglamento no confiere competencias específicas para la supervisión de la competencia en el corredor, limitándose a la resolución de conflictos. En este sentido, los reguladores deberían poder hacer recomendaciones vinculantes sobre el CID, las reglas de adjudicación de capacidad y demás elementos relevantes relacionados con la gestión del corredor.

Por otra parte, en línea con lo establecido anteriormente, se considera que debería ser el organismo regulador el que dirimiera los conflictos entre los grupos consultivos y el consejo de administración del corredor (en vez de la comisión ejecutiva), las divergencias en la coordinación entre corredores y en la definición de los objetivos de los corredores ferroviarios en relación con la calidad, el funcionamiento de la C-OSS, etc.

18. Language on the Rail Freight Corridors

Would you see an added value in having a single operational language:

a) on the cross-border sections until the first station/terminal on each side of the border?

Yes

No

If Yes, please specify for which staff category

1100 character(s) maximum

La introducción de un lenguaje operacional, como en aviación, puede tener efectos beneficiosos para favorecer la movilidad del personal ferroviario, especialmente maquinistas y el personal de control de tráfico. En todo caso, es un aspecto que requiere un largo plazo para su puesta en práctica.

Asimismo, por las repercusiones que tiene en la seguridad ferroviaria es un aspecto que debe ser analizado por la agencia europea y las agencias nacionales de seguridad ferroviaria.

b) along the entire network of Rail Freight Corridors?

Yes

No

If Yes, please specify for which staff category

1100 character(s) maximum

Idem a) anterior.

19. Digital solutions

Do you see an added value in using the Rail Freight Corridors as a pilot vehicle for the deployment of innovative digital solutions and logistical applications?

Yes

No

No opinion

If Yes, please specify for which one and/or in which field

1100 character(s) maximum

Las herramientas digitales son fundamentales para la simplificación y mejora del funcionamiento de los corredores ferroviarios de mercancías. Podemos destacar:

Path Coordination System (PCS). Usado como plataforma de comunicación entre los solicitantes de surcos ferroviarios y la ventanilla única del corredor.

Charging Information System (CIS). Herramienta que permite una rápida estimación de los cánones de infraestructura aplicables a los trenes internacionales del corredor.

Train Information System (TIS). Permite visualizar en tiempo real los trenes del corredor.

Customer Information platform (CIP). Es una herramienta interactiva que proporciona información de la infraestructura del corredor.

20. Harmonisation

a) The European Commission has received a certain amount of feedback, both from Stakeholders inside the Rail Freight Corridors and from users of the Rail Freight Corridors, according to which the Rail Freight Corridors are suffering from a lack of harmonisation and of user-friendliness (e.g. concerning the Corridor information documents, terms and conditions, Frameworks for capacity allocation, Performance monitoring reports, deadlines, transport market studies, reporting procedures).

(i) Do you agree with this view?

Fully agree

Agree

Disagree

Totally disagree

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

En línea con las respuestas a las preguntas 4.f y 4.g.ii) se considera que los corredores ferroviarios deben estar coordinados y presentar interfaces, reglas de

gestión de tráfico y adjudicación de capacidad similares. De acuerdo con la experiencia vivida hasta la fecha parecen observarse ciertas incoherencias entre los diferentes corredores, tanto en relación con estas cuestiones como con la falta de armonización entre los documentos de los diferentes corredores ferroviarios de mercancías.

(ii) In your opinion, should the Regulation define minimum requirements for the structure and content of documents like the one mentioned above?

Yes

No

No opinion

If yes, please specify which ones

1100 character(s) maximum

Sin perjuicio de la necesidad de una mayor armonización señalada anteriormente, no parece adecuado, en el momento actual, plantear posibles cambios en la regulación. Quizá sería más adecuada la elaboración de unas directrices por parte de la Comisión Europea, al igual que se hizo con la Declaración sobre la Red.

b) In your opinion, should the tools, methods and processes developed and approved by RailNetEurope be systematically implemented by the Infrastructure Managers along the Rail Freight Corridors?

Yes

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

RNE agrupa administradores de infraestructuras de países europeos y por ello pueden adoptar criterios comunes para su implementación en los corredores ferroviarios de mercancías.

21. Terminology

Are you aware of any incoherencies or unclear terminology in the Regulation which would need to be better defined?

If so, please elaborate

1800 character(s) máximo

El término “corredor de mercancías” del Reglamento no resulta claro y no se aplica siempre de manera consistente, especialmente en relación con expresiones como “corredor”, “rutas principales”, “a lo largo del corredor de mercancías”, “secciones que los conectan”, “rutas alternativas”. Por ello, es conveniente incluir en el documento de información del corredor toda la información detallada.

El término “solicitantes” ya está definido en la Directiva RECAST. Por tanto, el artículo 15 “candidatos autorizados” no es necesario. Asimismo el término “empresa ferroviaria” debería reemplazarse por “solicitantes” en el reglamento.

Algunos elementos de la infraestructura ferroviaria son parte de las instalaciones de servicio, de modo que un operador de una instalación de servicio podría considerarse un gestor de infraestructura. De este modo, podría ser conveniente clarificar que los operadores de terminales quedan excluidos de los gestores de infraestructura que forman parte del consejo de administración de los corredores a los que hace referencia el Reglamento. En todo caso, los operadores de las terminales participarían a través de los grupos consultivos.

22. Efficiency

In your opinion, are the costs incurred for setting up, managing and making use of the Rail Freight Corridors by the stakeholders like the public authorities, the infrastructure managers, the railway undertakings or the terminal managers proportionate to the benefits of the Rail Freight Corridors for cross-border rail freight?

Yes they are

Yes they are but the benefits will start to be felt only in the mid-term

Yes they are but the benefits will start to be felt only in the long term

Partially

No

No opinion

Please comment

1800 character(s) maximum

La puesta en servicio de los corredores ferroviarios de mercancías ha supuesto y supondrá asumir unos costes de gestión y, muy especialmente, unas inversiones necesarias en infraestructura. El análisis de los mismos y los beneficios que reportan se podrá hacer más adelante una vez que la consolidación de los corredores permita sacar conclusiones.

23. Coherency with the EU Transport policy and legislation

a) Do you think that the objectives of the Regulation are coherent with the broader EU Transport policy, and in particular with the White paper on Transport of 2011, which i.a. sets the objective to reduce CO2 emissions from transport by 60% by 2050 and to shift 30% of long-distance road freight to more energy-efficient transport modes by 2030 and 50% by 2050.

Yes, to a large extent

Yes, to a small extent

No

No opinion

Please comment

1100 character(s) maximum

Los corredores ferroviarios de mercancías pretenden potenciar el transporte ferroviario de mercancías, por tanto está alineado con el objetivo del Libro Blanco de la Comisión Europea.

If yes, do you consider the Rail Freight Corridors, as specified in the current regulation, the right tools to contribute to the modal shift to rail?

Please comment

1100 character(s) maximum

Si, los corredores pueden ser válidos para propiciar el cambio modal al ferrocarril.

b) Do you think that the objectives of the Regulation are coherent with the TEN-T policy priorities set by the current European Commission in July 2014?

Yes, to a large extent

Yes, to a small extent

No

No opinion

If no, please, explain why

1100 character(s) maximum

Las prioridades políticas de las redes transeuropeas de transporte se basan en los Core Network Corridors (CNC), cuyo brazo ferroviario son los Rail Freight Corridors (RFC). En todo caso, es precisa una total coordinación entre los TEN-T CNC y los RFC, de modo que se puedan aprovechar las sinergias de un adecuado trabajo conjunto. Cada corredor ferroviario plantea anualmente un completo análisis de mercado, que se incluye en el respectivo plan de implementación del corredor, y que debe ser compartido con el respectivo CNC. Asimismo el marco financiero, dependiente del CNC, debería tener presente las necesidades particulares de inversión de cada corredor ferroviario en el marco de las necesidades conjuntas. En todo caso, parece adecuado una independencia de los órganos de gobernanza entre ambos.

c) Do you think that the Regulation coherently fits in the current railway legislation (notably Directive 2012/34/EU establishing a single European railway area ('Recast')) and infrastructure development and financing legislation (notably the TEN-T Guidelines and the CEF Regulation)?

Yes, to a large extent

Yes, to a small extent

No

No opinion

If no, please, explain why

1100 character(s) maximum

El Reglamento 913/2010 es coherente con la Directiva 34/2012 (RECAST), el Reglamento 1315/2013 sobre guías para el desarrollo de la red transeuropea y el Reglamento 1316/2013 que establece el Connecting Europe Facility.

En todo caso se debe procurar una total coordinación entre los TEN-T CNC y los RFC, tal y como se ha comentado anteriormente.

24. Unexpected impacts

In your view, has the implementation of the Rail Freight Corridors had impacts that you did not initially expect?

Yes, positive ones

Yes, negative ones

No

No opinion

If yes, please, explain which

1100 character(s) maximum

Los corredores ferroviarios de mercancías han entrado en funcionamiento hace poco, por tanto es preciso un mayor tiempo para evaluar su impacto.

25. Area of activities

In your opinion are there additional issues which are not yet covered by the Regulation (e.g. as regards interoperability, technical and operational barriers or noise mitigation), the tackling of which the Rail Freight Corridors could play a role in?

Yes

No

No opinion

If yes, please, explain which

1100 character(s) maximum

A lo largo de las respuestas a esta consulta pública, la CNMC ha expuesto elementos que, en caso de modificarse el Reglamento, deberían incluirse dado que supondría una mejora en el funcionamiento de los corredores ferroviarios internacionales como la inclusión de las terminales ferroviarias, una mayor armonización y coordinación de los corredores, papeles ampliados para la C-OSS y un marco regulatorio con competencias para los reguladores reforzadas. Sin

embargo, a juicio de la CNMC, los corredores ferroviarios de mercancías han entrado en funcionamiento hace poco, por tanto es preciso un mayor tiempo para evaluar su impacto por lo que una modificación del Reglamento en este momento podría resultar prematura. Por el contrario, iniciativas menos prescriptivas, como recomendaciones o directrices, elaboradas en coordinación con los diferentes agentes del mercado podrían resultar más adecuadas en este momento.

26. Barriers

Which operational and technical barriers should particularly be tackled in order to boost traffic on the Rail Freight Corridors, and more generally rail freight in Europe?

1100 character(s) maximum

Existen muchas barreras operacionales y técnicas que dificultan el desarrollo de los corredores ferroviarios de mercancías que se han comentado a lo largo del documento y que se resumen brevemente a continuación.

En el caso español debe destacarse el ancho ibérico, que difiere del estándar europeo, y que provoca la necesidad de realizar operaciones en los trenes en la frontera entre España y Francia por espacio de 6-8 horas. Este retraso incrementa los costes del transporte ferroviario con respecto a otros modos de transporte.

Asimismo, en relación con la falta de interoperabilidad de las redes, destaca la diferente electrificación (3.000 V cc, 1.500 V cc, 25.000 V ca, etc) que implica un material móvil más costoso capaz de operar a diferentes voltajes. Igualmente existen distintos sistemas de seguridad y comunicaciones, que progresivamente se tratan de homogeneizar mediante la implantación del ERTMS.

En definitiva, se trata de ir suprimiendo las normas nacionales y apostar por unas normas de interoperabilidad y seguridad comunes a nivel europeo, que contribuyan a potenciar el transporte ferroviario europeo en su conjunto.

Por último, se debe destacar la importancia de los sistemas telemáticos para simplificar la realización del transporte ferroviario. Destacamos especialmente el PCS para solicitud de capacidad y las herramientas que posibilitan el seguimiento en tiempo real de los trenes.

27. Research and innovation

a) In your opinion, which topics should particularly be tackled by research and innovation in order to boost the traffic on the Rail Freight Corridors, and more generally rail freight in Europe?

1100 character(s) maximum

Algunas innovaciones ya indicadas a lo largo de esta consulta pueden ser:

Integración de la solicitud del surco del corredor con la capacidad de las terminales, todo ello gestionado a través de la ventanilla única mediante la aplicación PCS.

Seguimiento en tiempo real de los trenes en el corredor no solo mediante el gestor de infraestructuras, sino por todos los actores involucrados, como clientes, empresas ferroviarias, navieras, transportistas y gestores de las terminales.

Análisis profundo de las inversiones a realizar en los corredores según coste y beneficios esperados.

Coordinación entre corredores: ventanilla única, procedimientos, gestión del tráfico, etc.

b) Do you see any specific innovation the rolling out of which would particularly benefit the Rail freight Corridors and more generally rail freight in Europe?

1100 character(s) maximum

Ver respuesta a la pregunta 27.a).

28. Any further suggestion

Have you any other suggestion for the development of the Rail Freight Corridors?

1800 character(s) máximo

El desarrollo de los corredores ferroviarios va a depender de la evolución de los distintos medios de transporte existentes. Por eso si se pretende trasvasar parte del tráfico de mercancías de la carretera al ferrocarril, tal y como establece el Libro Blanco de la Comisión Europea, es preciso mejorar el sistema ferroviario mediante una apuesta decidida por la interoperabilidad, con la realización de las inversiones oportunas en materia de infraestructuras, en línea con lo argumentado anteriormente.

Por otra parte, la Regulación europea y nacional debería fomentar una competencia no distorsionada entre los diferentes medios de transporte, intentando reflejar de forma adecuada los costes tanto financieros como económicos y de otra índole. En particular, cabría analizar el principio de “quien contamina paga” en los diferentes medios de transporte, de modo que el ferrocarril pudiera verse beneficiado.

