

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.10.2007
COM(2007) 608 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías

{SEC(2007) 1322}

{SEC(2007) 1324}

{SEC(2007) 1325}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías

1. CONTEXTO

1.1 El transporte ferroviario: pequeña cuota de mercado pero con posibilidades

El transporte de mercancías registró un incremento del 2,8 % anual entre 1995 y 2005, un crecimiento superior al del PIB durante ese período. Tanto las técnicas de transporte (infraestructuras y vehículos) como el enfoque de los expedidores, cada vez más exigentes con los transportistas, han evolucionado sensiblemente. Por su parte, la cuota de mercado del transporte ferroviario de mercancías respecto al resto de modos de transporte no ha dejado de disminuir hasta estabilizarse en torno al 10 % desde 2005¹, su nivel más bajo desde 1945 (véase el anexo I)².

El transporte ferroviario de mercancías se enfrenta hoy a una serie de dificultades que explican en parte su incapacidad para aumentar su cuota de mercado. Son dificultades relacionadas principalmente con la fiabilidad, las capacidades disponibles, la gestión de la información, la velocidad media y la flexibilidad.

No obstante, parecen surgir nuevas oportunidades. El transporte ferroviario de mercancías, ahora abierto a la competencia, presenta en determinados Estados miembros una nueva dinámica, basada especialmente en el aumento de los intercambios comerciales, la congestión de las carreteras, la carestía del petróleo o las crecientes preocupaciones en materia de conservación del medio ambiente. El transporte de contenedores y los recorridos de larga distancia, segmentos en los que el ferrocarril presenta verdaderas ventajas, continúan creciendo (véanse los anexos I y II).

1.2 Acciones ya emprendidas por la Comunidad

La Comunidad Europea emprendió hace alrededor de quince años una política en favor de una nueva dinámica ferroviaria centrada en tres ejes:

- La creación de un mercado del transporte de mercancías a escala europea se realizó mediante los paquetes ferroviarios primero³ y segundo⁴. La apertura progresiva del mercado del transporte ferroviario, completa desde enero de 2007, se vio acompañada de la reestructuración de las empresas históricas. Los costes del transporte ferroviario de

¹ EU-25 en términos de rendimiento (toneladas/km).

² Los anexos se encuentran agrupados en el documento de trabajo de la Comisión «Anexo a la Comunicación *Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías*».

³ Directivas 2001/12, 2001/13 y 2001/14 de 26 de febrero de 2001. Véase el informe sobre la aplicación del primer paquete, COM(2006)189 de 3 de mayo de 2006.

⁴ Directivas 2004/49/CE, 2004/50/CE y 2004/51/CE, y Reglamento 881/2004/CE de 29 de abril de 2004.

mercancías disminuyeron un 2 % al año entre 2001 y 2004 y, por su parte, las tarifas de este modo de transporte se redujeron un 3 % al año durante el mismo período⁵.

- El desarrollo de la interoperatividad técnica y de normas de seguridad comunes. Las recientes iniciativas relativas de la licencia europea de conductor de tren y la propuesta presentada por la Comisión a finales de 2006 sobre la aceptación mutua del material rodante se inscriben en este marco.
- El establecimiento de una red ferroviaria dentro del marco de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T). Se han concedido ayudas financieras a numerosos proyectos ferroviarios a través de los fondos RTE-T. Asimismo, en el marco del programa RTE-T, la Comisión ha lanzado y fomentado el desarrollo del *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), un sistema común de control, gestión y señalización, destinado a sustituir los sistemas nacionales existentes. La Comunidad presta también una importante ayuda financiera al sector ferroviario a través de su política de cohesión.

Estas iniciativas no han producido aún los resultados esperados. Los Estados miembros deben completar la aplicación de la legislación ferroviaria europea. Los avances en términos de interoperatividad son lentos y persisten las dificultades en las fronteras, por lo que continúan dándose problemas graves que afectan a la calidad del transporte ferroviario de mercancías. Así, por ejemplo, según la Unión Internacional de Transporte Combinado Ferrocarril-Carretera (UIRR), en 2006 sólo el 53 % de los trenes de transporte intermodal⁶ ferrocarril-carretera cumplieron el horario previsto⁷.

En su conjunto, el análisis de los resultados de las acciones comunitarias presenta balances más favorables en los niveles nacionales que en los transnacionales, lo que significa que las iniciativas de la Unión no han permitido aún reducir suficientemente la fragmentación del mercado ferroviario europeo.

1.3 Orientaciones de la Política Común de Transportes

Inspirado por el objetivo de la transferencia modal de la carretera al ferrocarril, el Libro Blanco sobre la política europea de los transportes para el año 2010 preveía la creación de «corredores multimodales preferentes para el transporte de mercancías». En la revisión del Libro Blanco en 2006 se hizo hincapié en el objetivo de la Unión de desarrollar la «comodalidad», es decir, «la utilización eficaz de los distintos modos de transporte tanto independientemente unas de otras como en combinación⁸» y retoma el proyecto de promoción de «una red de transporte ferroviario de mercancías» (véase el anexo III).

La necesidad de medidas de fomento de una red ferroviaria con preferencia para las mercancías también se recordaba en la Comunicación de la Comisión de 2006⁹ «La logística del transporte de mercancías en Europa – la clave para la movilidad sostenible». La creación de tal red se inscribe, además, en el proceso de realización del mercado único fijado por el

⁵ CER, *The Future of Rail Freight in Europe*.

⁶ El transporte intermodal representa en volumen en torno al 15 % del transporte ferroviario de mercancías.

⁷ La UIRR acepta un máximo de 30 minutos de retraso.

⁸ Definición de la comodalidad especificada en la revisión intermedia del Libro Blanco sobre los Transportes.

⁹ COM (2006) 336 final.

Tratado y en los objetivos de crecimiento económico y empleo fijados por la agenda de Lisboa. Esta red contribuirá también a la política de desarrollo sostenible que persiguen las autoridades europeas.

2. OBJETIVOS Y OPCIONES PARA UNA RED FERROVIARIA CON PREFERENCIA PARA LAS MERCANCÍAS

2.1 Objetivo de la presente Comunicación: la creación de una red ferroviaria europea que estructure una parte de la RTE-T donde el transporte de mercancías sea más fiable y eficaz

Ante la continua mejora de la eficacia del transporte por carretera, el transporte ferroviario debe mostrarse más competitivo, sobre todo, en términos de calidad. Para los clientes de la logística, el término *calidad* significa sobre todo un tiempo de recorrido competitivo, fiabilidad del transporte de mercancías y una capacidad adaptada a las necesidades. Para lograr este objetivo deben reunirse diversos elementos como un enfoque que integre los procedimientos operativos y unos procesos coordinados en el conjunto del territorio de la Unión. Otro elemento es la disponibilidad de la infraestructura.

El objetivo de la presente Comunicación es promover la creación de una red ferroviaria europea en la que el transporte de mercancías pueda ofrecer una mejor calidad de servicio que la actual en cuanto a los tiempos de recorrido, la fiabilidad y la capacidad. La mejora del servicio en el conjunto de esta red debería incidir positivamente en el conjunto de los segmentos del mercado del transporte, incluidos los vagones completos. Este objetivo se sitúa en la línea de las iniciativas de la Comisión destinadas a mejorar la calidad del transporte ferroviario en Europa. Tras el rechazo de la propuesta de Reglamento que formuló en el marco del tercer paquete ferroviario, la Comisión se comprometió a seguir atentamente los avances logrados en este ámbito y a proponer posibles nuevas medidas destinadas a apoyar y fomentar los esfuerzos del sector en la materia.

Esta red se basaría en las redes transeuropeas actuales, entre ellas la red de transporte de mercancías descrita en la Directiva 2001/12/CE y los corredores definidos como prioritarios para el despliegue del ERTMS o definidos en el marco de los proyectos europeos de investigación (Eufranet, Trend, Reorient y New Opera). En la ilustración que sigue se da una idea de los corredores que podrían formar esta red.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 Iniciativas ya lanzadas en favor de la creación de red ferroviaria con preferencia para las mercancías

Los agentes del sector y los Estados miembros, animados a veces por la Comisión, ya han lanzado varias acciones para el desarrollo de ejes ferroviarios internacionales que garanticen al transporte de mercancías buenas condiciones de circulación o desarrollen la coordinación entre los gestores de infraestructuras en cuanto a la programación de las inversiones o la mejora de la gestión del tráfico internacional del transporte de mercancías.

Entre estas iniciativas, cabe destacar las siguientes (véase el anexo IV):

- el desarrollo de la interoperatividad, en particular, mediante la Especificación Técnica de Interoperabilidad *Operaciones y Gestión del Tráfico* (STI OPE) y el despliegue de la Especificación Técnica de Interoperabilidad *Aplicaciones Telemáticas para el Transporte de Mercancías* (STI TAF)¹⁰, destinada a mejorar la gestión de la información sobre el tráfico ferroviario en el conjunto del continente;
- la aplicación del programa informático Eurottrails¹¹, que informa en tiempo real a sus usuarios sobre la posición de los trenes y sus posibles retrasos en una serie de Estados miembros;
- la creación de RailNetEurope (RNE)¹², que propone a sus clientes franjas internacionales y constituye una útil herramienta de coordinación de la mayoría de gestores de infraestructuras;
- la construcción de importantes infraestructuras de la RTE-T como la *Betuwe line*;
- la creación de estructuras de gestión de los corredores por los Estados miembros y los gestores de infraestructuras en el marco del desarrollo del Sistema Europeo de Gestión del Transporte Ferroviario (ERTMS) en 6 ejes europeos¹³ de gran importancia para el transporte de mercancías. Esta iniciativa, en la que cada corredor se basa en una declaración de intenciones firmada a nivel ministerial, es apoyada por un coordinador europeo nombrado por la Comisión. Las principales medidas propuestas en la presente Comunicación se inspiran en esta experiencia.

Todas estas acciones contribuyen eficazmente, junto al Programa RTE-T, a la realización de una red ferroviaria con preferencia para las mercancías y la Comisión desea apoyarlas, fomentar su difusión y completarlas.

¹⁰ La STI TAF y su plan de despliegue tienen como objetivo el desarrollo de sistemas interoperables de gestión de la información sobre el tráfico ferroviario de mercancías.

¹¹ Eurottrails es un programa informático desarrollado con el apoyo de la Comunidad por una agrupación de gestores de infraestructuras, que les permite seguir en tiempo real el recorrido de los trenes internacionales.

¹² RNE es una estructura creada por iniciativa de los gestores de infraestructuras, que ofrece tramos internacionales «ya listos» y pone a disposición de los operadores una ventanilla única para la asignación de los mismos.

¹³ Los 6 corredores ERTMS son: A (Róterdam-Génova), B (Estocolmo-Nápoles), C (Amberes-Basilea-Lyón), D (Valencia-Lyón-Liubliana-Budapest), E (Dresde-Praga-Budapest), F (Duisburgo-Berlín-Varsovia).

2.3 La opción elegida: emprender nuevas medidas para la creación de una red orientada al transporte de mercancías

Para crear la red ferroviaria europea con prioridad para las mercancías, se han estudiado varias opciones: dejar actuar a los protagonistas del sector y a los Estados miembros, sin un nuevo impulso comunitario; lanzar una serie de nuevas medidas destinadas a crear una red orientada a las mercancías, compuesta de secciones dedicadas a las mercancías y tramos dedicados al tráfico mixto de pasajeros y mercancías; poner en marcha un programa específico para crear una red ferroviaria europea destinada a las mercancías.

Esta última opción parece ser la solución más eficaz en cuanto al objetivo de la Comisión antes mencionado, pero existe el riesgo de que resulte sobredimensionada, demasiado costosa y realizable sólo a largo plazo. Habida cuenta de los resultados de las acciones ya lanzadas, parece que la primera opción, mantener el *statu quo* comunitario, resulta insuficiente.

La segunda opción, que incluiría iniciativas destinadas fundamentalmente a acentuar la coordinación entre los gestores de infraestructuras de distintos Estados miembros y a fomentar y regular la creación de los corredores, parecen ser, a medio plazo, una respuesta ajustada a los objetivos fijados. Esta opción deberá completar las iniciativas ya en curso mediante medidas legislativas, financieras y políticas. Asimismo, el compromiso financiero necesario es menos elevado que el que exigiría la realización de una red específica, sin que por ello deba subestimarse la necesidad de encontrar fuentes potenciales de financiación. A más largo plazo, esta opción podría propiciar una red dedicada parcial o incluso totalmente al transporte de mercancías.

3. UNA RED FERROVIARIA EUROPEA ORIENTADA A LAS MERCANCÍAS: ACCIONES PROPUESTAS

El desarrollo de corredores transnacionales es uno de los enfoques posibles para realizar una red europea orientada a las mercancías, ya que completaría el proceso iniciado para el despliegue del ERTMS, centrándose en los problemas de gestión y explotación. Los corredores definidos combinarían una infraestructura de dimensiones adecuadas con la aplicación de medidas relativas a su gestión y a su explotación. Su definición y realización exigen la participación tanto de los gestores de infraestructuras como de los Estados miembros y la Comunidad. Lo previsto es que cada corredor cuente con una estructura encargada de su gestión, del control de la capacidad de las infraestructuras, de la gestión de las capacidades de las infraestructuras de forma coordinada y más favorable a las mercancías, de la concesión, en principio, de la prioridad a las mercancías en caso de perturbación, de la mejora del acceso a los servicios ferroviarios anexos y de la medición de los resultados del servicio (véase también el anexo V, donde se precisa la problemática y los objetivos definidos en esta fase para cada uno de los aspectos indicados más abajo). En esta fase, la Comisión prevé incluir determinadas disposiciones jurídicas mencionadas en el programa de actuaciones de su propuesta de refundición del primer paquete ferroviario, programada para 2008.

3.1 Creación de un corredor orientado al transporte de mercancías

La gestión demasiado fragmentada de las infraestructuras, siguiendo lógicas nacionales, limita la eficacia de las inversiones financieras y la gestión operativa del tráfico internacional. Las iniciativas ya emprendidas en el marco del programa RTE-T y del despliegue del ERTMS

merecen verse acompañadas y completadas. El concepto de estructuras de gestión de los corredores, bajo la tutela de los Estados miembros y los gestores de infraestructuras permitirá una coordinación, mucho más profunda que la actual, de la gestión operativa de la infraestructura, incluyendo la tarificación, la circulación de los trenes y la determinación de la necesidad de inversiones. Estas estructuras contribuirán a maximizar el aprovechamiento de los recursos financieros destinados a inversiones, a simplificar los procedimientos administrativos y técnicos en las fronteras, a dar mayor continuidad de servicio en las infraestructuras de los Estados miembros que se atraviesa y, globalmente, a ofrecer un servicio de acceso sencillo a los operadores del transporte internacional de mercancías por vía ferroviaria.

La Comisión propondrá una definición jurídica de la estructura del corredor orientado al transporte de mercancías que establecerá las principales normas relativas a este tipo de corredor.

Asimismo, animará a los Estados miembros y a los gestores de infraestructuras a crear corredores transnacionales orientados al transporte de mercancías. Cada Estado miembro deberá participar al menos en una de estas estructuras en 2012.

La Comisión estudiará las posibles fuentes de financiación para las actividades de las estructuras de gestión de los corredores en el seno de los programas existentes.

3.2 Medición de la calidad del servicio en un corredor

Todo indica que la calidad continúa siendo un punto débil del transporte ferroviario de mercancías y que sus clientes piden sobre todo compromisos y transparencia en este ámbito. La Comisión juzga que el servicio de la red ferroviaria europea orientada a las mercancías debe ser ejemplar en materia de calidad. La mejora de la calidad del servicio de esta red europea incidiría positivamente en el transporte ferroviario de mercancías en general. A largo plazo, la calidad obtenida en los corredores orientados a las mercancías podría servir de referencia para todo el sector en Europa.

La Comisión propondrá, tras la realización de un estudio de impacto, una medida legislativa relativa a la publicación de indicadores de calidad.

En general, la Comisión seguirá fomentando todas las medidas destinadas a mejorar la transparencia de la información en materia de calidad del servicio del transporte ferroviario de mercancías.

Asimismo, publicará un informe sobre las medidas adoptadas por los operadores ferroviarios para mejorar la calidad del transporte de mercancías antes de 2008.

3.3 Capacidad de la infraestructura de un corredor

Actualmente hay determinados tramos que se encuentran saturados, sobre todo en determinadas zonas centrales de la Unión, situadas a lo largo de los ejes principales de transporte de mercancías. Los distintos estudios sobre la previsión del tráfico ferroviario en Europa indican que aparecerán nuevos puntos de congestión que serán muy problemáticos hacia 2020. Por otro lado, de no combatirse adecuadamente, este fenómeno podría verse agravado por el desarrollo del tráfico en los corredores orientados a las mercancías. La competitividad de la carga también puede mejorarse, aumentando los volúmenes que puede

transportar cada tren. Esto exige mejorar la capacidad de la infraestructura en cuanto a la longitud de los trenes, el gálibo, la carga por eje y la velocidad máxima. Estos elementos ponen de manifiesto la necesidad de realizar inversiones coordinadas y centradas en los corredores orientados a las mercancías, con objeto de que el tráfico sea lo más fluido posible y se aumente, así, la competitividad del ferrocarril.

La Comisión pedirá a las estructuras de gestión de los corredores que elaboren un programa de inversiones destinado a eliminar los puntos de congestión y que armonicen y mejoren la capacidad de la infraestructura, especialmente en cuanto a la longitud de los trenes y el gálibo.

La Comisión estudiará la conveniencia de ampliar el marco jurídico comunitario a las características técnicas que deberán respetar los corredores orientados a las mercancías.

Asimismo, estudiará las posibles fuentes de financiación de estas inversiones en el seno de los programas existentes.

3.4 Asignación de franjas: más coordinación y prioridad al transporte internacional de mercancías

Actualmente, la asignación de franjas corresponde a los gestores de éstas, que lo hacen según normas que varían de un Estado a otro. Estas diferencias pueden afectar a los procedimientos de asignación o a la prioridad que se da al transporte de mercancías respecto a otros tipos de tráfico. Parece útil armonizar las normas de asignación de franjas dentro de cada corredor y, para crear un corredor verdaderamente orientado a las mercancías, organizar la distribución de su capacidad de modo que el transporte de mercancías, y sobre todo, el internacional, utilice franjas eficaces y fiables. Esto puede exigir, por ejemplo, la planificación común de la distribución de la capacidad por el conjunto de los gestores del corredor, que tendrán en cuenta las dificultades locales y nacionales del tráfico de pasajeros, optimizándose así la gestión de la capacidad gracias a una mejor coordinación internacional. Por otra parte, para aumentar el atractivo del transporte ferroviario de mercancías entre sus clientes, podría autorizarse a otros organismos distintos de los operadores ferroviarios a solicitar franjas de la red orientadas al tráfico de mercancías. La legislación comunitaria vigente ya contiene medidas referentes a estos aspectos, pero conviene precisarlos o incluso reforzarlos para estimular más aún la coordinación entre los gestores de infraestructuras y mejorar la gestión del tráfico internacional.

La Comisión propondrá nuevas disposiciones jurídicas sobre la asignación internacional de franjas y sobre la prioridad del transporte internacional de mercancías.

Asimismo, propondrá que candidatos autorizados puedan solicitar franjas del conjunto de la red orientada al transporte de mercancías.

Animará a los gestores de infraestructuras a proponer franjas internacionales eficaces y a profundizar en los trabajos ya iniciados en el marco de *RailNetEurope*.

La Comisión concretará las competencias de las autoridades reguladoras en materia de tráfico internacional y favorecerá el desarrollo de su cooperación.

3.5 Normas sobre prioridad en caso de perturbación del tráfico

Como se indicaba en el apartado 2, hay una serie de puntos de la red que se saturan regularmente y en los próximos años podrían surgir otros nuevos. Esto hace conveniente precisar, para los ejes en que la carga se declarará prioritaria, la legislación sobre la jerarquización del tráfico en caso de perturbaciones en la línea. El transporte ferroviario de mercancías no podrá mejorar sus resultados y su calidad si se mantienen las dificultades que a veces pueden causar los otros tipos de tráfico, sobre todo, en las proximidades de las grandes

aglomeraciones. Para evitarlas, el ferrocarril debe disponer de franjas más fiables, para lo cual, debe mejorarse la armonización de las normas sobre prioridad en los corredores orientados a las mercancías.

La Comisión propondrá el refuerzo de las medidas legislativas vigentes relativas a la prioridad del transporte internacional de mercancías en caso de perturbación de la red.

Asimismo, pedirá a las estructuras de gestión de los corredores y a los gestores de infraestructuras interesados que armonicen las normas sobre prioridad en el conjunto de infraestructuras de que son responsables.

3.6 Servicios ferroviarios anexos (especialmente, terminales y zonas de maniobras)

Los servicios ferroviarios anexos, como las terminales y las zonas de maniobras, representan eslabones esenciales de la cadena moderna de producción del transporte ferroviario de mercancías. Conviene, por tanto, completar las medidas destinadas a la coordinación y la mejora de la utilización de los pasillos orientados a las mercancías con iniciativas que desarrollen la capacidad de las terminales y las zonas de maniobras en el conjunto de la red. Este paso supone dos cosas: el fomento de las inversiones para aumentar la capacidad de las terminales y las zonas de maniobras y el refuerzo de la transparencia y la facilidad de acceso para el conjunto de los operadores ferroviarios que utilizan los corredores. Asimismo, debe prestarse especial atención al acceso a las infraestructuras ferroviarias en los puertos y a su gestión.

La Comisión animará a las estructuras de gestión de los corredores y a los gestores de infraestructuras a establecer, en colaboración con los agentes interesados, una red de terminales y zonas de maniobras eficaz y adaptada.

La Comisión estudiará las posibles fuentes de financiación para el desarrollo de este tipo de infraestructura en el seno de los programas existentes.

También examinará la posibilidad de completar la legislación vigente para mejorar la transparencia y la facilidad de acceso a los servicios ferroviarios adjuntos.

4. SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

El conjunto de estas medidas será objeto de examen en el marco de una reflexión estructurada por parte de un grupo estratégico formado, por ejemplo, por representantes de los Estados miembros, de los gestores de infraestructuras y de los usuarios de la infraestructura ferroviaria. Este grupo tendrá por mandato definir las características de los corredores y determinar éstos últimos, precisar las medidas legislativas y operativas que deben establecerse y determinar las competencias y las responsabilidades de las estructuras de gestión de los corredores. Sus trabajos deberán estar finalizados el primer semestre de 2008.

Los trabajos relativos al despliegue del ERTMS a lo largo de los ejes ferroviarios europeos con prioridad para las mercancías continuarán bajo el impulso del coordinador europeo de forma paralela y complementaria a las iniciativas propuestas en la presente Comunicación.

Conviene subrayar que la presente Comunicación se inscribe en un programa de trabajo de la Comisión que comprende varias acciones, algunas de las cuales contribuyen más o menos

directamente a la creación de una red europea orientada a las mercancías. Entre éstas cabe destacar:

- la propuesta legislativa relativa a la aceptación mutua del material rodante;
- la iniciativa sobre la reducción del ruido ferroviario;
- la reflexión sobre la instauración de contratos multianuales entre los gestores de infraestructuras y los Estados miembros;
- la Comunicación sobre un plan de acción para la logística en Europa;
- la comunicación sobre el Programa de Observación del Mercado Ferroviario (*Rail Market Monitoring Scheme* o RMMS);
- la constitución de un plan de despliegue europeo del ERTMS;
- la realización de la RTE-T, incluidos los proyectos prioritarios identificados en la Decisión 884/2004/CE;
- los trabajos en curso sobre la internalización de los costes externos.

Numerosas medidas propuestas apelan a iniciativas de los Estados miembros y del conjunto de las partes interesadas del sector ferroviario, por lo que el éxito del plan de acción propuesto exige la adhesión de estos últimos al proyecto de creación de una red orientada a las mercancías y su compromiso activo con su realización. Su éxito exige también la continuación de los esfuerzos ya en curso, en particular en materia de desarrollo de la interoperatividad técnica y la simplificación de las operaciones administrativas y técnicas en las fronteras entre los Estados miembros. Por último, la acción comunitaria en favor de la creación de una red ferroviaria europea estructurada debe verse complementada por iniciativas de los Estados, las regiones y otros agentes públicos o privados en favor del desarrollo del transporte ferroviario de mercancías a nivel regional o local.