

MANIFIESTO DE FERRMED SOBRE LA RED FERROVIARIA PRINCIPAL TRANS-EUROPEA DE MERCANCIAS

RED PRINCIPAL IDÓNEA Y ESTÁNDARES COMUNES PARA
LOGRAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE
MERCANCIAS COMPETITIVO, INTEROPERABLE Y
SOSTENIBLE EN LA UE

Para robustecer las actividades productivas y comerciales en Europa

Parlamento Europeo
Bruselas, 12 de enero de 2011



**Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L**

Rue de Trèves, 49 - Boite 7 - B-1040 BRUXELLES - BELGIQUE

Tel.: +32-2-230.59.50 - fax: +32-2-230.70.35

www.ferrmed.com - ferrmed@ferrmed.com

MANIFIESTO DE FERRMED SOBRE LA RED FERROVIARIA PRINCIPAL TRANS-EUROPEA DE MERCANCIAS

A.- PREÁMBULO

En general, FERRMED está de acuerdo en el contenido del Documento de Trabajo de la Comisión Europea, concerniente a la Consulta sobre la política futura en relación a la Red Trans-Europea de Transporte.

El punto de vista de FERRMED correspondiente a esta materia, se concentra básicamente en el transporte de mercancías por ferrocarril. Por lo tanto, el Manifiesto de FERRMED hace referencia solo a la Red Trans-Europea ferroviaria de mercancías.

B.- CONSIDERACIONES DE FERRMED

1.- Doble red : Red Gobal y Red Principal.

FERRMED asbl, está totalmente de acuerdo en este concepto.

La cuestión clave es que la Red Principal (Core Network) de la UE incremente el valor añadido europeo de las TEN-T e incluya ejes de vital importancia para los flujos de transporte en el mercado interior y de la UE con los países vecinos y con el resto del mundo.

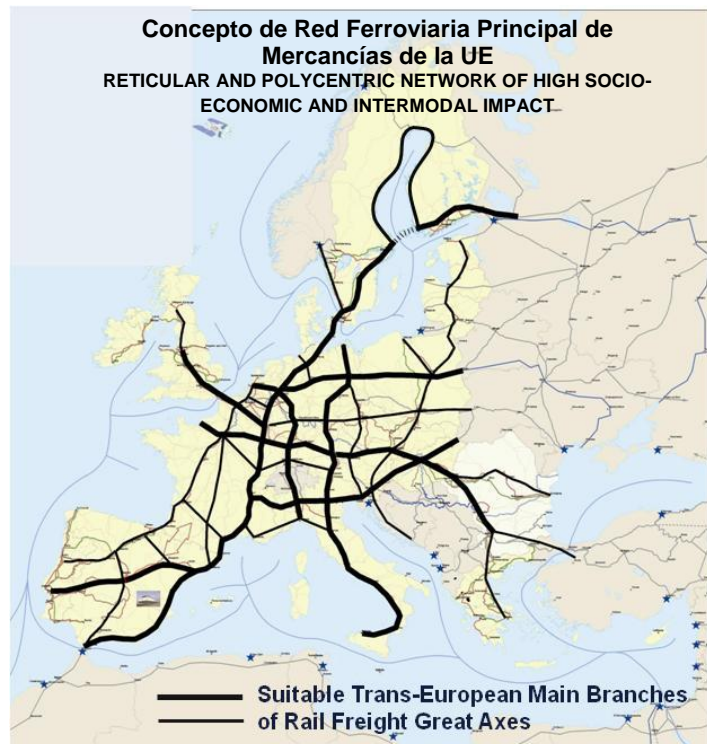
Los puertos y aeropuertos hub e intercontinentales que interrelacionan la UE con terceros países, las áreas industriales más importantes, los puertos fluviales y las terminales logísticas deben hallarse interconectadas con la citada Red Principal.

La definición de Red Principal y el desarrollo gradual de los corredores que la configuren debe hacerse de acuerdo con criterios, económicos, sociales y medioambientales.

De acuerdo con el criterio establecido por los Estándares FERRMED, la configuración de **esta Red Principal debe ser reticular y policéntrica, incluyendo los corredores de mayor impacto socioeconómico e intermodal**, con dos líneas "paralelas" en cada corredor, una para trenes de alta velocidad (básicamente para pasajeros) y otra para trenes convencionales de pasajeros y de mercancías con idéntica prioridad.

Deben emplearse métodos de evaluación eficaces para definir la Red Principal, tales como: Cost-benefit Análisis (CBA), Multi-criteria Análisis (MCA), Spatial Computed General Equilibrium Models (SGCE) and System Dynamics Modelling (SDM).

La metodología empleada en el "Estudio Global de Oferta/Demanda, Técnico y Socio-económico del Gran Eje FERRMED y su área de influencia", cofinanciado por la DG MOVE TEN-T EA Studies, y concluido a finales del año pasado, debería ser tomada en consideración.



2.- Estándares comunes para el transporte ferroviario de mercancías en la Red Principal

Este tema es un asunto básico para lograr que la Red ferroviaria transeuropea principal sea altamente competitiva.

La interoperabilidad es un punto clave para ello, pero hay que hacer posible que esta interoperabilidad permita aumentar significativamente la capacidad y la rentabilidad de la red.

De hecho, tal como se demuestra en el Estudio Global desarrollado por FERRMED, (citado al final del Apartado 1), la aplicación de los estándares FERRMED es el único modo capaz de invertir la participación decreciente del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías en la UE y de aumentar su competitividad.

Por todas estas razones, **recomendamos rotundamente la implantación gradual de los Estándares FERRMED en la Red ferroviaria principal (Core Network) de la Unión Europea**, con plazos definidos y pleno compromiso de los Estados miembros, teniendo en cuenta los siguientes puntos fundamentales:

- a) Coordinación unificada, a nivel de la UE, de la asignación de fondos económicos para el desarrollo de la Red Ferroviaria Principal y la implantación de Estándares comunes.
- b) Red Ferroviaria Principal reticular y policéntrica con gran impacto socio-económico e intermodal, con dos líneas paralelas (con doble vía cada una) en cada uno de los corredores de la Red. Una para trenes de alta velocidad (básicamente para pasajeros) y otra para trenes convencionales (de mercancías y pasajeros con la misma prioridad)
- c) Líneas electrificadas (preferentemente a 25.000 voltios)
- d) Ancho de vía UIC (1435 mm)
- e) Gálibo de carga UIC-C
- f) Carga por eje 22,5 ÷ 25 toneladas
- g) Posibilidad de trenes largos alcanzando los 1.500 metros y 3.600 ÷ 5000 toneladas
- h) Pendiente máxima: 12‰
- i) Circunvalaciones para mercancías en las grandes aglomeraciones urbanas.
- j) Disponibilidad de una red de terminales intermodales polivalentes y flexibles
- k) Sistema ERTMS con banalización completa
- l) Disponibilidad de horarios y de capacidad para la circulación de trenes de mercancías las 24 horas del día y 7 días por semana
- m) Libre competencia
- n) Armonización de las formalidades administrativas y de la legislación laboral
- o) Sistemas de explotación, "monitoring" y de trazabilidad (a través de ITS) establecidos por Mega-Regiones y por Corredores principales y coordinados a nivel de la UE.
- p) Criterios de "management" competitivos basados en los principios R+D+4i ("Research, Development, innovation, identity, impact and infrastructure)
- q) Costes competitivos y homogéneos para la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores
- r) Reducción del impacto medioambiental del sistema de transporte terrestre de mercancías, como consecuencia del incremento de la cuota del ferrocarril hasta el 35% del tráfico de larga distancia.
- s) Nuevos conceptos de locomotora y vagón adaptados a los estándares técnicos FERRMED

En el estudio Global del gran Eje FERRMED, citado en el apartado 1, se ha analizado el **impacto de la implantación de estos estándares en la red ferroviaria de su Área de influencia ("Red Banana")**, inclusive la resolución de los cuellos de botella, las circunvalaciones en las grandes ciudades, nuevas líneas, terminales, adaptación de material rodante, etc. Los resultados socio-económicos del estudio son altamente significativos dado que, **a pesar de la exhaustividad de las inversiones contempladas, se alcanza un tasa de rentabilidad (Economic Internal Rate of Return) del 11,1% con la posibilidad de pasar de 266 mil millones de toneladas-km transportadas por año en el 2005 a 524 mil millones por año en el 2025 y con una reducción de emisiones de CO₂ de más de 145 millones de toneladas en el período 2016-2045.**

3.- Coordinación estratégica, operativa y de gobernanza de la Red Principal

Debe establecerse una coordinación global a nivel de la UE basada en estructuras de coordinación definida a nivel de Mega-Regiones y de corredores principales.

Esta función debe incluir: identificación de necesidades de tráfico en la Red Principal, gestión de la capacidad (balance entre demanda y oferta) “monitoring”, asignación de surcos, estandarización, coordinación del mantenimiento, políticas para incentivar un uso eficiente de las infraestructuras, aspectos tecnológicos y de innovación, etc. Además debe **incorporar un organismo líder a nivel de la UE en lo que respecta a la coordinación de la asignación de fondos económicos para el desarrollo de la Red Ferroviaria Principal y la implantación de Estándares comunes.**

4.- Red Principal del Gran Eje Ferroviario FERRMED

En su definición se ha tenido en cuenta la metodología empleada en el “Estudio Global de Oferta/Demanda, Técnico y Socio-económico del Gran Eje FERRMED y su Área de influencia”, cofinanciado por DG MOVE TEN-T EA Studies y concluido a finales del año 2009.

Se trata de una red ferroviaria que enlaza los Países Escandinavos con la Europa Central y el Mediterráneo Occidental, cuya espina dorsal la constituyen los valles del Rin y del Ródano y su prolongación hacia el norte, hasta alcanzar Suecia y Finlandia, y hacia el Sur enlazando todo el Arco Mediterráneo desde Génova y Livorno hasta Algeciras.

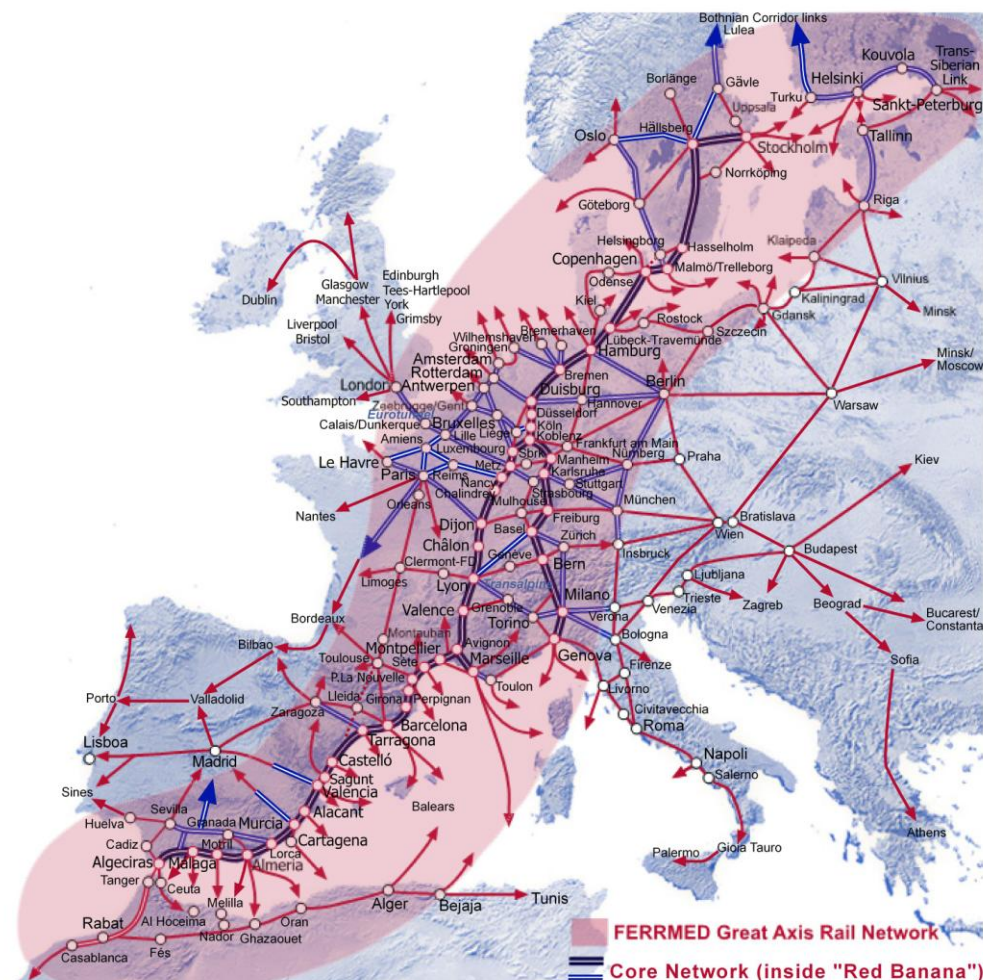
Debido a su gran impacto socio-económico e intermodal (54% de la población, 66% del PIB y 80% del tráfico marítimo de contenedores de la UE), FERRMED considera que toda la Red Principal (Core Network) de este Gran Eje debe ser declarada “Proyecto Prioritario” e incluida en la Red Principal TEN-T, junto con las líneas que unen sus núcleos más importantes con el resto de la UE, fundamentalmente países del Este y de la zona Mediterránea. Véase en el apartado 5 el mapa de la Red Principal del Gran Eje FERRMED con las líneas correspondientes.

Particularmente, **es importante tener en cuenta las líneas siguientes que, a día de hoy, todavía no han sido consideradas “Proyecto Prioritario” y que deben ser incluidas en la Red Principal Trans-Europea:**

- Bothnian Corridor
- Hamburg-Berlin
- Bremen – Münster – Duisburg
- Duisburg-Hannover-Berlin-Warsaw
- Koblenz – Luxembourg /Apach
- Calais/Dunkerque – Lille – Metz – Dijon
- Le Havre – Amiens – Reims – Dijon
- Avignon-Marseille/Fos-Toulon
- Tarragona – Castelló – València – Alacant – Murcia/Cartagena-Almería – Motril – Málaga – Algeciras
- Lorca – Granada – Antequera
- Enlaces con los países Balcánicos

Desde el punto de vista intermodal, se trata de un Gran Eje clave para la economía de la UE, dado que une el frente portuario más importante de Europa en el Mar del Norte, con sus respectivos hinterlands en la Europa Septentrional, Central y del Este, con las más importantes vías de navegación fluvial, con el frente portuario Mediterráneo Occidental y con el Norte de África.

5.- El “Core Network” del Gran Eje FERRMED y sus enlaces con el resto de la UE. Los Proyectos Prioritarios a incorporar



Considerando que la mayor parte de los corredores ferroviarios incluidos en la Red Principal del Gran Eje FERRMED han sido ya declarados Proyectos Prioritarios , **la Asociación FERRMED propugna incorporar, a la lista existente de Proyectos Prioritarios, las líneas de la Red Principal de la “Banana Roja” que todavía no ostentan esta consideración, así como las que unen sus núcleos más importantes con los del resto de la UE, principalmente con los países del Este y de la Zona Mediterránea.**

Lines to be included in EU Rail Core Network and declared as EU priority projects FERRMED PROPOSAL	
Country	Lines to be declared as EU Priority projects
Scandinavian Countries	<ul style="list-style-type: none"> • Bothnian Corridor
Germany	<ul style="list-style-type: none"> • Line Hamburg-Berlin • Line Bremen-Müntser-Duisburg • Line Duisburg-Hannover-Berlin • Line Koblenz-Luxembourg/Apach
France	<ul style="list-style-type: none"> • Line Calais/Dunkerque-Lille-Metz-Dijon • Line Le Havre-Amiens-Reims-Dijon • Line Avignon-Marseille/Fos-Toulon
Spain (Mediterranean corridor)	<ul style="list-style-type: none"> • Line Tarragona-Castelló-Valènca-Alacant-Murcia/Cartagena-Almería-Motril-Málaga-Algeciras • Line Lorca-Granada- Antequera
Eastern EU	<ul style="list-style-type: none"> • Line Berlin-Warsaw • Links with Balkan Countries