



INFORME DE PROMOCIÓN DE LA COMPETENCIA IPRO 2/2023 SOBRE LA NECESIDAD DE GARANTIZAR LA EFICACIA EN LA ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS PÚBLICOS PARA DEFENDER LA COMPETENCIA: LOS CORREDORES FERROVIARIOS DE MERCANCÍAS Y LA EXPORTACIÓN

Pleno:

D. Ignacio López-Chaves y Castro, presidente.

D. Daniel Neira Barral, Vocal / secretario.

D^a. María Teresa Cancelo Márquez, Vocal

En Santiago de Compostela, a 28 de diciembre de 2023



INDICE

I.- PRESENTACIÓN: LA EFICIENCIA EN LA ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS PÚBLICOS

II.- EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

III.- TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

A) DISTRIBUCIÓN ENTRE OPERADORES

B) CUOTA MODAL DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

IV.- VENTAJAS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

V.- NECESIDAD DE COMPETENCIA EN EL SECTOR FERROVIARIO

VI.- LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES, LOS CORREDORES FERROVIARIOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS Y EL CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS

A) INTRODUCCIÓN

B) RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE Y CORREDORES FERROVIARIOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS

C) GALICIA EN EL CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS

VII.- EXPORTACIONES DE ESPAÑA Y GALICIA POR VÍA FERROVIARIA

A) INTRODUCCIÓN.

B) EXPORTACIONES DE ESPAÑA.

C) EXPORTACIONES DE GALICIA POR MODO DE TRANSPORTE

D) EXPORTACIONES DE GALICIA Y EL RESTO DE CCAA PENINSULARES POR VÍA FERROVIARIA

D.1) EXPORTACIONES DE GALICIA

D.2) EXPORTACIONES DE LAS CCAA PENINSULARES POR VÍA FERROVIARIA

VIII.- LA EXPORTACIÓN COMO CRITERIO PARA DETERMINAR LA EFICIENCIA DEL GASTO PÚBLICO EN LOS CORREDORES FERROVIARIOS

A) EXPORTACIONES POR VÍA FERROVIARIA DE LOS DISTINTOS CORREDORES

B) EXPORTACIÓN POR VÍA FERROVIARIA A LOS PAÍSES DE LA UE

C) VALORACIÓN

IX.- CONCLUSIONES

I.- PRESENTACIÓN: LA EFICACIA EN LA ASIGNACIÓN DE LOS RECURSOS PÚBLICOS

La Comisión Gallega de la Competencia (CGC) ha aprobado a lo largo de los últimos años varios informes de promoción de la competencia en relación con el impacto que, desde el punto de vista de la competencia, tiene las actuaciones públicas en relación con las infraestructuras. Así en 2020 elaboró el Informe IPRO 2/2020 sobre “eventuales compensaciones a las concesionarias de autopistas y autovías de la Comunidad Autónoma de Galicia por la reducción de ingresos durante la vigencia del estado de alarma desde la perspectiva de la competencia”, en 2021 el Informe IPRO 2/2021 sobre “las compensaciones percibidas por la concesionaria de la autopista del atlántico (AP-9) a consecuencia de las obras de ampliación de capacidad de diversos tramos” y el informe IPRO 5/2021 “posición del pleno de la Comisión Gallega de la Competencia sobre la valoración del cobro por uso de vías de alta capacidad por vehículos de transporte de mercancías”. Estos informes se han centrado en las infraestructuras viarias.

La promoción de la competencia, que es un pilar fundamental de actividad de las autoridades de competencia, lo que persigue es mejorar la calidad de la intervención de los poderes públicos y trata de evitar que como consecuencia de la misma se produzca, indeseadamente para la sociedad, un daño para la competencia que no esté justificada por la existencia de intereses públicos. Por ello, este Pleno, además de resolver los expedientes derivados de presuntas prácticas restrictivas de la competencia, donde su función tiene un carácter esencialmente reactivo, ha tomado conciencia de la necesidad de adoptar un enfoque proactivo en la mejora del funcionamiento competitivo de los mercados en Galicia entendiendo que para ello debe ejercer de manera lo más intensa posible, sus atribuciones en materia de promoción de la competencia y de garantía de la unidad de mercado.

Este Pleno desde esta perspectiva trata también de aconsejar al poder público, a través de pronunciamientos que persiguen por objetivo estimular el debate y la necesaria reflexión, y ello con la finalidad de evitar que se introduzcan barreras innecesarias o desproporcionadas a la competencia en los mercados y se apliquen, en la medida de lo posible, criterios de eficiencia en las inversiones en infraestructuras públicas. En economía eficiencia es un término que se refiere a la relación entre los resultados obtenidos y los recursos utilizados.

No corresponde a las autoridades de competencia definir cuales deben de ser las políticas públicas, pero si pueden aportar propuestas para que el desarrollo de estas sea lo más eficiente posible para el mercado, realizando un análisis del coste-beneficio del proyecto.¹

¹ “La selección específica de proyectos públicos o privados- debe siempre buscar respaldo en las técnicas de evaluación apropiadas (coste-beneficio, etcétera). Con esta cautela, los resultados de esta nota sugieren que una política de inversión pública que aumente el stock de capital público a partir de la realización de los mejores proyectos de infraestructuras, además de no expulsar a la inversión privada, puede tener efectos muy favorables sobre la renta y el bienestar a largo plazo” González-Páramo, J. M. (1995): “Infraestructuras, productividad y bienestar”, en *Investigaciones Económicas*, vol. XIX (1), p. 166.

Desde esta amplia perspectiva y adoptando el indicado enfoque proactivo, este Pleno se hace eco y decide pronunciarse para estimular el debate y la necesaria reflexión, sobre los sucesivos proyectos y anuncios para poner en marcha en Galicia y en el noroeste de España el llamado Corredor Atlántico de mercancías que debe ser analizado desde el punto de vista del impacto que esa intervención pública puede originar en los operadores económicos así como en general en las empresas de transporte² y considerar la eficiencia de esa inversión en la asignación de recursos públicos desde el punto de vista de la competencia.

La Comisión Gallega de la Competencia (CGC) es la Autoridad de Competencia en Galicia, que se configura, como se recoge en el artículo 38 de la Ley 14/2013, de 26 de diciembre, de racionalización del sector público autonómico de Galicia, como el órgano colegiado independiente encargado de la aplicación en la Comunidad Autónoma de Galicia de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de defensa de la competencia, (LDC) según los criterios establecidos por la Ley 1/2002, de coordinación de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de defensa de la competencia. Las previsiones recogidas en dicha ley 14/2013 son desarrolladas en el Decreto 118/2016, de 4 de agosto, por el que se crea el Instituto Gallego del Consumo y de la Competencia y se aprueban sus estatutos (en adelante “Decreto 118/2016”).

En esta línea de promocionar la competencia en Galicia, el artículo 26, párrafo 2º, en sus letras g) y n), del Decreto 118/2016 asigna a este organismo, como función: g) “Vigilar el funcionamiento competitivo de los mercados para garantizar los niveles de competencia efectiva en los mismos en beneficio de las personas consumidoras y usuarias de Galicia” y n) “Emitir informe sobre la posible vulneración de la normativa de unidad de mercado en aquellos casos que se consideren de interés para el mantenimiento o la defensa de la libre competencia en la Comunidad Autónoma de Galicia”.

Por lo expuesto, el Pleno, que es quien tiene atribuida esta competencia, ante la publicación de diversas noticias en los medios de comunicación sobre diversos anuncios de la elaboración del plan director del Corredor Atlántico de mercancías considera de interés la elaboración del presente informe redactado con ánimo de contribuir al debate sobre los criterios de eficiencia en la ejecución de las inversiones publicas en materia de infraestructuras y sus efectos en los mercados³.

² Como señalan E. Engel, R. Fischer y A. Galetovic“(…) el hecho que el transporte de mercancías por camión no pague una tarifa por uso de las autovías, dista de la situación de la carga por ferrocarril, que debe pagar por el uso de las vías. Estas diferencias de tratamiento representan distorsiones en la asignación de los recursos que deben ser corregidas.” Engel E., Fischer R. y Galetovic, A.; “Políticas eficientes de inversión y tarificación de la infraestructura del transporte en España de España” en Fedea Policy Papers - 2018/01, enero 2018, p. 6.

³ La falta de estudios económicos en la inversión en infraestructuras ferroviarias lo pone de manifiesto el estudio Políticas eficientes de inversión y tarificación de la infraestructura del transporte en España de E. Engel, R. Fischer y A. Galetovic, que señalan que *“Parece evidente que las inversiones en la red de ferrocarriles no tuvieron un análisis económico significativo. Para dar un ejemplo, en 2015, la relación pasajeros por kilómetro operativo de ferrocarril de alta velocidad era de 11.800, contra 158.121 en Japón o 61.400 en Francia. Es difícil creer que dos países emblemáticos por este tipo de transporte hayan subinvertido en él. En España puede haber sido una buena idea tener trenes rápidos: lo que se puede discutir es la oportunidad y la magnitud de las inversiones.”* op. cit, p. 3.



Analizada la situación planteada el Pleno de la Comisión Gallega de la Competencia (CGC), en su reunión de 28 de diciembre de 2023, con la composición expresada y siendo ponente D. Ignacio López-Chaves y Castro, acordó emitir de oficio el presente informe de Promoción de la Competencia (IPRO), al amparo de lo dispuesto en el art. 26.2 g) y n) del Decreto 118/2016, de 4 de agosto, por lo que se crea el Instituto Gallego del Consumo y de la Competencia y se aprueban sus estatutos

II.- EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

El Ferrocarril, que inicia su andadura regular con la inauguración el 15 de septiembre de 1830 de la línea entre Liverpool y Manchester, ha desempeñado un papel hegemónico en el mercado del transporte terrestre de mercancías en Europa desde mediados del siglo XIX hasta la finalización de la II Guerra Mundial. Pero a partir de esa fecha, el transporte por carretera se convierte en el principal medio para la circulación de las mercancías, por lo que la cuota de mercado del ferrocarril inicia un profundo descenso tanto en España como en el resto de Europa.

La Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera de 24 de enero de 1941⁴ creó la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, modificando el sistema anterior de concesiones⁵, estableció en España un régimen de monopolio tanto en el transporte de mercancías por ferrocarril como en el de pasajeros en favor de una empresa de naturaleza pública (Renfe)⁶.

La posterior Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera⁷, que regulaba el transporte de mercancías por carretera, estaba presidido, en cambio, por un principio distinto y que era el de la necesidad de fomento de la iniciativa privada, rechazando la formación de un plan estatal de líneas de transporte y ello con la finalidad de evitar la creación monopolios de carretera. Lo que esta ley si recogía en su articulado era la idea de la protección del transporte ferroviario, por lo que disponía que los nuevos servicios de carretera, cuando coincidiesen con los ferroviarios, se otorgasen de forma condicionada y se sometiesen a las disposiciones que dictasen las leyes de coordinación entre los transportes ferroviarios y terrestre. Es decir, establecía barreras de entrada a la implantación de servicios de transporte de mercancías por carretera con el objetivo de favorecer al que en aquel momento era el principal modo de transporte de mercancías y que estaba en manos estatales: el ferrocarril.

⁴ BOE núm. 28 de 28 de enero de 1941 p. 634 y ss.

⁵ Aunque el sistema de construcción pública era el propuesto por el conocido como Informe Subercase ("Informe dado en 2 de noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros de Caminos de la Dirección General del ramo, y adaptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar a las empresas de los ferrocarriles") de 2 de noviembre de 1844, la posición económica de los gobiernos hacia inevitable que se recurriese al auxilio de las compañías privadas pero, por la razón de proteger los intereses públicos, debería de establecerse un especial control de estas concesiones. La posterior Ley General de Ferrocarriles de 3 de junio de 1855 contemplaba la construcción de ferrocarriles tanto por el Estado como por particulares y compañías privadas. Estas últimas solo podrían hacerlo previa concesión otorgada por una ley.

⁶ La intervención pública en este sector, contraria a el modelo que que aplicaba en Inglaterra, ya se había iniciado en Bélgica a principios del siglo XIX. Este país elaboró en el año 1834 un plan ferroviario para que su red nacional uniese las principales ciudades del país y enlazase con las redes francesa y alemana, pero al no existir capitales privados suficientes para acometer el plan, el Estado financió su construcción y explotación durante los primeros años. SÁNCHEZ BLANCO, V., "Desarrollo de las líneas férreas en Europa: Aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles" en Cuadernos de Estrategia, n.º 71, 1994. pp. 23 y ss.

⁷ BOE núm. 362 de 28 de diciembre de 1947 p. 6806 y ss.

A pesar de ello, los avances en los vehículos de transporte por carretera (con el incremento de su autonomía, el aumento de la capacidad de carga, la reducción de los costes de adquisición) así como la mejora de las infraestructuras de carreteras y la capilaridad en la prestación del servicio, llevo a que el peso del transporte de las mercancías por ferrocarril en España fuese poco a poco decayendo, incluso con un ritmo mayor que en el resto de los países de la Unión Europea⁸. Así mientras en el año 1951 la participación del ferrocarril en el mercado de transporte terrestre en España era de un 53%, a principios de los años 1960 ya había bajado al 30%, y en los años 1970 se encontraba en un todavía aceptable 12%, frente al 59% que ya suponía la carretera⁹

En el *“Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España”* del año 2012 la Comisión Nacional de la Competencia (CNC)¹⁰ señaló entre sus conclusiones, que un análisis comparativo con las principales economías europeas acreditaba que en España el transporte de mercancías por ferrocarril tenía unos niveles bajos tanto de desarrollo como de eficiencia y que, además, su uso como modo de transporte había sufrido una disminución progresiva durante los últimos años. También indicaba que la intensidad del uso de las infraestructuras ferroviarias (toneladas-kilómetro transportadas por cada kilómetro de la red ferroviaria) era España era muy inferior respecto a otros países¹¹.

Pero también indicó ese Informe que las vías españolas presentaban (y presentan) la peculiaridad de tener tres anchos diferentes y que tan solo el 15% del porcentaje de las

⁸ Aunque es cierto que la Comisión Europea en su práctica decisoria (decisiones en las siguientes concentraciones COMP/M.2905 Deutsche Bahn/Stinnes; COMP/M.3150 SNCF/Trenitalia; y COMP/M.4294 Arcelor/SNCF/CFL Cargo) ha indicado que no todos los modos de transporte (marítimo, aéreo y terrestre) pueden considerarse sustitutivos perfectos desde el punto de vista de la demanda, pues ello dependerá, entre otros, de los siguientes factores: el precio, el tiempo de viajes, la capacidad de carga (peso, tamaño, cantidad, peligrosidad, etc.), la calidad del servicio prestado (puntualidad, seguridad...) y la disponibilidad geográfica. Dentro del transporte terrestre la Comisión Europea ha considerado que el ferrocarril presenta características que lo hacen apropiado en el transporte de determinados mercancías (pesadas, a granel, a largas distancias, con clientes con acceso a infraestructuras ferroviarias) por lo que para ciertos clientes solo este modo de transporte puede atender a determinadas necesidades. Así en la decisión en la concentración COMP/M.4786 Deutsche Bahn/Transfesa indico, en relación con los grandes fabricantes de automóviles, que “(...) como el transporte ferroviario conlleva importantes costes fijos (tracción, cánones por uso de las vías) mientras que los costes del camión son muy variables, el atractivo del ferrocarril frente al camión puede ser mayor para grandes volúmenes y largas distancias”. De ahí que, siguiendo a la Comisión Europea, la CNMC (Resolución de 28 de febrero de 2017 en el expediente S/DC/0511/14 Renfe operadora) considere que los demás modos de transporte terrestre no son sustitutivos del ferrocarril.

⁹ Lérda Navarro, C, *La liberalización del sector ferroviario en Europa: efectos sobre la eficiencia productiva y sobre los mercados de transporte*, Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2015, p. 57.

¹⁰ Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España de la Comisión Nacional de la Competencia. Se puede consultar el mismo en https://www.cnmc.es/sites/default/files/1186827_9.pdf

¹¹ Señala el Informe de la CNC que en 2010, se transportaron por ferrocarril en España un total de 9.211 millones de toneladas por kilómetro (Tnxkm.) de mercancías, cifra muy por debajo de los principales socios europeos, como Alemania (107.317 millones de Tnxkm. por ferrocarril), Francia (29.965 millones), Reino Unido (18.576 millones) o Italia (18.616 millones). Deflactando estas cifras por el PIB se observa un peso muy inferior del volumen transportado de mercancías por ferrocarril en España que en el resto de las principales economías europeas.

vías ferroviarias eran de ancho internacional UIC ¹², mientras que en los países centroeuropeos lo que predomina es el mismo ancho de vía, el ancho internacional UIC. Así según la *Declaración sobre la Red Adif del año 2012* en ancho internacional existían en España 2.099 km de un total de la red de 15.137 km (de ellos 1.192 km eran de ancho métrico¹³), por lo que el porcentaje de ancho internacional UIC en relación con toda la red sería del 13,87%. En el año 2023, transcurrido más de diez años desde ese Informe de la CNC, el porcentaje tan solo se ha elevado hasta el 20,87%¹⁴, ya que de los 15.836,6 km de la red ferroviaria de España únicamente 3.305,9 km son con ancho UIC.

Este mismo Informe la CNC señaló que en la década de 2000 a 2010 el peso del transporte interior por tren de mercancías en España en relación con el total de mercancías transportadas en el interior de España se había reducido significativamente, ya que había pasado del 7,2% al 4,2%. Esta caída fue más abrupta en el periodo previo a la liberalización del ferrocarril (2000-2005), mientras que en el quinquenio posterior (2005-2010) se había ralentizado pero había continuado con su caída. En esos mismos años en el resto de los países de la UE también se había producido esta caída del tráfico ferroviario pero no con la intensidad de España¹⁵.

Esta reducción del peso del tráfico ferroviario en el transporte de mercancías desde el año 2000 tanto en UE27 como en los distintos países y la diferencia sustancial de España con ellos se puede observar en la Tabla 1.

Tabla 1. Evolución del peso del transporte de mercancías por ferrocarril sobre el total de mercancías terrestres transportadas en el interior de cada país, medidas en volumen por distancia (TnxKm¹⁶). 2000-2020

¹² En España existen ancho ibérico (1.688mm de separación entre carriles), ancho internacional (1.435 mm entre carriles) y ancho métrico (1.000 mm entre carriles)

¹³ Dichos km fueron asumidos por ADIF a partir del 1 de enero de 2013 en virtud del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

¹⁴ Declaración sobre la Red Adif 2023 y Declaración sobre la red Adif Alta Velocidad 2024.

¹⁵ “La caída del peso del ferrocarril en el transporte de mercancías no es un fenómeno exclusivo de España, aunque sí su intensidad. La pasada década registró una tendencia ligeramente decreciente en el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito de la UE-27, que pasó del 19,7% sobre el total de mercancías transportadas al 17,1%. Sin embargo, hay disparidad internacional en la evolución del peso del transporte de mercancías por ferrocarril. En Alemania, a partir de 2003 se registra una tendencia marcadamente ascendente, de manera que entre 2000-2010 su peso sobre el transporte interior nacional creció 3 puntos porcentuales. En el Reino Unido, la tendencia del ferrocarril también ha sido creciente, pasando del 9,8% al 11,2%. En Francia e Italia, por el contrario, se ha producido una disminución en el peso del transporte de mercancías por ferrocarril, mucho mayor en el caso francés (del 20,6% en 2000 al 13,5% en 2010) que en el italiano (del 11% al 9,6%). Pero en todo caso, la caída en el caso de España es, en términos relativos, la más pronunciada (del 7,2% al 4,2%, esto es, un 42% de caída).” Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España de la Comisión Nacional de la Competencia, pp. 97 y 98

¹⁶ Número de toneladas de mercancías transportadas descontando el peso del propio vehículo ferroviario, multiplicado por la distancia kilométrica recorrida en cada viaje. Tiene en cuenta la distancia recorrida por la mercancía, a diferencia de las métricas de toneladas netas.

PAÍS	2000	2005	2010	2015	2020
UE-27	19,7%	17,7%	17,1%	18,9%	16,1%
ALEMANIA	19,2%	20,3%	22,2%	19,3%	17,1%
FRANCIA	20,6%	16,0%	13,5%	12,3%	9,6%
REINO UNIDO	9,8%	11,7%	11,2%	10,9%	-
ITALIA	11,0%	9,7%	9,6%	13,4%	11,4%
ESPAÑA	7,2%	4,7%	4,2%	5,8%	4,0%

Fuente: CNMC, Eurostat, EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2022 y elaboración propia

Los últimos datos estadísticos están condicionados por los efectos de la pandemia que afectó a la actividad económica, al comercio y, como consecuencia de ello, al transporte de mercancías¹⁷, pero siguen reflejando la pérdida del ferrocarril como modo alternativo de transporte de mercancías frente al transporte por carretera y el marítimo.

Analizando los datos estadísticos de la UE, se concluye que España es uno de los países con menor uso del tren para el transporte de mercancías de todos los países de la UE. Solo tienen peores datos que España en el porcentaje del uso de ferrocarril como medio de transporte de mercancías en toneladas por km Irlanda (una isla) y Grecia, siendo el porcentaje de España cuatro veces inferior al de la UE¹⁸.

¹⁷ Como señaló el Banco de España en su Informe anual de 2020 “El impacto de la pandemia sobre la economía española ha sido extraordinariamente elevado, tanto desde un punto de vista histórico como en una comparativa internacional” aunque señala que ello no afectó con la misma intensidad a todas los sectores económicos ya que los mas afectados fueron la de aquellos servicios que requieren un alto grado de interacción personal como lo son el comercio, la hostelería, el transporte y el ocio. Señala que “La actividad económica mundial se contrajo abruptamente en el primer semestre de 2020 y viene recuperándose desde entonces, con un perfil caracterizado por una elevada volatilidad. El PIB mundial se redujo un 3,3% en el conjunto de 2020” Informe Anual 2020. Banco de España. Se puede consultar en https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesAnuales/InformesAnuales/20/Fich/InfAnual_2020.pdf

¹⁸ EU Transport in figures Statistical Pocketbook 2022. Se puede consultar este documento en https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en

III.- TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA

La peso actual del uso del tren como modo de transporte de mercancías tanto si examinamos su cuota actual en el reparto modal del transporte de mercancía en España como si lo comparamos con la evolución reciente de los otros modos de transporte de mercancías presenta resultados muy negativos. Así, por ejemplo, se ha producido una significativa caída en las toneladas netas transportadas por vía ferroviaria desde el año 2018 a 2021 en más de un 12%.

En el último *Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es el correspondiente al año 2022,¹⁹ aunque se señala que:

“Tras la fuerte caída sufrida en 2020 por la crisis sanitaria, el año 2021 muestra cierta recuperación en la producción y demanda del transporte ferroviario de mercancías: +7,9 % en trenes-km, alcanzando los 24,6 millones de trenes-km, y un mayor aumento de la demanda, con un +10,8 % de las toneladas-kilómetro brutas remolcadas y un +13,8 % en las toneladas-kilómetro netas. El total de toneladas netas también presenta un incremento respecto al año anterior, concretamente un +11,8 %, alcanzando la cifra de 24,8 millones de toneladas transportadas.”

Sin embargo hay que indicar que esa “(...) *cierta recuperación en la producción y demanda del transporte ferroviario de mercancías*” fue insuficiente para superar las cifras del año 2018, es decir, de cuatro años antes, ya que como se ve en la Tabla 2 comparando los datos de 2021 con los de 2018 la variación es negativa en todos los conceptos:

- a) en trenes-km año.
- b) en toneladas km brutas remolcadas
- c) en toneladas Km netas
- d) en toneladas netas

Por ello, el propio Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística del año 2022 tiene que afirmar que

“A pesar de la recuperación ocurrida en 2021, las cifras registradas de producción en trenes-km son inferiores a la mínima en todo el periodo, previa a la pandemia.”

Tabla 2. Producción y demanda del transporte ferroviario de mercancías (millones de trenes-km, millones de t-km brutas remolcadas, millones de t-km y miles de toneladas). 2018-2021

¹⁹ Se puede consultar en

[https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2022%20\(febrero_2023\).pdf](https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/OTLE/elementos_otle/Informe_anual_2022%20(febrero_2023).pdf)

	Unidad	2018	2019	2020	2021	Var. 2018/21
Trenes-kilómetro año ²⁰	Millones trenes-km	26,30	26,62	22,84	24,63	- 6,35%
Toneladas-kilómetro brutas remolcadas ²¹	Millones trenes-km	24.331	24.097	19.921	22.063	- 9,32%
Toneladas-kilómetro netas ²²	Millones trenes-km	10.792	10.459	8.970	10.212	- 5,37%
Toneladas netas ²³	Millones de toneladas netas	28.251	26.025	22.167	24.783	-12,28%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019-2022 y elaboración propia.

A) Distribución entre operadores.

Del examen de la distribución entre los distintos operadores se ve que la reducción de las toneladas transportadas y las toneladas-kilómetro netas ha sido mayor en el operador público (RENFE) que en el resto de los operadores (tablas 3 y 4.) A pesar de ello la operadora pública sigue manteniendo un fuerte poder de mercado en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril.

Tabla3. Transporte ferroviario de mercancías (millones de toneladas netas) por operador. 2018-2021

Millones de toneladas netas transportadas	Operador	2018	2019	2020	2021	Var. 2018/21
	RENFE	18,32	17,01	14,27	15,33	- 16,32%
	Comunidades autónomas	0,55	0,43	0,23	0,55	0%
	Operadores privados	9,38	8,59	7,67	8,90	- 5,12%

²⁰ Tren-kilómetro es la unidad de medida equivalente a la utilización de la línea ferroviaria por un tren a lo largo de un kilómetro.

²¹ Masa total del vehículo, obtenida sumando su carga comercial y la propia masa del vehículo vacío, pero en condiciones de prestar servicio.

²² Es el número de toneladas de mercancías transportadas descontando el peso del propio vehículo ferroviario, multiplicado por la distancia kilométrica recorrida en cada viaje

²³ Es el peso de la carga comercial, esto es, el de las mercancías transportadas, sin incluir por tanto la propia masa del vehículo vacío.

	TOTAL	28,25	26,03	22,17	24,78	-12,28%
--	-------	-------	-------	-------	-------	----------------

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019-2022 y elaboración propia

Tabla 4. Transporte ferroviario de mercancías (millones toneladas-kilómetro netas) por operador. 2018-2021

Millones de toneladas-kilómetro netas	Operador	2018	2019	2020	2021	Var. 2018/21
	RENFE	6.324	6.201,3	5.041,8	5.638,3	- 10,84%
	Comunidades autónomas	38,3	27,9	14,0	37,7	- 1,57%
	Operadores privados	4.429,3	4.230,0	3.913,8	4.535,7	+ 2,40%
	TOTAL	10.791,6	10.459,2	8.969,6	10.211,7	-5,37%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019-2022 y elaboración propia

B) Cuota modal del ferrocarril en el transporte de mercancías

Por último en cuanto a la posición del transporte ferroviario en el reparto modal de los medios de transporte de mercancía en España, se observa que sigue siendo muy residual, tanto si lo comparamos únicamente con el otro modo de transporte terrestre (la carretera) como si lo comparamos con todos los otros modos de transporte, y tanto si lo examinamos en el ámbito nacional como en el internacional.

Así en los modos terrestres de transporte (carretera y ferrocarril) el transporte por carretera tiene un papel preponderante y el transporte por ferrocarril residual. Como se ve en la Tabla 5 en el transporte de mercancías la cuota modal de la carretera multiplica por 21 al tren en millones de toneladas-kilómetro.

Tabla 5 Cuotas modales del transporte de mercancías (millones de toneladas-kilómetro) en ámbito nacional para los modos terrestres. 2018-2021

Modo de transporte	2018	2019	2020	2021
Carretera	95%	95,0%	95,6%	95,5%
Ferrocarril	5%	5,0%	4,4%	4,5%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019, 2020, 2021 y 2022 y elaboración propia

Si la comparativa fuera en términos de toneladas transportadas la diferencia sería mucho mayor, ya que como señala el último *Informe Anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España* del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es el correspondiente al año 2022, *“Dicha relación es más acusada si se expresa la movilidad en términos de toneladas transportadas (también según los datos obtenidos de la EPTMC), al ser el peso de la carretera más de 57 veces superior al ferrocarril.”*

En cuanto a la cuota modal que tiene el transporte de mercancías por ferrocarril comparándola con todos los demás modos de transporte es también exigua tanto en el ámbito nacional como el internacional, como se deduce del examen de las tablas 6 y tabla 7.

Tabla 6. Cuotas modales del transporte de mercancías (toneladas transportadas) en ámbito nacional teniendo en cuenta transporte aéreo y cabotaje marítimo. 2018-2021

Modo de transporte	2018	2019	2020	2021
Carretera	94,85%	95%	96%	95,8%
Ferrocarril	1,64%	1%	1%	1.2%
Cabotaje marítimo	3,51%	3%	3%	3%
Aéreo	0,004%	0,004%	0,003%	0,003%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019, 2020, 2021 y 2022 y elaboración propia

Tabla 7. Cuotas modales del transporte de mercancías (toneladas transportadas) en ámbito internacional teniendo en cuenta transporte aéreo y cabotaje marítimo. 2018-2021

Modo de transporte	2018	2019	2020	2021
Carretera	19,4%	19,8%	19,9%	20,7%
Ferrocarril	0,7%	0,8%	0,8%	0,8%
Marítimo	79,7%	79,3%	79,2%	78,3%
Aéreo	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España 2019, 2020, 2021 y 2022 y elaboración propia

Por ello en el Informe Anual correspondiente al año 2022 del Observatorio del Transporte y la Logística en España del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se afirma que:

“En el segmento de las mercancías, sin embargo, no se ha observado una variación del reparto modal en el transporte de mercancías de ámbito nacional,



continuando la carretera como modo prioritario con un 95,8 % de las toneladas totales transportadas y un 95,5 % del total de toneladas-kilómetro. La situación varía mucho en el ámbito internacional, en el que en 2021 el 78,3 % de las toneladas se transportan en barco y el 20,7 % por carretera. El 1 % restante se transportan en ferrocarril (0,8 %) y avión (0,2 %). Respecto a los últimos años, ha crecido ligeramente la cuota de la carretera en detrimento de la del transporte marítimo.”

En resumen, todos los datos e informes confirman el reducido y escaso peso que tiene hoy en España el ferrocarril como medio de transporte para mercancías tanto en el tráfico nacional como internacional, porcentaje que no solo no se ha incrementado en los últimos años sino que incluso se ha reducido. También indican que su porcentaje es muy inferior a la media de la UE. Como hemos visto, España es uno de los países con menor uso del tren para el transporte de mercancías de todos los países de la UE, ya que de los 27 países de la UE solo tienen peores datos que España Irlanda y Grecia, siendo el porcentaje de España cuatro veces inferior al de la UE

Otra característica en el mercado español es la existencia de una posición predominante del operador público RENFE en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, a pesar de la liberalización en España del mismo.

IV.- VENTAJAS DEL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS

La finalidad de la construcción europea coloca a las infraestructuras del transporte entre aquellos elementos necesarios para realizar de modo efectivo los objetivos de la integración. Al mismo tiempo, la mejora de las mismas es una vía para conseguir el mercado interior de la Unión Europea, entendido como un mercado único en el que circulan libremente los bienes, los servicios, el capital y las personas, y dentro del cual los ciudadanos europeos pueden vivir, trabajar, estudiar o hacer negocios con libertad²⁴.

En el ámbito ferroviario la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, que crea un espacio ferroviario europeo único, afirma que el aumento de la integración del sector del transporte en la Unión era un elemento esencial de la realización del mercado interior y al mismo tiempo indica que los ferrocarriles son vitales para que el sector del transporte de la Unión se dirigía hacia la consecución de una movilidad de carácter sostenible.

Dentro de esta política de movilidad sostenible hay que señalar el bajo impacto que este medio de transporte tiene sobre el medio ambiente. Así, el transporte ferroviario en el año 2020 fue responsable del 0,4 % de las emisiones de CO₂ que genera la totalidad del transporte de la UE, pese a representar un 5,5 % del transporte de pasajeros y un 16,1% del transporte de mercancías en Europa²⁶

De ahí que a lo largo de los últimos años las instituciones europeas estén haciendo una apuesta de futuro por este medio de transporte. Así, a partir de una propuesta de la Comisión y tras el procedimiento de codecisión, el Consejo y el Parlamento Europeo acordaron declarar el año 2021 como el Año Europeo del Ferrocarril y en las Conclusiones del Consejo “El ferrocarril en vanguardia de una movilidad inteligente y sostenible” de 25 de mayo de 2021²⁷ se consideró que la necesidad tanto de tender hacia una movilidad climáticamente neutra y respetuosa con el medio ambiente como de garantizar un sistema de transporte resiliente e interconectado, especialmente en momentos de crisis, situaba al ferrocarril en una posición clave en la futura oferta de transporte. Además el Consejo observó que la red ferroviaria de la Unión para un transporte de mercancías competitivo, compuesta por los corredores ferroviarios de mercancías, ha demostrado ser muy eficaz a la hora de desarrollar acciones concertadas

²⁴ Como señala Carlos Lérída Navarro “La importancia del ferrocarril dentro del conjunto de actividades de transporte de un país estriba en que lleva asociados menores externalidades negativas como pueden ser la congestión, la contaminación atmosférica y la accidentalidad que los demás modos de transporte. Adicionalmente frente a la carretera aporta por lo general más capacidad, frente al avión mayor comodidad (pasajeros) y mayor capacidad (mercancías) y frente al transporte marítimo menor tiempo de trayecto”. Lérída Navarro, C, Tesis Doctoral *La liberalización del sector ferroviario en Europa: efectos sobre la eficiencia productiva y sobre los mercados de transporte*, 2015, p. 255.

²⁵ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

²⁶ Statistical pocketbook 2022. Se puede consultar en https://transport.ec.europa.eu/media-corner/publications/statistical-pocketbook-2022_en

²⁷ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8790-2021-INIT/es/pdf>



y medidas comunes entre las partes interesadas encargadas de las operaciones e indicó que por ello el sector ferroviario necesitará hacer un uso óptimo de los instrumentos financieros de la UE. De ahí que considerase que la infraestructura de transporte ferroviario va a ser el segmento que más inversión necesita para la finalización de la red RTE-T y la modernización de la red existente. Por último el Consejo valoraba en esas conclusiones, que los Estados miembros tuviesen previsto utilizar los recursos que ofrecen el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y el marco financiero plurianual 2021-27 para hacer más competitivo el sector ferroviario y apoyar las correspondientes inversiones en infraestructuras ferroviarias.

Otro valor importante del ferrocarril es que lleva asociada menores externalidades negativas que otros modos de transporte de mercancías como pueden ser la congestión, la contaminación atmosférica o la accidentalidad. Adicionalmente frente a la carretera el tren aporta por lo general más capacidad, frente al avión mayor capacidad y frente al transporte marítimo menor tiempo de trayecto.

V.- NECESIDAD DE COMPETENCIA EN EL SECTOR FERROVIARIO

El sector ferroviario europeo ha sido durante muchos años ajenos al juego de la competencia en la medida en que la organización del mismo se basaba, en la mayoría de los países de la UE, en la existencia de empresas publicas que prestaban el servicio publico ferroviario en algunos casos en régimen de monopolio y con modelos de integración vertical. España era un ejemplo de ello.

El inicio de la actuación de la Comunidad en materia ferroviaria se produce con la Decisión 65/271/CEE, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable y el proceso para la fijación de una política común y de liberalización del sector ferroviario en la Unión Europea arranca con la aprobación de la Directiva 1991/440/CEE, del Consejo, de 29 de julio, sobre desarrollo de los ferrocarriles comunitarios²⁸. Posteriormente el Libro Blanco de la Comisión Europea, «Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios»²⁹ señaló que el sector ferroviario había estado en gran medida aislado de las fuerzas del mercado, responsabilizando de ello a los Gobiernos ya que a menudo habían impedido una autonomía de gestión suficiente en esas empresas imponiendo una serie de obligaciones sin compensar por completo los costes que ello implicaba y que no habían conseguido establecer unos objetivos financieros claros sino que habían subvencionado las pérdidas o habían permitido que la deuda se acumulase. Por ello ese Libro Blanco consideraba que era necesario liberalizar el acceso de todos los servicios de transporte de mercancías y de los servicios internacionales de pasajeros, como estrategia para revitalizar los ferrocarriles, lo que además debería de hacerse de forma ágil. Como señala la CNC la Comisión Europea estimó que la introducción de competencia podía conllevar reducciones de precios de los servicios de transporte por ferrocarril de hasta el 40-50% o ganancias de calidad, como una mayor puntualidad (COMP/M.5096 RCA/MAV CARGO)³⁰

Este proceso de apertura a la competencia de este sector se ha articulado a través de los llamados paquetes ferroviarios que obligaron a la adaptación de los ordenamientos nacionales a los mismos. Uno de los primeros sectores que se abrió a la competencia fue el del transporte de mercancías³¹.

²⁸ DO L 237 de 24 de agosto de 1991, pp. 25- 28

²⁹ Libro Blanco de la Comisión Europea, «Una estrategia para la capitalización de los ferrocarriles comunitarios», COM(1996) 421 final, 30.7.1996. Se puede consultar en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0421&from=ES>

³⁰ Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España de la Comisión Nacional de la Competencia.

³¹ Así la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, incorporada en el primer paquete ferroviario, otorga el derecho de acceso, en condiciones equitativas, a las infraestructuras de otros Estados miembros para la realización de servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

La aplicación de los principios de competencia contenidos en esa normativa comunitaria al transporte ferroviario ha supuesto una transformación radical del mismo y ha provocado la ruptura de los monopolios estatales que, hasta esa fecha, existían en torno a empresas de carácter público fuertemente dependientes del Estado y, al mismo tiempo, ha supuesto la desaparición de la unidad en la gestión de explotación de la infraestructura y la prestación del servicio de transporte por ferrocarril, que había sido el criterio prevalente en Europa desde las primeras décadas del siglo XX. Es cierto que el proceso de liberalización en el sector ferroviario es mas complejo que en otros que también estuvieron en manos de monopolios estatales, como lo fue el transporte aéreo, y la principal razón de ello es la infraestructura fragmentada entre los diversos países de Europa³², los diferentes anchos de vía, así como de tensiones de suministro eléctrico e incluso de señalización³³

De ahí que todavía sea necesario intensificar, también en España, el grado de competencia efectiva en este sector, ya que existen problemas en temas estructurales, en la administración de la infraestructura, en el acceso al mercado por la existencia de barreras de entrada así como en las ventajas que todavía conservan los operadores incumbentes que limitan la competencia y gravan los objetivos de crecimiento y empleo³⁴

Friebel y otros co-autores han analizado los efectos del proceso de liberalización sobre la eficiencia del sector y señalan que la desregulación mejora la tendencia de la eficiencia técnica de un país, pero señalan que no necesariamente una mayor intensidad de las reformas aumenta esa eficiencia ya que consideran que dependerá de la secuencia de implantación de dichas reformas. Afirman que en los países en los que las reformas se implementan de manera secuencial, la productividad aumenta, mientras que en aquellos otros en los que se aplicaron las reformas a través de paquetes conjuntos se produjo lo contrario³⁵.

³² Cada uno con su red nacional.

³³ Altzelai Uliondo, M. I.; "La liberalización del sector ferroviario: ¿una política congruente con el derecho comunitario de la competencia?" en Revista de Derecho Comunitario Europeo, 58, 2017, pp. 941-975. Otros problemas que se señalan en este mismo artículo son "(...) las asimetrías de información que hacen que los operadores históricos tengan ventajas competitivas así como el riesgo persistente de subvenciones cruzadas⁶¹, con desvíos de fondos asignados al desarrollo de la infraestructura utilizados para proporcionar una ventaja competitiva a las actividades de transporte del operador histórico."

³⁴ En este sentido "Informe sobre la competencia en el transporte de mercancías por ferrocarril en España" de la Comisión Nacional de la Competencia.

³⁵ Friebel, G., M. Ivaldi and C. Vibes (2010): "Railway (De)Regulation: A European Efficiency Comparison", *Economica*, vol 77, pp. 77-91.

VI.- LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES, LOS CORREDORES FERROVIARIOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS Y EL CORREDOR ATLÁNTICO DE MERCANCÍAS

A) Introducción

Teniendo en cuenta que el transporte, constituye una de las primeras políticas comunes de la Unión Europea desde la entrada en vigor del Tratado de Roma de 1958³⁶, lo que también es aplicable al transporte por ferrocarril³⁷, desde los inicios de la misma ésta ha perseguido facilitar la libre circulación de personas y mercancías.

En los años 60 se inician las primeras medidas de la Comunidad en materia ferroviaria³⁸ que produjeron efectos muy limitados. El 25 de enero de 1990 la Comisión de las Comunidades Europeas aprueba la Comunicación COM (89) 564 “Comunicación sobre una Política Ferroviaria Comunitaria”, en la que, además de reconocer el éxito restringido de las propuestas para los ferrocarriles formuladas por la Comisión, manifiesta su preocupación por el escaso rendimiento de los ferrocarriles en el tráfico internacional y el reto que en esta materia supondría la puesta en marcha del Mercado único. En la Comunicación la Comisión aboga por la creación de una red comunitaria de ferrocarriles ya que aunque hasta el momento el mercado ferroviario había tenido un marcado carácter nacional, existía capacidad técnica para la creación de una red comunitaria. A partir de

³⁶ Así dispone en su art. 3 que “A los fines enunciados en el artículo anterior, la acción de la Comunidad llevará consigo, en las condiciones y según el ritmo previstos en el presente Tratado: e) el establecimiento de una política común en el sector de los transportes ; “

³⁷ Art. 84.1 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea

³⁸ Así la aprobación de la Decisión 65/271/CEE, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable. A finales de esa década se aprobaron tres Reglamentos con el fin de facilitar la competencia en el sector y someter a las empresas ferroviarias a cierta disciplina financiera en la medida en que eran la mayoría empresas públicas con altos déficit. Estos son: Reglamento 1191/69, relativo a la acción de los estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público (DOCE L-156, de 28/6/1969); el Reglamento 1192/69, sobre las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas de los ferrocarriles (DOCE L-156, de 28/6/1969) y el Reglamento 1107/70/CEE, de 4 de junio, relativo a las ayudas en materia de transportes terrestres. Como señalan Miquel Llevat y Gerard Llobet “(...) tradicionalmente el ferrocarril en Europa ha estado integrado verticalmente. La infraestructura ha permanecido en manos de los Estados que han sido en sus operaciones ajenos a las consideraciones de rentabilidad económica, orientando sus inversiones principalmente a los servicios de pasajeros. Por su parte, los operadores establecidos y dominantes (incumbents en inglés) han sido también estatales, y ante la falta de la presión competitiva han aumentado poco su eficiencia. En este sentido el caso español es uno de los más paradigmáticos de estas limitaciones” Llevat M. y Llobet G. “El Futuro del Ferrocarril de Mercancías en España” en Fedea Policy Papers 2016/25 p. 3.

esa Comunicación se aprueban una serie de medidas de naturaleza normativa que tratan de implantar una nueva política comunitaria en materia ferroviaria³⁹.

Así, por ejemplo, la ya citada Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, que supuso un trascendental punto de inflexión para la liberalización ferroviaria en Europa, ya que imponía, entre otras, las siguientes obligaciones:

- a) separación de la gestión de la infraestructura ferroviaria (cuya titularidad y administración, directa o indirecta, correspondería a los Estados) respecto de la explotación de los servicios de transporte (que sería competencia de las compañías ferroviarias, públicas o privadas, que deberían abonar un canon por el uso de la infraestructura)
- b) garantía en el acceso a las redes ferroviarias de los Estados miembros para las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias y las empresas ferroviarias que efectúen transportes combinados internacionales de mercancías.

Este proceso de liberalización del transporte ferroviario continuó con los denominados paquetes ferroviarios. El segundo de ellos impulsó la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías, en el cual las medidas liberalizadoras tendrían mas posibilidades de aplicación que en el de pasajeros por la razón de que en él no entraban consideraciones relacionadas con el servicio público⁴⁰.

En los años siguientes adquiere importancia el desarrollo la idea de Red Transeuropea de Transportes (RTE). Dicho concepto que ya aparece recogido en el Tratado de Maastricht de 1992⁴¹ y tiene un carácter político y técnico, fue creado por la Unión Europea a través de la Decisión 1692/96/EC del Parlamento Europeo y el Consejo del 23 de julio de 1996,

³⁹ Como señala Carlos Lériða Navarro *“Este documento ha servido de base para diseñar el actual sistema ferroviario común, que se ha concretado, entre otros aspectos, en la separación económica, jurídica o empresarial de las áreas de infraestructura de las de operaciones, y en el desarrollo de procesos de liberalización y apertura al mercado caracterizados por la incorporación de nuevos operadores.”* Lériða Navarro, C. “La liberalización del sector ferroviario en Europa: efectos sobre la eficiencia productiva y sobre los mercados de transportes” Tesis Doctoral. Año 2015, p. 46. Se puede consultar en http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/tesisuned:CiencEcoEmp-Clerida/LERIDA_NAVARRO_Carlos_Tesis.pdf

⁴⁰ Una de las principales propuestas de este “Segundo Paquete Ferroviario” fue la de la liberalización total de los mercados ferroviarios de mercancías para el 1 de enero de 2007, lo que suponía que se adelantasen los plazos previstos en el Primer Paquete Ferroviario.

⁴¹ Tratado de la Unión Europea (92 /C 191 /01) Artículo 129 B. *“1. A fin de contribuir a la realización de los objetivos contemplados en los artículos 7 A y 130 A y de permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores, la Comunidad contribuirá al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía.*

2 . En el contexto de un sistema de mercados abiertos y competitivos, la acción de la Comunidad tendrá por objetivo favorecer la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, así como el acceso a dichas redes. Tendrá en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares, sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad ”

sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte⁴².

La figura de los corredores ferroviarios se incorpora en el Libro Blanco de la Comisión Europea de 30 de julio de 1996 “Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios”⁴³ al señalar que era urgente “(...) *mejorar las condiciones para el transporte internacional de mercancías, por lo que la Comisión promoverá la creación de corredores ferroviarios transeuropeos, con acceso abierto y disposiciones simplificadas*”. La idea de los corredores había sido propuesta a la Comisión, como señala el propio Libro Blanco, por un grupo consultivo formado por operadores de empresas ferroviarias, empresas de transportes y sindicatos⁴⁴.

Posteriormente la Comisión anunció la creación de superpistas ferroviarias para el transporte de mercancías que debería abrirse a todos los operadores ferroviarios. Así el 29 de mayo de 1997 se aprobó la Comunicación de la Comisión «Superpistas Ferroviarias Transeuropeas de Transporte de Mercancías» COM (97) 242. En la Comunicación la Comisión volvía a incidir en la importante pérdida de la cuota de mercado del ferrocarril en el transporte de mercancías⁴⁵ y señalaba que el mismo podría realizar una valiosa contribución al transporte sostenible de mercancías, en particular en las largas distancias (superiores a 150 km), debido a que gran parte de este tráfico se concentra en lo que denominaba como corredores de fuerte densidad y por ello señalaba que la fórmula de las superpistas ferroviarias (freeways) podría ser muy útil para invertir la tendencia de declive de la cuota ferroviaria en ese mercado.

Desde el principio y en la medida en que el concepto de superpista era un proyecto de colaboración entre los gestores de las infraestructuras ferroviarias, se analizó en la comunicación COM (97) 242 los problemas que podría plantear esa colaboración desde el punto de vista de la competencia, y si los acuerdos necesarios para poner en marcha estas superpistas se verían afectados por la prohibición expresa del apartado 1 del artículo 85 del Tratado CE⁴⁶. Por ello la propia Comisión señalaba en la Comunicación

⁴² Art. 1. 1. “La presente Decisión tiene por objeto establecer las orientaciones en cuanto a los objetivos, prioridades y grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la red transeuropea de transporte. Estas orientaciones determinan proyectos de interés común cuya ejecución debe contribuir al desarrollo de dicha red a escala comunitaria.”

⁴³ Se puede consultar en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:51996DC0421>

⁴⁴ El futuro del transporte ferroviario en Europa - Informe del grupo consultivo a Neil Kinnock, Comisario europeo responsable de transportes, 19.6.96

⁴⁵ Y así señalaba que “Entre 1970 y 1995, el transporte de mercancías por los ferrocarriles europeos disminuyó en casi una cuarta parte, de 283.000 a 220.000 millones de toneladas/kilómetro. En sí misma, esta reducción está cargada de consecuencias, pero si se sitúa a su vez en el contexto de un aumento del 70% en el conjunto del mercado del transporte de mercancías, significa que la cuota de mercado del ferrocarril se ha reducido por la mitad, del 32 al 15%. La parte principal del aumento mencionado ha redundado en beneficio del transporte por carretera, que ha conocido sobre el mismo período un incremento del 150%. Si esta tendencia continúa durante los diez próximos años, la cuota de mercado del ferrocarril pasará del 16 al 9% mientras que el conjunto del mercado seguirá creciendo en un 30%.”

⁴⁶ Artículo 85.1 “Serán incompatibles con el mercado común y quedarán prohibidos todos los acuerdos entre empresas, las decisiones de asociaciones de empresas las prácticas concertadas, que puedan afectar al

que, al garantizar el pleno acceso a las empresas ferroviarias titulares de una licencia, esos acuerdos no serían capaces de suprimir la competencia en ese mercados pertinentes y por ello afirmaba que “siempre que las notificaciones contengan toda la información necesaria y que los acuerdos de que se trate satisfagan las condiciones mencionadas, la Comisión se compromete a tramitarlas con celeridad y estará dispuesta a dispensar a las partes notificantes la consideración adecuada”. En relación con el art. 86⁴⁷ (prohibición del abuso de posición de dominio) advertía la Comunicación que la existencia de una vía de recurso independiente o la ausencia aparente de comportamiento discriminatorio no bastaban para suprimir la posibilidad de una infracción de los artículos 86 o 90 (apartado 1) del Tratado.

B) Red Transeuropea de Transporte y Corredores ferroviarios internacionales de mercancías

La Red Transeuropea de Transportes (que en ocasiones se denominada en plural con los términos en inglés *Trans-European Transport Networks*, y de forma abreviada TEN-T) comprende las Infraestructuras de transporte lineales y nodales de los modos viarios de carreteras, ferroviario, aéreo, marítimo y navegación interior, así como las de carácter multimodal, define, por tanto, una malla de infraestructuras de transporte de ámbito europeo, capaz de potenciar la creación de un mercado único a través de la eliminación de obstáculos de todo tipo al libre flujo de personas y mercancías, a través de las fronteras interiores entre los estados miembros.

Está formada por el sistema de carreteras, líneas de ferrocarril, canales de navegación interiores, aeropuertos, puertos, Autopistas del Mar y sistemas de gestión de tráfico, con una estructura de doble capa. Ambas partes de la red incluirán todos los modos de transporte y sus interconexiones. La Red se estructura en dos niveles:

comercio entre los Estados miembros y que tengan por objeto o efecto impedir, restringir o falsear el juego de la competencia dentro del mercado común y, en particular, los que consistan en:

- a) fijar directa o indirectamente los precios de compra o de venta u otras condiciones de transacción;
- b) limitar o controlar la producción, el mercado, el desarrollo técnico o las inversiones;
- c) repartirse los mercados o las fuentes de abastecimiento
- d) aplicar a terceros contratantes condiciones desiguales para prestaciones equivalentes, que ocasionen a éstos una desventaja competitiva
- e) subordinar la celebración de contratos a la aceptación por los otros contratantes, de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o según los usos mercantiles, no guarden relación alguna con el objeto de dichos contratos”

⁴⁷Art. 86 “Será incompatible con el mercado común y quedará prohibida, en la medida en que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros, la explotación abusiva, por parte de una más empresas, de una posición dominante en el mercado común o en una parte sustancial del mismo.”



a) La Red Global (*Core network*) que asegurará la accesibilidad y conectividad de todas las regiones de la Unión Europea (UE). Incluye todas las infraestructuras de transporte, tanto lineales como nodales, en el territorio de la UE. Esta Red deberá estar completada en 2050.

b) La Red Básica (*Comprehensive Network*), compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la TEN-T. Esta Red establecerá enlaces estratégicos entre los nodos urbanos más importantes y otros tipos de nodos (p.ej. Puertos, aeropuertos y pasos fronterizos). El objetivo es finalizar esta red en 2030.

Como señala el informe del Eixo Atlántico *“Elementos para la redacción de un Plan Director del Corredor Atlántico”* el objetivo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) es la de *“proporcionar la infraestructura necesaria para el funcionamiento adecuado del mercado interior y para la consecución de los objetivos de la Agenda de Lisboa (2000) en favor del crecimiento y el empleo. Asimismo, pretende contribuir a garantizar la accesibilidad y a reforzar la cohesión socioeconómica y territorial. Defiende el derecho de los ciudadanos de la Unión Europea a desplazarse libremente por el territorio de los Estados miembros, además de incorporar requisitos de protección medioambiental con el fin de fomentar el desarrollo sostenible.”*⁴⁸

El Reglamento (UE) nº 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 señaló que la creación de corredores ferroviarios internacionales que permitiesen desarrollar una red europea competitiva de transporte de mercancías por ferrocarril, en la cual los trenes de mercancías pudiesen circular en buenas condiciones y pasar fácilmente de una red nacional a otra, contribuiría a mejorar las condiciones de utilización de la infraestructura.

Surge así la idea de los **corredores ferroviarios internacionales de mercancías**, que deberían de llevarse a cabo de modo coherente con los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Se define como “corredor de mercancías” todas las líneas ferroviarias, incluidas las líneas de transbordador de ferrocarriles, designadas en el territorio de los Estados miembros o entre Estados miembros y, en su caso, en terceros países europeos, que enlacen dos o más terminales a lo largo de una ruta principal y, cuando proceda, rutas de desvío y los tramos que las conectan, incluidas las infraestructuras ferroviarias y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes⁴⁹. Los Corredores no constituyen un tercer nivel⁵⁰ de red sino un instrumento de impulso a su realización, al objeto de conseguir un desarrollo de la red eficiente y coordinado.

La lista inicial de este Reglamento contemplaba 9 corredores, como se ve en la Figura 1

⁴⁸ Rodríguez Bugarín M. “Elementos para la redacción de un Plan Director del Corredor Atlántico” Cuadernos de cooperación del Eixo Atlántico. Eixo Atlántico del Noroeste Peninsular, p. 35.

⁴⁹ Art. 22.a)

⁵⁰ Además de la Red básica (*Core network*) y global (*Comprehensive Network*)

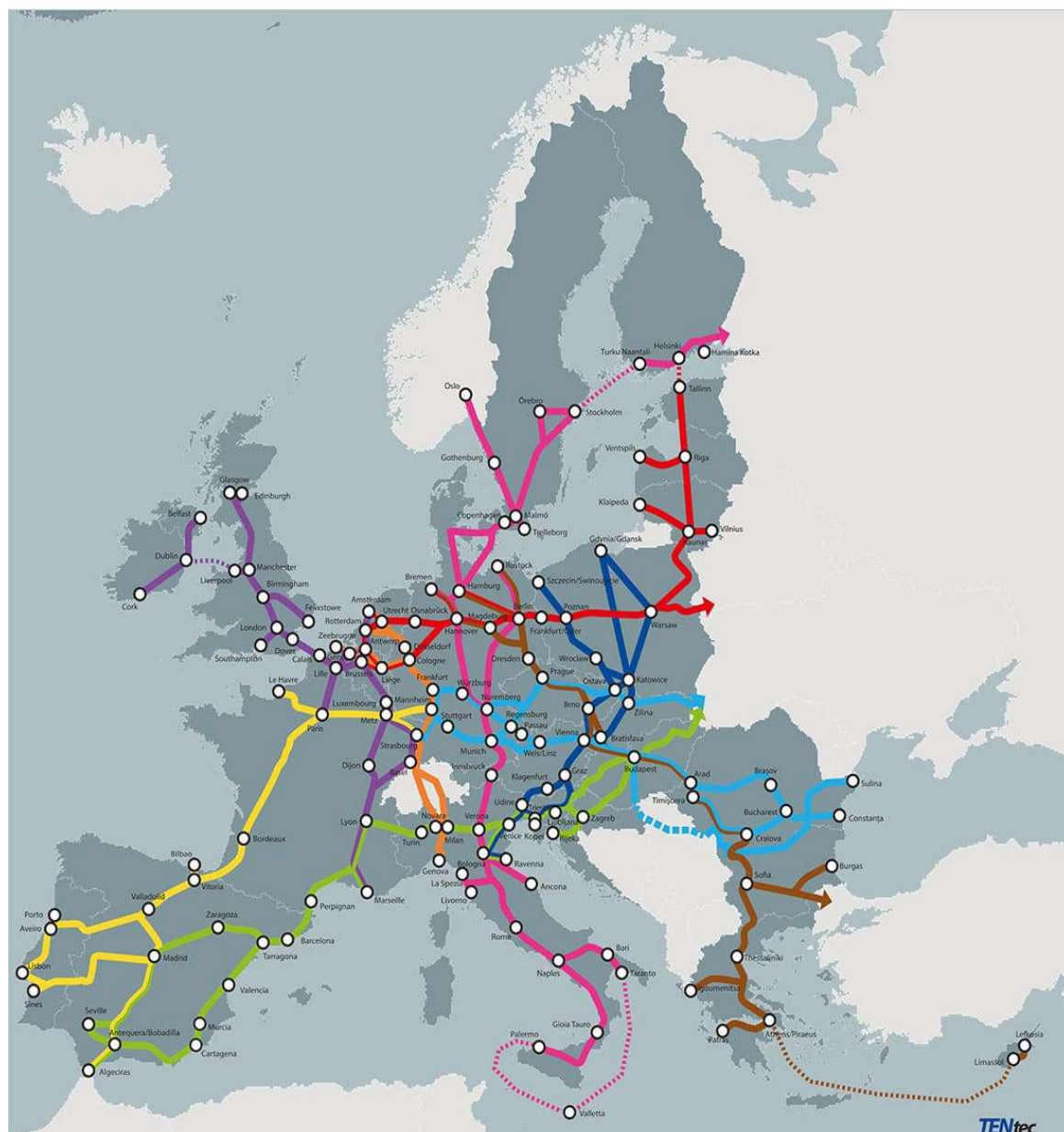


Figura 1: Corredores ferroviarios de acuerdo con el Reglamento (UE) nº 913/2010. Fuente: Comisión Europea.

El Reglamento (UE) nº 913/2010 entró en vigor el 9 de noviembre de 2010⁵¹, pidiendo a los Estados miembros que establecieran corredores ferroviarios internacionales de mercancías orientados al mercado. Ya entonces se habían identificado los principales retos para su implantación como eran la coordinación en la asignación de rutas entre los gestores de infraestructura de los distintos Estados involucrados en un corredor determinado, la interoperabilidad, las inversiones en infraestructura y el desarrollo, así como la integración, de la intermodalidad en el proceso de gestión del corredor.

La lista inicial de los 9 corredores, que se recogen en el Anexo del Reglamento (UE) nº 913/2010 incluía el denominado “Corredor Atlántico” que afectaba a Portugal, España, Francia y Alemania y cuya rutas principales eran:

Sines-Lisboa/Leixões

Madrid-Medina del Campo/Bilbao/San Sebastián-Irun- Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz Strasbourg (+)/Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras.⁵²

Sin embargo la falta de desarrollo de la Red TEN-T impulsó la necesidad de su reforma⁵³, que quedó definida en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión 661/2010/UE. En lo que se refiere a la Red básica (*Core network*) y global (*Comprehensive Network*) de transporte ferroviario, así como puertos y terminales de ferrocarril en España definidas en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 aparecen en la figura 2⁵⁴

⁵¹ Artículo 25

⁵² El Reglamento aclaraba que “*Las rutas señaladas con + se incluirán en los corredores respectivos a más tardar 3 años después de la fecha de establecimiento indicada en el presente cuadro. Las estructuras existentes definidas en los artículos 8 y 13, apartado 1, del presente Reglamento se ajustarán a la participación de nuevos Estados miembros y gestores de infraestructuras en los corredores respectivos. Estas inclusiones se basarán en estudios de mercado y tomarán en consideración el aspecto del transporte existente de pasajeros y mercancías en consonancia con el artículo 14, apartado 3, del presente Reglamento*”

⁵³ Para ello se puso en marcha en 2003 un grupo de alto nivel presidido por el antiguo comisario Karel Van Miert. En 2010 tras un proceso de consulta pública se formuló una propuesta concreta de metodología y se contempló la coexistencia de dos redes: la Red básica (*Core network*) y la Red Global (*Comprehensive Network*). La Comisión Europea propuso la definición de esa red TEN-T con arreglo a unos criterios que podían concretar los Estados. Sin embargo el proceso dio lugar a quejas tanto en la determinación y fijación de los parámetros que se utilizaron para definir alguna de esas redes como en los criterios de elección por los Estados.

⁵⁴ El Ministerio de Fomento había publicado con anterioridad a la aprobación de dicho Reglamento unos mapas con diferente contenido al que facilitaba la Comisión, lo que dio lugar a un elevado grado de confusión y extrañeza entre los operadores. Dichos mapas se puede examinar en https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/111019mapasredestranseuropeastransportes.pdf



Global	Básica		Global	Básica		Global	Básica	
		Ferrocarril convencional / Completa			Ferrocarril de alta velocidad / Completa			Puertos
		Ferrocarril convencional / En desarrollo			A transformar en ferrocarril de alta velocidad			TFC
		Ferrocarril convencional / Planificadas			Ferrocarril de alta velocidad / Planificada			

Figura 2: Redes básica y global de vías férreas, puertos y terminales ferroviarias en España y Portugal.
Fuente: Reglamento (UE) n° 1315/2013.

Para poder cofinanciar las actuaciones necesarias para poner en marcha ambas redes en los plazos previstos (2030 la Red básica y 2050 la Red global), la Unión Europea puso en marcha el Mecanismo “Conectar Europa”, a través del Reglamento (UE) nº 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) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) nº 680/2007 y (CE) nº 67/2010.

En la lista preliminar de proyectos de la Red básica en el sector del transporte que se incluía en el Anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013 se incluía el Corredor atlántico cuya configuración definía de la siguiente manera:

- Algeciras – Bobadilla – Madrid
- Sines / Lisboa – Madrid – Valladolid
- Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto
- Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Paris – Le Havre/Metz – Mannheim/Strasbourg

A pesar de esta reformas los resultados del transporte de mercancías por ferrocarril en la UE siguen siendo insatisfactorios como hemos visto en la tabla 1 y como incluso señaló el Tribunal de Cuentas Europeo en su Informe *“Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía”*⁵⁵

C) Galicia en el Corredor Atlántico de mercancías

Hemos visto que en el anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013 se recogía el trazado del Corredor Atlántico, pero que del mismo estaban excluidos los tramos que transcurrían por la comunidad autónoma de Galicia. Sin embargo la necesidad de definir un nuevo mecanismo financiero como consecuencia del nuevo marco financiero de la Unión Europea para el periodo 2021-2027, va a permitir extender la configuración del Corredor Atlántico hacia Galicia, Asturias y el norte de Castilla y León, como había sido reclamado por los gobiernos autonómicos y organismo, instituciones y asociaciones. Si el Reglamento (UE) n.º 913/2010 señala uno de los criterios para la selección de corredores adicionales de mercancías el “el desarrollo del tráfico de mercancías por ferrocarril y de

⁵⁵ Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 08/2016 “Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía”, 2016. Señala en este informe que “Respecto de los Estados miembros visitados para la presente fiscalización, la cuota modal de mercancías transportadas por ferrocarril disminuyó entre 2000 y 2013 en cuatro de ellos (República Checa, España, Francia y Polonia), y aumentó en uno (Alemania),” p. 26.

los flujos comerciales y tráfico de mercancías más importantes a lo largo del corredor de mercancías”, como veremos en este Informe el tramo Noroeste del Corredor Atlántico tenía justificación para su inclusión por las destacada importancia que tiene el mismo en los tráficos de exportación de mercancías por vía ferroviaria de España hacia el reto de los países de Europa.

El 28 de noviembre de 2018 se elevó al Parlamento Europeo la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n° 1316/2013 y (UE) n° 283/2014. El 7 de julio de 2021 se aprobó el Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n° 1316/2013 y (UE) n° 283/2014 que establece el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) durante el período de vigencia del marco financiero plurianual 2021-2027. En la Parte III del Anexo al configurar el corredor de la red básica Atlántico señala como tramos del mismo (como aparece en la Figura 3)

Gijón – León – Valladolid

A Coruña – Vigo – Ourense – León

Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao

Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba

Algeciras – Bobadilla – Madrid

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid

Lisboa – Aveiro – Leixões/Porto – río Duero

Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Le Havre – Rouen – Paris

Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Toulouse/Tours – Paris – Metz – Mannheim/Strasbourg

Sionainn Faing o Shannon Foynes/Baile Átha Cliath o Dublin/Corcaigh o Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours – Dijon

Por ultimo debemos de referirnos a la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

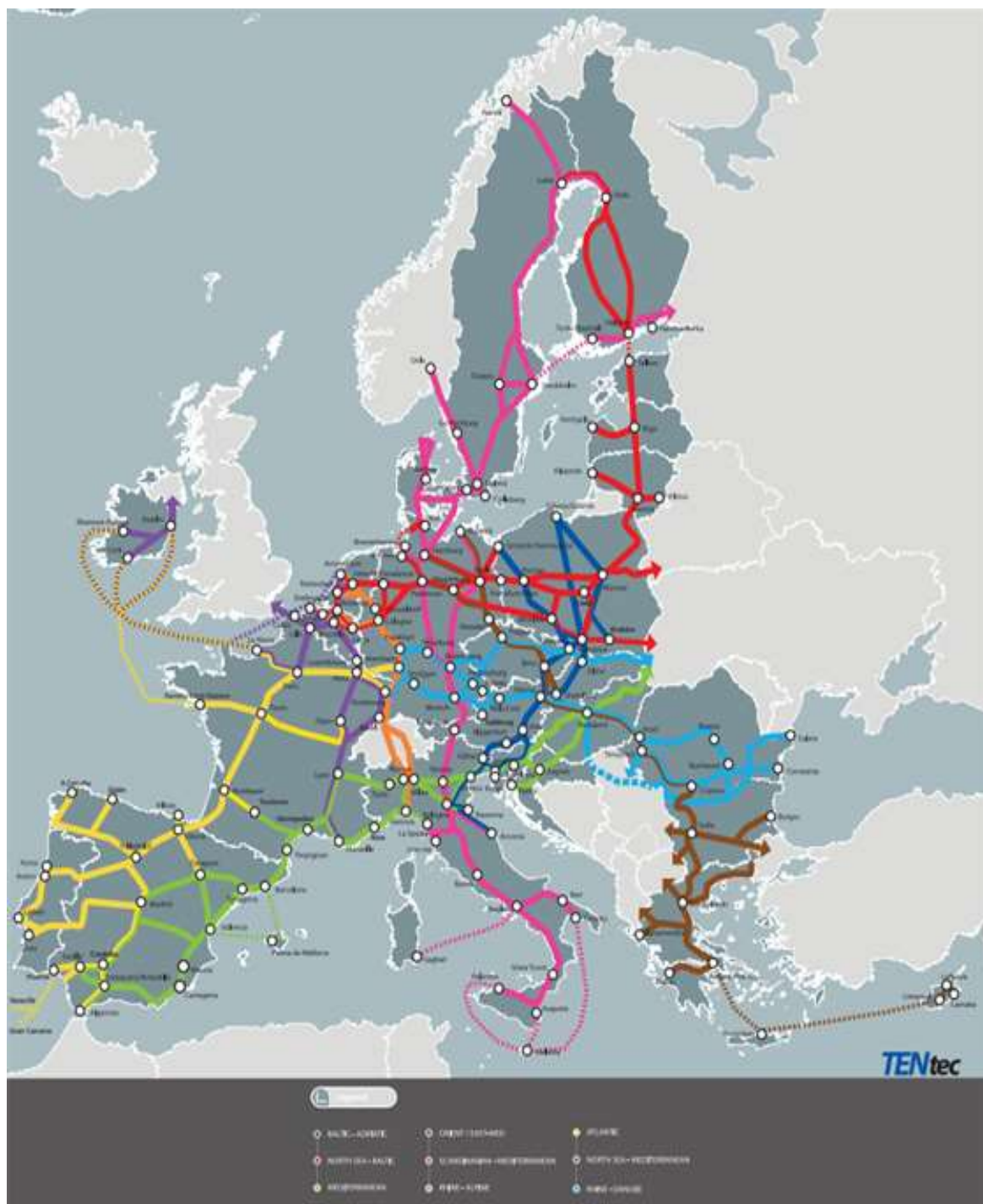


Figura 3: Corredores ferroviarios. Fuente: Comisión Europea.

VII.- EXPORTACIONES DE ESPAÑA Y GALICIA POR VÍA FERROVIARIA

La reducida importancia del transporte por tren de mercancías en España en relación con el total de mercancías transportadas no solo se manifiesta en el tráfico nacional sino que también tiene su reflejo en el bajo porcentaje de las exportaciones que España realiza por vía ferroviaria.

En este Informe hemos analizado la voluntad de las instituciones de la UE de incentivar el uso del ferrocarril como medio de transporte de bienes entre los territorios de los diferentes Estados y, por tanto, de su utilización para la exportación entre los Estados de la UE. Los corredores ferroviarios internacionales de mercancías serían uno de esos instrumentos para conectar las diferentes regiones europeas y para facilitar la circulación entre las distintas redes nacionales. En este sentido el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 al fijar los criterios relativos a los corredores de mercancías adicionales señala que se deben tener en cuenta, entre otros, el criterio del desarrollo de los flujos comerciales y tráfico de mercancías más importantes a lo largo del corredor de mercancías así como el equilibrio entre los costes y los beneficios socioeconómicos que se deriven de la creación del corredor⁵⁶;

De ahí que sea de interés conocer los flujos de exportación que desde España se realizan por vía ferroviaria, y en especial con los países de la UE, para determinar la importancia que tiene un determinado corredor en esa función de proporcionar la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del mercado interior y responder a las necesidades de inversión, con el objetivo de buscar una mayor eficiencia en ese gasto público, ya que como señala la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) nº 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) nº 1315/2013, los Corredores europeos de transporte consistirán en aquellas partes de la red transeuropea de transporte que van a ser de la máxima importancia estratégica para el desarrollo de flujos de transporte sostenible y multimodal de mercancías Europa. En este mismo sentido el Tribunal de Cuentas Europeo en la Recomendación 7 de su Informe Especial 8/2016 afirma que “Los Estados miembros, junto con la Comisión, deberían mejorar la coordinación de las inversiones ferroviarias para maximizar su eficacia (...)”⁵⁷

El objeto de ese análisis tiene como intención que la CGC pueda aportar propuestas con la finalidad de que las inversiones públicas en infraestructura ferroviaria destinada al tráfico de mercancías sean lo más eficiente posible y que suponga una mejora respecto de la situación actual tanto en términos de gestión del gasto público, inversión,

⁵⁶ Art. 4 del Reglamento (UE) nº 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

⁵⁷ Tribunal de Cuentas Europeo, Informe Especial 08/2016 “Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía”, 2016, p. 60,

mantenimiento y conservación de la red ferroviaria como en términos de bienestar general evitando una posible afectación a la competencia que no esté justificada por el interés público⁵⁸

Los razones de la inversión de dinero publico en infraestructuras ferroviarias para destinarse al trafico de mercancías en un sector que esta ya liberalizado debe de buscar ganancias de eficiencias y por ello lo primero que se recomienda es la realización de estudio, también desde el punto de vista de competencia, de todas los flujos de exportación (en euros) desde España al resto de países europeos, estudio que trate de ponderar la neutralidad competitiva y que sirva para garantizar la eficiencia en las inversiones evitando que la inadecuada aplicación de las mismas suponga para las empresas que se encuentren en determinados territorios autenticas barreras de entrada al ejercicio de su actividad⁵⁹.

Por ultimo señalar que si bien es cierto que tanto la inversión en la mejora de infraestructuras ferroviarias como en la gestión de las mismas son esenciales para ayudar al crecimiento del mercado de transporte de mercancías por vía ferroviaria, no debemos de olvidar que siempre serán necesarias medidas orientadas a aumentar la competencia entre los operadores ferroviarios y su eficiencia que son esenciales para asegurar su futuro⁶⁰

A) Introducción.

⁵⁸ Esta falta de estudios económicos en la inversión en infraestructuras caso ferroviarias lo pone de manifiesto el estudio “Políticas eficientes de inversión y tarificación de la infraestructura del transporte en España” de E. Engel, R. Fischer y A. Galetovic, que señalan que *“Parece evidente que las inversiones en la red de ferrocarriles no tuvieron un análisis económico significativo. Para dar un ejemplo, en 2015, la relación pasajeros por kilómetro operativo de ferrocarril de alta velocidad era de 11.800, contra 158.121 en Japón o 61.400 en Francia. Es difícil creer que dos países emblemáticos por este tipo de transporte hayan subinvertido en él. En España puede haber sido una buena idea tener trenes rápidos: lo que se puede discutir es la oportunidad y la magnitud de las inversiones.”* Engel, R. Fischer y A. Galetovic “Políticas eficientes...” op. cit. p. 3

⁵⁹ “La metodología para evaluar inversiones en infraestructura es la evaluación social de los proyectos que se describe en la sección 3. Esta evaluación no solo debe considerar los costos y beneficios directos, sino también se deben valorizar externalidades como las de congestión, contaminación local, emisiones de carbono y el ruido. Asimismo, hay otros costos ambientales asociados a la construcción de infraestructura de transporte que deben ser considerados, tales como la utilización de suelo, el efecto barrera sobre el territorio y los efectos sobre el paisaje”. E. Engel, R. Fischer y A. Galetovic *Políticas eficientes de inversión y tarificación de la infraestructura del transporte en España* en Fedea Policy Papers - 2018/01, enero 2018, p. 7.

⁶⁰ Willian Baumol, John C. Panzar y Robert Willig establecieron como una de las referencias de la competencia la llamada “teoría de los mercados contestables”. Así consideraron que para que un mercado fuera contestable se deberían de cumplir tres condiciones: a) no deberían de existir barreras a la entrada y a la salida, b) no debe haber costes hundidos, es decir, no recuperables si las empresas salen de ese mercado y c) los potenciales entrantes en el mercado deben tener acceso a los mismos recursos que los incumbentes. Baumol W., Panzar J.C. y Willig R.D, “Contestable Markets and the Theory of Industry Structure”, Harcourt Brace Jovanovich, INC, New York, 1982.



Creemos que existen dos errores que, de manera generalizada, se cometen al analizar los flujos comerciales y la intensidad del uso de la infraestructura en el transporte ferroviario de mercancías y que son:

1º) Que se utiliza unicamente como indicador de los tráficoos el peso de la mercancía transportada, la tonelada, y no su valor cuando el criterio generalizado para cuantificar una mercancía a efectos de exportación no es el peso sino su valor.

Calcular, y comparar, los tráficoos de los corredores ferroviarios unicamente por el peso de las mercancías que por él circula introduce fuertes distorsiones en la determinación de la importancia de ese corredor, en la medida en que existen importantes diferencias en el valor de la tonelada entre los bienes que se transportan. Así la exportación de una tonelada de cemento y de piezas autos tendría la misma importancia si la determinamos solo por su peso y sin embargo serían muy distinta si la determinamos por su valor en euros. Además, la exportación de mercancía elaborada y de alto valor implica la existencia en origen de una actividad industrial de una enorme repercusión económica en ese entorno geográfico.

Por esa misma razón es un error la utilización en exclusiva del criterio del número de circulaciones para indicar la relevancia de los tramos ferroviarios en los corredores.

2º) Que solo se suele tener en cuenta los tráficoos interiores no los de exportación, cuando precisamente la Red Transeuropea busca “(...) *permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores*” Es decir, en esos análisis a la hora de determinar los flujos de movimientos y la mayor o menos importancia de los corredores de mercancía ferroviarios, se da mas importancia al trafico interno en España (es decir, al tráfico nacional), que al transeuropeo (es decir a las exportaciones)

En la determinación de las exportaciones que por tren se realizan desde España tendremos unicamente en cuenta el valor de las mercancías exportadas de acuerdo con los datos que aparecen en la Secretaria de Estado de Comercio.

B) Exportaciones de España

Según las estadísticas de comercio exterior de DataComex de la Secretaria de Estado de Comercio⁶¹ el valor de todo lo exportado por ferrocarril por España durante el año 2022

⁶¹ DataComex. Estadísticas del Comercio exterior de España. Secretaria de Estado de Comercio, Ministerio de Industria Comercio y Turismo. Estos datos son provisionales. Las cifras de Datacomex son revisadas por

(datos provisionales) fue de casi nueve mil millones de euros (8.750.123.400 euros) lo que supone tan solo el 2,25% del total de todas las exportaciones españolas durante ese mismo período (Tabla n.º 8).

Comparando estas cifras con las del año 2021 se pone de manifiesto que, la caída del transporte ferroviario como medio alternativo al marítimo y a la carretera también se manifiesta en el ámbito de las exportaciones, ya que aunque aumentó ligeramente el valor de lo exportado desde España por vía ferroviaria en 2022 (105 millones de euros, es decir, un 1,22% mas) ha caído el porcentaje de participación de este modo de exportación en el total de las exportaciones de España, ya que mientras en el año 2021 representaban el 2,75% del total de las mismas, en 2022 bajo al 2,25%.

El escaso peso que el ferrocarril tiene en la actividad exportadora de España se pone de manifiesto al comparar el valor de lo exportado por tren con lo exportado por otros modos de transporte. Así aunque España tiene conexión ferroviaria para poder exportar por tren, aunque la distancia de los países de destino de gran parte de las exportaciones favorecería el uso del ferrocarril y aunque es frontera con dos países, Francia y Portugal, que son de las naciones más importantes de destino de nuestras exportaciones⁶², a pesar de todo ello, tiene mucho más valor lo que España exporta por vía aérea que por ferrocarril, e incluso en el año 2022 tiene mas valor lo que se exporta por “otros medios” (en el que se incluyen tráfico postal, plataforma fija, transporte fluvial, propulsión propia y desconocida) que por ferrocarril, como se puede ver en la Tabla n.º 8.

Tabla 8. Importe y porcentaje de las exportaciones de España en euros por los distintos modos de transporte durante los años 2021 y 2022 (datos provisionales).

Modo de transporte	Año 2021 Importe (en miles de euros)	%	Año 2022 Importe (en miles de euros)	%
Carretera	174.752.722,21	55,50	213.691.023,12	54,90
Marítimo	102.878.507,31	32,67	126.941.929,98	32,62
Aéreo	22.516.527,63	7,15	29.234.439,85	7,51
Ferrocarril	8.644.321,99	2,75	8.750.123,40	2,25
Otros medios	6.066.466,61	1,93	10.591.407,58	2,72
Total	314.858.545,73	100	389.208.923,94	100

lo que pueden variar según la fecha de consulta. Se puede consultar en https://comercio.serviciosmin.gob.es/Datacomex/principal_comex_es.aspx

⁶² España exportó a Francia y Portugal en 2022 bienes por valor de 92.085.813,33 de miles de euros, lo que representan el 23,66% de las exportaciones totales de España en euros en ese año. Fuente DataComex- Las cifras de Datacomex son revisadas por lo que pueden variar según la fecha de consulta.

Tabla n.º 8 Fuente DataComex y elaboración propia

De igual manera, si analizamos estas cifras de exportación de los años 2021 y 2022 pero desde el punto de vista de su peso en toneladas, vemos que, aunque se produce una alteración en la posición y porcentaje de cada uno de los modos de transporte⁶³, el porcentaje de lo exportado por ferrocarril se reduce a menos del 1% del total de las exportaciones de España durante los años 2021 y 2022.

Tabla 9. Importe y porcentaje de las exportaciones de España en toneladas por los distintos modos de transporte durante los años 2021 y 2022 (datos provisionales).

Modo de transporte	Año 2021 Peso (en toneladas)	%	Año 2022 Peso (en toneladas)	%
Marítimo	103.473.562,68	56,62	101.170.812,571	54,89
Carretera	74.567.857,00	40,80	76.444.479,086	41,47
Aéreo	2.842.190,79	1,56	4.723.462,075	2,56
Ferrocarril	1.613.086,69	0,88	1.709.487,204	0,93
Otros	264.356,09	0,14	268.126,47	0,15
Total	182.761.053,25	100	184.316.367,412	100

Tabla n.º 10 Fuente DataComex y elaboración propia

Todo ello prueba la escasa importancia que el transporte por ferrocarril tiene en el comercio internacional de España, y así durante el año 2022 tan solo supuso el 0,93% del total de las exportaciones en toneladas y el 2,25% del total de las exportaciones medidas en euros.

Pero de las tablas anteriores también podemos deducir que tiene más valor la tonelada exportada por vía ferroviaria que la exportada por otros modos como son la carretera o el transporte marítimo. Así en el año 2022, la media del valor de la tonelada exportada por ferrocarril fue de 5.120 euros, mientras que en el transporte marítimo fue de tan solo 1.250 euros y en el terrestre de 2.790 euros. (Tabla nº 10)

Tabla 10. Valor por tonelada de lo exportado por España según el modo de transporte año 2022 (datos provisionales)

Modo de transporte	Relación valor (miles euros / peso (toneladas))
--------------------	---

⁶³ En toneladas es mayor el porcentaje de exportación por vía marítima que por carretera.

Marítimo	1.250 euros/tonelada
Carretera	2.790 euros/tonelada
Aéreo	6.190 euros/tonelada
Ferrocarril	5.120 euros/tonelada
Otros medios	39.500 euros/tonelada

Tabla n.º 10 Fuente DataComex y elaboración propia

C) Exportaciones de Galicia por modo de transporte

Si se analizan las exportaciones realizadas desde Galicia durante esos años 2021 y 2022, los datos de porcentajes en valor y en peso de los distintos modos del transporte empleado en la exportación son similares a los de España, pero presentan algunas diferencias:

a) es menor el porcentaje de lo que Galicia exporta por carretera en relación con el porcentaje de España, quizás por la distancia de la CCAA con la frontera con Francia que es el país de paso a otros de la UE.

b) es mayor el porcentaje de las exportaciones marítimas de Galicia respecto a la media de España, también por la misma razón geográfica, por ser una CCAA con una extensa costa y por la importancia de sus puertos, en especial, desde el punto de vista del valor de los tráficos export, el de Vigo.

c) es mayor porcentaje que tienen las exportaciones por ferrocarril en Galicia ya que su participación en el total (tanto en valor como en peso) en nuestra comunidad autónoma es superior al de la media de España

Tabla 11. Importe y porcentaje de las exportaciones de Galicia en euros por los distintos modos de transporte durante el año 2021 y diferencia con la media de España.

Modo de transporte	Importe (en miles de euros)	%	Diferencia con % total España
Carretera	11.383.866,74	47,02	- 8,48
Marítimo	8.296.187,92	34,27	+1,60

Aéreo	1.337.403,32	5,52	-1,63
Ferrocarril	2.784.027,36	11,50	+8,75
Otros	407.870,32	1,68	-0,25
Total	24.209.355,67	100	

Tabla n.º 11 Fuente DataComex y elaboración propia

Tabla 12. Importe y porcentaje de las exportaciones de Galicia en toneladas por los distintos modos de transporte durante el año 2021 y diferencia con la media de España.

Modo de transporte	Peso (en toneladas)	%	Diferencia con % total España
Marítimo	6.865.024,33	53,66	- 2,96
Carretera	5.241.934,09	40,97	+0,17
Aéreo	75.903,75	0,59	-0,97
Ferrocarril	596.799,10	4,66	+3,78
Otros	14.808,45	0,12	-0,12
Total	12.794.469,72	100	

Tabla n.º 12 Fuente DataComex y elaboración propia

Tabla 13. Importe y porcentaje de las exportaciones de Galicia en euros por los distintos modos de transporte durante el año 2022 (datos provisionales) y diferencia con la media de España.

Modo de transporte	Importe (en miles de euros)	%	Diferencia con % total España
Carretera	14.954.129,99	50,04	- 4,86
Marítimo	11.160.784,10	37,34	+ 4,72

Aéreo	1.748.307,95	5,85	- 1,29
Ferrocarril	1.959.534,27	6,56	+ 4,31
Otros	63.328,38	0,21	- 2,42
Total	29.886.084,69	100	

Tabla n.º 13 Fuente DataComex y elaboración propia

Tabla 14. Importe y porcentaje de las exportaciones de Galicia en toneladas por los distintos modos de transporte durante el año 2022 y diferencia con la media de España.

Modo de transporte	Peso (en toneladas)	%	Diferencia con % total España
Marítimo	8.483.638,736	58,04	+ 3,11
Carretera	5.466.545,355	37,40	- 4,07
Aéreo	93.778,672	0,63	-1,93
Ferrocarril	556.762,037	3,81	+ 2,80
Otros	17.245,302	0,12	- 0,03
Total	14.617.970,102	100	

Tabla n.º 14 Fuente DataComex y elaboración propia

D) Exportaciones de Galicia y el resto de CCAA peninsulares por vía ferroviaria

D.1) Exportaciones de Galicia

Hemos visto que en su comercio exterior Galicia tiene un porcentaje de exportación por vía ferroviaria muy superior a la media de España. Así en el año 2021 las exportaciones en euros que la comunidad autónoma gallega realizó por vía ferroviaria supusieron el 11,50% del total de las exportaciones de Galicia, lo que significa que Galicia exporta por tren un 8,75% más que la media de España. En toneladas las exportaciones por vía

ferroviaria supusieron el 4,66% del total de las exportaciones de Galicia, lo que también significa un 3,78% mas que la media española. En el año 2022 se sigue manteniendo ese diferencial a favor de Galicia, aunque mas reducido (4,31% mas en valor y 2,80% en peso).

Consecuencia de ello es que Galicia tiene un elevado porcentaje en el total de las exportaciones que por ferrocarril realiza España, como puede verse en la tabla 15. En dicha tabla se tiene en cuenta unicamente la exportación realizada por CCAA peninsulares⁶⁴.

Tabla 15. Exportaciones por vía ferroviaria realizadas por Galicia y España (CCAA peninsulares) los años 2017 a 2022 en miles de euros

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Galicia	2.067.517,82	1.762.577,34	1.722.664,66	2.793.830,36	2.784.027,36	1.958.322,13
ESPAÑA	11.685.618,31	12.593.596,13	12.679.971,92	11.977.072,45	8.644.321,99	8.686.341,22

Tabla n.º 15 Fuente DataComex y elaboración propia

De acuerdo con esos datos **las exportaciones con origen en Galicia representan casi la cuarta parte de todas las que por vía ferroviaria realizó España (CCAA peninsulares) en el año 2022. Exactamente el 22,54% de todas las exportaciones realizadas por España han tenido su origen en la comunidad autónoma gallega**, un porcentaje muy elevado en la medida en que **casi uno de cada cuatro euros que España exporta por ferrocarril tienen su origen en Galicia**.

Pero también se puede ver (Tabla 16) que ese porcentaje de participación de la comunidad gallega en las exportaciones de España que utilizan como modo de transporte el ferrocarril ha sido elevada, con algunos altibajos, desde, al menos, el año 2017, llegando a alcanzar en el 2021 casi la tercera parte de las exportaciones de España.

Tabla 16. Porcentaje de las exportaciones que por vía ferroviaria realiza Galicia en relación con el total las exportaciones por ese modo de transporte realiza las CCAA peninsulares de España 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GALICIA	17,69%	14%	13,59%	23,33%	32,21%	22,54%

Tabla n.º 16 Fuente DataComex y elaboración propia

⁶⁴ Que significan, prácticamente, el 100% de las exportaciones que por vía ferroviaria realiza España. Así, por ejemplo las exportaciones de las CCAA de Baleares, Canarias y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla durante el año 2022 representaron el 0,3% de la totalidad de las exportaciones de España por ferrocarril a países miembros de la UE y el 0,24% de las exportaciones a todo el mundo, conforme a DataComex. Se mantiene en el Informe la referencia a las CCAA peninsulares y no a toda España por rigor estadístico.

Si nos limitamos a las exportaciones que por vía ferroviaria tienen como destino los países miembros de la UE la participación de Galicia es incluso mas elevada elevada como se puede ver en la tabla 17.

Tabla 17. Porcentaje de las exportaciones que por vía ferroviaria realiza Galicia en relación con el total las exportaciones por ese modo de transporte realiza las CCAA peninsulares de España a países de la UE 2017-2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
GALICIA	17,82%	14,07%	13,69%	27,91%	33,33%	23,50%

Tabla n.º 17 Fuente DataComex y elaboración propia

Esto significa que los flujos comerciales y el tráfico de mercancías por tren entre Galicia y los Estados de la UE es de los mas importantes de España. **Las exportaciones con origen en Galicia representan el 23,50% de todas las exportaciones por vía ferroviaria realizadas por las CCAA peninsulares de España durante el año 2022 y el 23,82% de las exportaciones realizadas durante los últimos seis años. .**

Esta utilización mas intensiva de la infraestructura asegura que se cumpla uno de los objetivos de los corredores ferroviarios como es el garantizar que la misma sirva para facilitar la libre circulación de bienes en el territorio de la UE, que es uno de las finalidades de las redes transeuropeas y la razón de la puesta en marcha de los corredores ferroviarios.

D.2) Exportaciones de las CCAA peninsulares por vía ferroviaria

Si examinamos las exportaciones que por ferrocarril realizan las Comunidades Autónomas (CCAA) peninsulares de España se puede observar que existe grandes diferencias entre ellas en relación al valor de esas exportaciones⁶⁵. En los últimos cinco años existen tres Comunidades Autónomas que claramente se diferencia del resto en la utilización del ferrocarril como instrumento de exportación y que son: la Comunidad Valenciana, Castilla y León y Galicia.

Como puede verse en la Tabla 18, el volumen de las exportaciones por vía ferroviaria de estas tres CCAA durante el año 2022 supusieron casi el 90% (el 87,71%) del total de las realizadas por España .

⁶⁵ La referencia en el Informe a las CCAA es a las peninsulares. No se incluyen, por tanto, las comunidades autónomas de Canaria o Baleares ni a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla ya que por su situación geográfica no se ven afectadas por los corredores ferroviarios. Pero también hay que señalar que aunque se incluyesen no alterarían significativamente los resultados del Informe en la medida en que, de acuerdo con los datos de DataComex de la Secretaria de Estado de Comercio, la cuantía de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA de Canarias y Baleares durante el año 2022 ascienden a tan solo 25.145.510 euros, es decir, el 0.289% del total de España. Las de las ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla es cero. De todas maneras estos territorios se excluyen del Informe.

Además, el peso de estas tres CCAA se ha mantenido constante desde, al menos, el año 2017, de tal manera que esas elevadas cifras de exportación de mercancías por ferrocarril no es fruto de un tráfico puntual que se generase en un determinado año y después desapareciese, como sucedió en Aragón donde de unas cifras elevadas de exportación (era la cuarta CCAA de España por valor de lo exportado por vía ferroviaria en el año 2017) ha bajado a la séptima posición en el año 2022.

Tabla 18. Importe de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares durante los años 2017, 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022 en miles de euros

CCAA	2017 (miles €)	2018(miles €)	2019(miles €)	2020(miles €)	2021(miles €)	2022(miles €)
Galicia	2.067.517,82	1.762.577,34	1.722.664,66	2.793.830,36	2.784.027,36	1.958.322,13
Andalucía	18.500,10	27.724,66	26.428,22	16.916,33	41.666,42	55.469,62
Aragón	1.383.760,10	1.357.162,32	1.519.850,15	1.525.636,10	479.411,27	107.273,10
Asturias	114.264,55	128.209,26	123.476,93	61.053,34	123.736,84	166.668,37
Cantabria	15,12	54,69	720,19	17,28	821,77	304,12
Castilla y León	4.509.165,22	4.202.768,45	4.428.645,16	3.637.020,46	2.607.573,46	2.606.269,25
Castilla-La Mancha	14.079,55	19.793,42	26.929,92	20.757,84	36.633,58	52.897,87
Cataluña	154.101,92	276.553,90	244.222,44	186.675,06	285.746,34	354.019,16
Valencia	3.316.962,02	4.742.598,87	4.463.839,65	3.604.678,49	2.095.106,21	3.104.054,90
Extremadura	495,80	457,82	421,32	596,11	826,34	17.485,06
Madrid	6.355,43	7.984,24	15.412,61	35.610,41	31.647,92	114.183,43
Murcia	5.505,23	3.296,28	541,62	955,55	29.840,39	45.625,89
Navarra	55.450,75	40.260,06	60.099,22	59.472,89	60.883,40	39.963,13
Pais Vasco	38.733,31	23.166,89	22.647,83	14.810,47	51.711,50	63.645,05
La Rioja	250,61	71,99	802,25	257,01	330,29	160,17
ESPAÑA	11.685.618,31	12.593.596,13	12.679.971,92	11.977.072,45	8.644.321,99	8.686.341,22

Tabla n.º 18 Fuente DataComex y elaboración propia

VIII.- EFICIENCIA EN LA EXPORTACIÓN POR LOS CORREDORES FERROVIARIOS

Una de las características tradicionales del ferrocarril en los países europeos durante el siglo XX ha sido la de su integración vertical en manos estatales. Así la infraestructura ha permanecido en manos públicas y los operadores dominantes, tanto en mercancías como en pasajeros, han sido también estatales. Ello llevó a que en muchas ocasiones las inversiones se hayan realizado con consideraciones distintas a las de su rentabilidad o su eficiencia económica y con independencia de los efectos que esas inversiones públicas podría causar en los mercados que competían con el ferroviario, como el transporte por carretera en el caso del transporte de mercancías⁶⁶.

Como hemos visto en la Tabla n.º 17 las exportaciones por vía ferroviaria que tiene su origen en las CCAA de Galicia y en Castilla y León representan una parte importante de todas las que durante el año 2022 realizó España. Así se puede concluir que las exportaciones por ferrocarril de estas dos CCAA (que suponen un total de 4.564.591.380 euros) representan el 52.55% de todas las exportaciones que por ese medio de transporte realizaron las CCAA peninsulares de España. De acuerdo con ello, estas dos comunidades autónomas situadas en el denominado **Corredor Atlántico noroeste** contribuyen a la exportación de España por vía ferroviaria con más de la mitad del total de la misma, lo que implica que la eficiencia en el uso de esta infraestructura (Corredor Atlántico) a efectos del tráfico económico internacional es intensa en esas dos comunidades autónomas, lo que es un dato objetivo para determinar la razón de la ejecución de inversiones públicas en ese corredor.

Con la finalidad de determinar la eficiencia en el uso de la infraestructura ferroviaria de los corredores desde el punto de vista del comercio exterior de España será preciso conocer la cuantía de lo que se exporta por cada uno de ellos. Hay que indicar que no es fácil hacer, con perfecta exactitud, el cálculo del porcentaje del total de exportaciones que España realiza por tren a través de cada uno de los corredores que transcurren por su territorio (Atlántico y Mediterráneo) en la medida en que existen varias CCAA (Comunidad de Madrid, Andalucía, Castilla la Mancha, Aragón) que son recorridas por ambos corredores y que incluso algunos tramos, como por ejemplo el de Algeciras a Madrid, forman parte simultáneamente de los dos corredores. Los criterios que utilizará este Informe para realizar ese cálculo serán los siguientes:

- a) Se puede conocer con exactitud la cuantía de las exportaciones por vía ferroviaria de las CCAA por la que transcurre el corredor Atlántico⁶⁷ Así la suma de

⁶⁶ Como señalan Miquel Llevat y Gerard Llobet "(...) Es también interesante el caso de Suecia, donde uno de los objetivos de la separación vertical era hacer que el ferrocarril y el transporte por carretera operaran en igualdad de condiciones al hacerles incurrir en los mismos conceptos de costes." Llevat M. y Llobet G; "El Futuro del Ferrocarril de Mercancías en España" en Fedea Policy Papers – 2016/25, p. 2. Se puede consultar en el texto en

<https://documentos.fedea.net/pubs/fpp/2016/12/FPP2016-25.pdf>

⁶⁷ Galicia, Castilla y León, Asturias, País Vasco, Extremadura y Navarra.



las exportaciones por tren durante el año 2022 de todas estas CCAA significó la cantidad de 4.852.352.990 euros, es decir, el 55,86% del total de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares de España durante el año 2022.

b) También se puede calcular el importe en valor de lo que exportaron las CCAA por la que transcurre en exclusiva el Corredor Mediterráneo⁶⁸. La cuantía de las exportaciones por tren de estas CCAA durante el año 2022 fue de 3.503.699.950 euros, es decir el 40,34% del total de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares de España durante el año 2022.

c) En cambio, no es posible calcular lo que exportan por cada uno de esos dos corredores las CCAA por cuyo territorio transcurren ambos y que son Aragón, Madrid, Andalucía y Castilla-La Mancha, aunque también hay que señalar que, durante el año 2022, esa cuantía fue reducida (329.824.010 euros) y que representa tan solo el 3,79% del total de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares durante todo ese año. Por ello el criterio empleado para distribuir entre los dos corredores lo exportado por vía ferroviaria por estas CCAA será el de dividir esa cuantía por mitad entre ambos corredores, lo que además, no parece que causaría excesiva distorsión.

d) Existen dos CCAA peninsulares (La Rioja y Cantabria) por la que no transcurre ninguno de los corredores. Pero teniendo en cuenta el escasísimo valor en euros de lo exportado por tren por estas dos CCAA durante el año 2022⁶⁹ se desecha esa cantidad a efectos del cálculo del total de las exportaciones por los dos corredores.

e) Para finalizar indicar que también existe otro paso ferroviario fronterizo entre España y Francia (Estación de Latour de Carol-Enveitg) no incluido en ninguno de los dos corredores pero que no afectará al cálculo de las exportaciones por vía ferroviaria ya que por el mismo no pasa servicio de transporte de mercancías.

A) Exportaciones por vía ferroviaria de los distintos corredores

Aplicando estos criterios⁷⁰ las exportaciones que por vía ferroviaria han realizado las CCAA situadas de los distintos corredores los datos que se obtiene son los siguientes:

a) Por el Corredor ferroviario Atlántico se exportó durante el año 2022 el 57.75% de todas las exportaciones que las CCAA peninsulares de España hicieron por ese medio de transporte, que supone un importe de 5.017.264.100 euros. Por el Corredor ferroviario

⁶⁸ Cataluña, Comunidad Valenciana y Murcia.

⁶⁹ Que ha sido tan solo de 464.280 euros, es decir, el 0,005% del total, de lo que por vía ferroviaria exportaron las CCAA peninsulares.

⁷⁰ Calcular el valor de las exportaciones realizadas por cada uno de los corredores sumando al total de las exportaciones que por vía ferroviaria realizan las CCAA por la que transcurre ese corredor la mitad de las exportaciones de las CCAA por la que transcurren de forma simultánea ambos corredores.

Mediterráneo se exportó el 42,23% de ese total, por una cantidad de 3.668.611.955 euros, como se refleja en la Tabla 19.

Tabla 19. Importe en euros de las exportaciones por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares año 2022.

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	5.017.264.995	57,76
Mediterráneo	3.668.611.955	42,23

Tabla n.º 19 Fuente DataComex y elaboración propia

Existe por tanto, con datos de 2022, una diferencia de mas 15 puntos en el peso que tienen los dos corredores como vías para la exportación de mercancías desde España y, como consecuencia de ello, en el uso de ambas infraestructuras a los efectos de fomentar el trafico transfronterizo entre España y el resto de los países de la UE.

Es mas intensa, por tanto, la eficiencia del Corredor Atlántico en la finalidad de proporcionar la infraestructura necesaria para el funcionamiento adecuado del mercado interior en la UE, por el mayor uso de la misma se hace para el comercio exportador de España hacia otro países de la UE. No debemos de olvidar que la la creación de corredores ferroviarios internacionales tiene por objetivo proporcionar la infraestructura necesaria para el adecuado funcionamiento de ese mercado interior.

b) Siguiendo estos mismos estos criterios, por el Corredor ferroviario Atlántico se exportó durante el año 2021 el 68,52% de todo lo que las CCAA peninsulares de España exportaron por ese medio de transporte, lo que supuso un importe de 5.923.438.500 euros,. Por el Corredor Mediterráneo se exportó el 31,29% del total por una cantidad de 2.705.372.525 euros (Tabla 20).

Tabla 20. Importe en euros de las exportaciones por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares año 2021

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	5.923.438.500	68,52
Mediterráneo	2.705.372.525	31,29

Tabla n.º 20. Fuente DataComex y elaboración propia

c) En el año 2020, manteniendo estos mismos criterios, por el Corredor ferroviario Atlántico se exportó durante ese año el 61,50% de todo lo que las CCAA peninsulares de

España exportaron por ese medio de transporte, lo que supuso un importe de 7.366.243.970 euros. Por el Corredor Mediterráneo se exportó el 38,34% del total, por una cantidad de 4.591.769.440 euros (Tabla 21).

Tabla 21. Importe en euros de las exportaciones por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares año 2020

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	7.366.243.970	61,50
Mediterráneo	4.591.769.440	38,34

Tabla n.º 21. Fuente DataComex y elaboración propia

d) En el año 2019 el 56,41% de todo lo que las CCAA peninsulares de España exportaron por vía ferroviaria se hizo por el Corredor Atlántico, por un importe de 7.152.265.575 euros. Por el Corredor Mediterráneo el porcentaje fue del 43,40% por una cantidad de 5.502.914.165 euros (Tabla 22).

Tabla 22. Importe en euros de las exportaciones por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares año 2019

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	7.152.265.575	56,41
Mediterráneo	5.502.914.165	43,40

Tabla n.º 22. Fuente DataComex y elaboración propia

e) Por último, en el año 2018 fue el 54,50% del total de las exportaciones españolas por tren el porcentaje lo que se exportó por el Corredor Atlántico, por un importe de 6.863.772.150 euros. Por el Corredor Mediterráneo se exportaron el 45,49% del total por una cantidad de 5.728.831.370 euros (Tabla 23).

Tabla 23. Importe en euros de las exportaciones por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares año 2018

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	6.863.772.150	54,50
Mediterráneo	5.728.831.370	45,49

--	--	--

Tabla n.º 23. Fuente DataComex y elaboración propia

En resumen, podemos ver un uso mas intensivo del Corredor Atlántico en las exportaciones españolas por vía ferroviaria durante los últimos cinco años, como se muestra tanto en la tabla n.º 24 (porcentaje) como en la tabla 25 (importe en euros):

Tabla 24. Porcentaje de las exportaciones por vía ferroviaria de los corredores Atlántico y Mediterráneo durante los años 2018 a 2022.

AÑO	Atlántico	Mediterráneo
2022	57,76%	42,23%
2021	68,52%	31,29%
2020	61,50%	38,34%
2019	56,41%	43,40%
2018	54,50%	43,40%

Tabla n.º 24. Fuente DataComex y elaboración propia

Tabla 25. Importe en euros y porcentaje de las exportaciones por Corredor ferroviario durante años 2018 a 2022 según el corredor que utilizaron.

CORREDOR	Valor exportaciones en euros 2018 a 2022	% TOTAL
Atlántico	32.322.985.190	59,29
Mediterráneo	22.197.499.455	40,71

Tabla n.º 25. Fuente DataComex y elaboración propia

B) Exportación por vía ferroviaria a los países de la UE

En la medida en que los corredores ferroviarios tratan de facilitar el comercio interior en la UE debemos también examinar la cuantía de lo que desde España se exporta por vía ferroviaria al resto de Estados de la UE. Lo primero que hay que destacar es que, por

proximidad y existencia de conexiones, la exportación de España a países miembros de la UE constituyen la mayor parte de las exportaciones ferroviarias de España.

Así de acuerdo con los datos de DataComex el 95,95% de las exportaciones que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares durante el año 2022 tuvieron por destino países de la UE⁷¹.

Si dividimos ese porcentaje por Corredor no solo es mayor la cuantía en euros de lo que se exporta por el Corredor Atlántico, como ya vimos en los párrafos anteriores, sino que también la cuota modal del tren en las exportaciones realizadas por las CCAA por las que transcurre en exclusiva el Corredor Atlántico⁷² es superior a la cuota de las CCAA por las que transcurre en exclusiva el Corredor Mediterráneo⁷³. Mientras la primera es del 7,26% la segunda es del 3,85%. (Tabla 26). Para realizar en este caso el cálculo se excluyen las CCAA por la que transcurren ambos corredores⁷⁴ ya que la cifra de exportación por ferrocarril de las mismas a países de la UE es muy reducida y su cuota modal es de tan solo el 0,67%.

Tabla 26. Importe en euros de las exportaciones de las CCAA situadas en un Corredor ferroviario a países de la UE por vía ferroviaria, exportación total a países de la UE y porcentaje del modo ferroviario durante el años 2022.

	Exportación vía ferroviaria a UE	Exportación total a UE	% del modo ferroviario
CCAA en el Corredor atlántico	4.752.073.930 euros	65.449.233.050 euros	7,26%
CCAA en el Corredor Mediterráneo	3.274.504.560 euros	84.896.158.440 euros	3,85%

Tabla n.º 26. Fuente DataComex y elaboración propia

Pero si ahora queremos determinar de acuerdo con la metodología que hemos aplicado⁷⁵ las exportaciones que por vía ferroviaria han realizado las CCAA situadas de los distintos corredores con destino a países de la UE los datos que se obtiene son los siguientes:

a) Por el Corredor Atlántico se exportó al resto de países de la UE durante el año 2022 el 58,89% de todas las exportaciones que las CCAA peninsulares de España hicieron por este medio de transporte, que supone un importe de 4.893.291.198 euros. Por el Corredor

⁷¹ El importe de las exportaciones por ferrocarril de las CCAA peninsulares durante el año 2022 fue de 8.686.341.220 euros y lo exportado por ese mismo medio a Estados miembros de la UE fue de 8.334.255.280 euros

⁷² Galicia, Castilla y León, Asturias, País Vasco, Extremadura y Navarra

⁷³ Cataluña, Comunidad Valenciana y Murcia

⁷⁴ Comunidad de Madrid, Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha

⁷⁵ Calcular el valor de las exportaciones realizadas por cada uno de los corredores sumando al total de las exportaciones que por vía ferroviaria realizan las CCAA por la que transcurre ese corredor la mitad de las exportaciones de las CCAA por la que transcurren de forma simultánea ambos corredores.

ferroviario Mediterráneo se exportó el 41,11% de ese total, por una cantidad de 3.415.721.832 euros (Tabla 27).

Tabla 27. Importe en euros de las exportaciones a UE por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares. Año 2022

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	4.893.291.198	58,89
Mediterráneo	3.415.721.832	41,11

Tabla n.º 27. Fuente DataComex y elaboración propia

b) Siguiendo estos mismos criterios, por el Corredor ferroviario Atlántico se exportó al resto de países de la UE durante el año 2021 el 69,45% de todo lo que las CCAA peninsulares de España exportaron por ese medio de transporte, lo que supuso un importe de 5.787.666.077. Por el Corredor Mediterráneo el porcentaje fue del 30,55% del total y por una cantidad de 2.545.911.883 euros (Tabla 28).

Tabla 28. Importe en euros de las exportaciones a UE por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares. Año 2021

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	5.787.666.077	69,45
Mediterráneo	2.545.911.883	30,55

Tabla n.º 28. Fuente DataComex y elaboración propia

c) En el año 2020, manteniendo estos mismos criterios, por el Corredor ferroviario Atlántico se exportó durante ese año al resto de países de la UE el 66,58% de todo lo que las CCAA peninsulares de España exportaron por ese medio de transporte, lo que supuso un importe de 6.652.959.132. Por el Corredor Mediterráneo se exportó el 33,42% del total por una cantidad de 3.339.265.270 euros (Tabla 29).

Tabla 29. Importe en euros de las exportaciones a UE por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares. Año 2020

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	6.652.959.132	66,58

Mediterráneo	3.339.265.270	33,42
--------------	---------------	-------

Tabla n.º 29. Fuente DataComex y elaboración propia

d) En el año 2019, el 61,44% de todo lo que las CCAA peninsulares de España exportaron por vía ferroviaria se hizo por el Corredor Atlántico por un importe de 6.428.500.224. Por el Corredor Mediterráneo el porcentaje fue del 38,56% por una cantidad de 4.033.901.671 euros (Tabla 30).

Tabla 30. Importe en euros de las exportaciones a UE por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares. Año 2019

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	6.428.500.224	61,44
Mediterráneo	4.033.901.671	38,56

Tabla n.º 30. Fuente DataComex y elaboración propia

e) Por último, en el año 2018, fue el 61,44% del total de las exportaciones españolas por tren hacia países de la UE el porcentaje lo que se exportó por el Corredor Atlántico, por un importe de 6.278.579.638. Por el Corredor Mediterráneo se exportaron el 38,56% del total, por una cantidad de 4.350.790.221 euros (Tabla 31).

Tabla 31. Importe en euros de las exportaciones a UE por Corredor ferroviario de las CCAA peninsulares. Año 2018

CORREDOR	Valor exportaciones en euros	% TOTAL
Atlántico	6.278.579.638	59,07
Mediterráneo	4.350.790.221	40,93

Tabla n.º 31. Fuente DataComex y elaboración propia

En resumen, podemos ver un uso mas intensivo del Corredor Atlántico en las exportaciones que por vía ferroviaria realiza España al resto de Estados de la UE durante los últimos cinco años, como se muestra en las tablas n.º 32 (porcentaje) y 33 (importe en euros):

Tabla 32. Porcentaje de las exportaciones a países de la UE por vía ferroviaria de los Corredores Atlántico y Mediterráneo durante los años 2018 a 2022.

AÑO	Atlántico	Mediterráneo
------------	------------------	---------------------

2022	58,89%	41,11%
2021	69,45%	30,55%
2020	66,58%	33,42%
2019	61,44%	38,56%
2018	59,07%	40,93%

Tabla n.º 32. Fuente DataComex y elaboración propia

Tabla 33. Importe en euros y porcentaje de las exportaciones a países de la UE por vía ferroviaria de los corredores Atlántico y Mediterráneo durante años 2018 a 2022.

CORREDOR	Exportaciones ferroviarias a países UE en euros 2018 - 2022	% TOTAL
Atlántico	30.040.996.269	62,94
Mediterráneo	17.685.590.877	37,06

Tabla n.º 33. Fuente DataComex y elaboración propia

En resumen, de acuerdo con los datos de DATACOMEX de las exportaciones a países de la UE que por vía ferroviaria realizan las CCAA peninsulares el 62,94% tienen su origen en CCAA vinculadas al Corredor ferroviario Atlántico, dato que pone de manifiesto la importante contribución que este corredor está realizando al mercado único de la UE.

Si comparamos este porcentaje con el de las exportaciones totales mundiales por vía ferroviaria realizadas por las CCAA vinculadas al Corredor ferroviario Atlántico, destaca que es todavía mayor su porcentaje en la participación de ese tipo de exportaciones cuando se realizan a países de la UE, siendo la diferencia con el Corredor ferroviario Mediterráneo de más de 25 puntos porcentuales, y multiplicando las realizadas por las CCAA vinculadas al Corredor Atlántico en 1,69 a las realizadas por CCAA vinculadas al Mediterráneo.

C) Valoración

En resumen, en los últimos cinco años el Corredor Atlántico ha sido la infraestructura ferroviaria más empleada para las exportaciones por tren desde España hacia el resto de países de la UE, lo que implicaría una mayor eficiencia en las inversiones públicas realizadas en este corredor en la medida en que cumple, con más intensidad, la función



impulsar el mercado único europeo, que es el objetivo que persigue de la red transeuropea de transportes y los corredores ferroviarios. Ello implicaría también que desde el punto de vista de la gestión eficiente del gasto público en inversión, mantenimiento y conservación de la red ferroviaria del Corredor Atlántico tendría una mayor justificación desde el punto de vista de la eficiencia económica.

Por ello en España el Corredor Atlántico cumple con mayor eficiencia la finalidad de proporcionar la infraestructura necesaria para el funcionamiento adecuado del mercado interior en la UE, por el mayor uso de la misma se hace para el comercio exportador de España hacia otros países de la UE.

VIII.- CONCLUSIONES

1º.- En España el uso del tren como modo de transporte de mercancías tanto si lo examinamos en el reparto modal de los medios de transporte como en mercancía transportada sigue siendo escaso.

Pese a que uno de los objetivos de las políticas de la UE establecidos por la Comisión es el de transferir el transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril, en España, tanto en lo que se refiere al tráfico nacional como a las exportaciones, el resultado es muy insatisfactorio.

España es uno de los países con menor uso del tren para el transporte de mercancías de todos los países de la UE. Solo tienen peores datos que España en el porcentaje del uso de ferrocarril como medio de transporte de mercancías en toneladas por km Irlanda y Grecia, siendo el porcentaje de España cuatro veces inferior al de la media de la UE.

2º.- En España, a pesar de la liberalización de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, se acredita la existencia de un fuerte poder de mercado por parte del operador público RENFE. Sin embargo se observa en los últimos años una reducción superior de dicho operador público en el porcentaje de las toneladas transportadas como de las toneladas-kilómetro netas en comparación con el resto de operadores ferroviarios.

3º.- La finalidad de la construcción europea coloca a las infraestructuras del transporte entre aquellos elementos necesarios para realizar de modo efectivo los objetivos de la integración, siendo al mismo tiempo un instrumento para conseguir el mercado interior de la Unión Europea, entendido como tal un mercado único en el que circulan libremente los bienes, los servicios, el capital y las personas, y dentro del cual los ciudadanos europeos pueden vivir, trabajar, estudiar o hacer negocios con libertad.

4º.- El ferrocarril lleva asociada menores externalidades negativas en comparación con otros modos de transporte de mercancías como pueden ser la congestión, la contaminación atmosférica, la dependencia energética o la accidentalidad. Adicionalmente frente a la carretera y el avión el tren aporta más capacidad y frente al transporte marítimo menor tiempo de trayecto.

5º.- La aplicación de los principios de competencia al transporte ferroviario ha supuesto una transformación radical del mismo, y ha provocado la ruptura de los monopolios estatales que hasta esa fecha existían con empresas de carácter público fuertemente dependientes del Estado, así como ha significado la desaparición de la unidad en la gestión de explotación de la infraestructura y la prestación del servicio de transporte por ferrocarril. Sin embargo el proceso de liberalización en el sector ferroviario ha tenido un menor éxito que en otros que también estuvieron en manos de monopolios estatales, siendo el principal motivo de ello la naturaleza de la infraestructura.

6º.- Es necesario intensificar en España el grado de competencia efectiva en el sector ferroviario ya que existen problemas en temas estructurales. en la administración de la infraestructura, en el acceso al mercado por la existencia de barreras de entrada, así como en las ventajas que todavía mantiene el operador incumbente que limitan la competencia y gravan los objetivos de crecimiento y empleo.

7º.- El transporte constituye una de las primeras políticas comunes de la Unión Europea desde la entrada en vigor del Tratado de Roma de 1958 y de ahí que el objetivo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T) sea la de proporcionar la infraestructura necesaria para el funcionamiento adecuado del mercado interior y reforzar la cohesión socioeconómica y territorial.

8º.- El anexo I del Reglamento (UE) nº 1316/2013 en el que se recogía el trazado del Corredor Atlántico, excluía los tramos que transcurrían por la comunidad autónoma de Galicia. Sin embargo la necesidad de definir un nuevo mecanismo financiero como consecuencia del nuevo marco financiero de la Unión Europea para el periodo 2021-2027, permitió extender la configuración del Corredor Atlántico hacia Galicia, Asturias y el norte de Castilla y León. Y así la Parte III del Anexo del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo al configurar el corredor de la red básica Atlántico señaló como tramos del mismo el de “A Coruña – Vigo – Ourense – León”

9º.- En este Informe hemos analizado la voluntad de las instituciones de la UE de incentivar el uso del ferrocarril como medio de transporte de bienes entre los territorios de los diferentes Estados y, por tanto, de servir de instrumento para la exportación entre los Estados de la UE. Los corredores ferroviarios internacionales de mercancías deben de ser uno de esos instrumentos para conectar las diferentes regiones europeas y facilitar la circulación entre las distintas redes nacionales, respondiendo a necesidades específicas del mercado de transporte de mercancías.

De ahí la importancia de conocer cuales son esos flujos de mercancías que, por vía ferroviaria, se producen entre los distintos Estados de la UE y, en lo que a este Informe interesa, los que se producen entre las CCAA de España y el resto de los países de la UE. Ello servirá para determinar la importancia que tiene un determinado corredor en esa función de proporcionar la infraestructura necesaria para el correcto funcionamiento del mercado interior y aportar información sobre la justificación de inversión en los corredores con el objetivo de buscar una mayor eficiencia en el gasto público

10º.- Los razones de la inversión de dinero publico en infraestructuras ferroviarias para destinarse al trafico de mercancías en un sector que esta ya liberalizado debe de buscar generar ganancias de eficiencias y por ello lo primero que se recomienda es la realización de estudio, también desde el punto de vista de competencia, de todas los flujos de exportación (en euros) desde España al resto de países europeos, estudio que trate de ponderar la neutralidad competitiva y que sirva para garantizar la eficiencia en las inversiones evitando que la inadecuada aplicación de las mismas suponga para las empresas que se encuentren en determinados territorios autenticas barreras de entrada al ejercicio de su actividad

11ª.- En el análisis de los flujos comerciales ferroviarios como indicador del tráfico, se debe de tener en cuenta el valor (en euros) de la mercancía más que el peso de la mercancía transportada calculado en toneladas. Asimismo a la hora de determinar los flujos de movimientos y la mayor o menor importancia de los corredores de mercancía ferroviarios, se debe de dar mas importancia al tráfico de exportación que al trafico interno en España, ya que la finalidad que la Red Transeuropea busca es la de *“(...) permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio sin fronteras interiores”*

12º.- Las exportaciones por vía ferroviaria con origen en la comunidad Autónoma de Galicia representan casi la cuarta parte de todas las que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares de España en el año 2022, exactamente el 22,54%.

Las exportaciones por vía ferroviaria a países miembros de la UE con origen en la comunidad Autónoma de Galicia significan el 23.50% de todas las que por vía ferroviaria realizaron las CCAA peninsulares de España en el año 2022.

Ese alto porcentaje de exportación de Galicia por via ferroviaria se ha mantenido desde el año 2017, llegando a alcanzar en el 2021 un tercio del total de las exportaciones de las CCAA peninsulares de España (32,21% de lo exportado por vía ferroviaria a todos los países del mundo y 33,33% en lo exportado por ferrocarril a países miembros de la la UE)

13º.- En los últimos cinco años existen tres Comunidades Autónomas que claramente se diferencia del resto en la utilización del ferrocarril como instrumento de exportación y que son: Comunidad Valenciana, Castilla y León y Galicia.

14º.- Las exportaciones por vía ferroviaria que tiene su origen en las CCAA de Galicia y en Castilla y León, situadas en el denominado Corredor Atlántico Noroeste, representan una parte importante de todas las que durante el año 2022 realizo España. Las exportaciones por ferrocarril de estas dos CCAA (que suponen un total de 4.564.591.380 euros) suponen el 52.55% de todas las exportaciones que por ese medio de transporte realizaron las CCAA peninsulares de España. De acuerdo con ello, estas dos comunidades autónomas situadas en el Corredor Atlántico aportan a la exportación de España por vía ferroviaria mas de la mitad del total de las mismas, lo que implica que la eficiencia en el uso de esta infraestructura (Corredor Atlántico noroeste) a efectos del trafico económico internacional es intensa en esas dos comunidades autónomas, lo que es un dato objetivo para determinar la razón de la ejecución de inversiones publicas en ese corredor.

15º.- De acuerdo con los datos de DATACOMEX de los últimos cinco años el 59,29% de las exportaciones que por vía ferroviaria realizo España (CCAA peninsulares) tienen su origen en CCAA vinculadas al Corredor ferroviario Atlántico.

16.- De acuerdo con los datos de DATACOMEX de los últimos cinco años el 62,94% de las exportaciones que por vía ferroviaria realizo España (CCAA peninsulares) a países de la UE tienen su origen en CCAA vinculadas al Corredor ferroviaria Atlántico. siendo la



diferencia con el Corredor ferroviario Mediterráneo de mas de 25 puntos porcentuales, y multiplicando las exportaciones realizadas por las CCAA vinculadas al Corredor Atlántico en 1,69 a las realizadas por CCAA vinculadas al Mediterráneo.

17º.- En los últimos cinco años el Corredor Atlántico ha sido la infraestructura ferroviaria mas empleada para las exportaciones por tren desde España hacia el resto de países de la UE, lo que significará una mayor eficiencia de las inversiones públicas que se ejecuten en este corredor en la medida en que cumple, con mas intensidad, la función de impulsar el mercado único europeo, que es el objetivo que persigue con la puesta en marcha de la red transeuropea de transportes y los corredores ferroviarios.