

DECLARACIÓ FERRMED – EULER

La posició de FERRMED i de la Plataforma EULER/R+D+4i en relació a la revisió de la Xarxa Transeuropea de transport

EULER = Regions Econòmiques Locomotores de la Unió Europea

SOBRE FERRMED

FERRMED és una Associació multisectorial sense afany de lucre que va ser fundada pel sector privat a Brussel·les el 5 d'agost de 2004 amb l'objectiu de millorar el transport de mercaderies per ferrocarril i la competitivitat industrial a Europa i als països veïns.

Un altre objectiu clau de FERRMED és l'optimització de tota la cadena logística, considerant: intermodalitat adequada, reducció de costos, augment de la qualitat, el respecte pel mediambient, temps de trànsit adequats i millora dels procediments de gestió al sistema de transport, en el marc del 5G i l'Economia Circular. FERRMED té més de 130 membres a tota Europa¹.

SOBRE L'EULER / R + D + 4i PLATFORM

La Plataforma EULER / R + D + 4i (EULER= Regions Econòmiques Locomotores UE/Euràsia) és un conglomerat obert d'institucions i empreses a nivell euroasiàtic, propiciat per FERRMED i tota la resta d'organitzacions que signen aquesta Declaració, amb la finalitat de:

- Recolzar el Pla d'Acció relacionat amb l'“Estudi FERRMED de Tràfic i Optimització del Canvi Modal a la UE”.
- Promoure un nou concepte de regió internacional basat en l'Àmbit socioeconòmic.
- Potenciar els objectius socioeconòmics i mediambientals a partir del desenvolupament dels sis factors d'excel·lència: Recerca, Desenvolupament, innovació, identitat, impacte i infraestructura (R + D + 4i).

1. UTILITAT I IMPACTE MEDIAMBIENTAL DE LA XARXA TRANSEUROPEA DE TRANSPORT

1.1. ANTECEDENTS

- L'any 2015, el volum de transport a l'UE-28 va ser de 19 mil milions de tones de mercaderies transportades (o 2.385 mil milions de tones - quilòmetre). En termes de tones-quilòmetre, el 75% va ser transportat per carretera, el 18% per ferrocarril i el 7% per barca².

¹ Membres | FERRMED. (2020). <http://www.ferrmed.com/es/MEMBERSHIP/members>

² Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 per a 2030 – Rail Freight strategy to boost modalshift (pàgina 6)

- Alternativament: l'any 2018, el rendiment total del transport de mercaderies a la UE-27 (sense el Regne Unit) va ser de 2267 mil milions de tones-quilòmetre de les quals 75,4% per carretera, 18,7% per ferrocarril i 6% per via navegable³.
- La gran part (al voltants del 55%) del total del transport de mercaderies per carretera es va realitzar per a distàncies de més de 300 km d'entre les quals, aproximadament un terç, van ser de més de 1000 km⁴.
- L'impacte del transport de mercaderies per carretera en el medi ambient és enorme: uns 275 milions de tones de CO2 per any que representen el 30% de les emissions totals de GEI del sector del transport en el seu conjunt⁵.
- El transport de mercaderies per carretera també contribueix substancialment a la congestió vial i és responsable de morts prematures per contaminació i accidents, principalment en carreteres.

1.2. CONDICIONS ACTUALS DEL SISTEMA EUROPEU DE TRANSPORT TERRESTRE DE MERCADERIES

- A la UE, segons el "World Economic Forum"⁶:
 - 24% dels vehicles de transport de mercaderies circulen sense càrrega
 - La càrrega de la resta és, de mitjana, del 57% en termes de pes
 - La eficiència general és sols del 43%
 - Pèrdua recuperable estimada de 160.000 milions d'euros / any (apareixen condicions similars a nivell euroasiàtic)
- El ferrocarril té un consum d'energia específic i costos externs 6 vegades més baixos que la carretera. Tot i això, no hi ha hagut un augment en la participació del transport de mercaderies per ferrocarril a Europa en els darrers 15 anys.

1.3. CRIDA PER A UN PLA INTEGRAL D'OPTIMITZACIÓ DEL CANVI MODAL

Considerant:

- Volum de transport i impacte ambiental
- La taxa de creixement esperada des de 2019 fins a 2030

³ EU Transport en figures 2020 (Taula 2.2.1)

⁴ Eurostat: Explicació de les estadístiques: estadístiques del transport de mercaderies per carretera, novembre de 2019 (pàgina 4)

⁵ Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 per a 2030 - Estratègia de transport ferroviari per impulsar el canvi modal (pàgina 6)

⁶ Conferència FERRMED (2019) Discurs inaugural del eurodiputat Antonio Tajani, president del Comitè d'Afers Constitucionals, ex president del Parlament Europeu.
<https://www.weforum.org/agenda/transportation/>

- La ineficiència existent del sistema
- El malbaratament de recursos econòmics en inversions inútils
- El menor consum energètic específic i els costos externs del ferrocarril en relació a la carretera

En l'àmbit de l'"European Green deal", un pla integral a nivell de la UE (àdhuc a nivell euroasiàtic) d'optimització del canvi modal es requereix amb urgència. Veure annexe 1.

1.4. MISSATGES CLAU

- En el marc de l'"European Green Deal", concentrar els esforços en aconseguir els objectius del "Llibre Blanc del Transport" en les seccions més concorregudes dels corredors de la Xarxa Central Transeuropea ja definida per la CE (EU Backbone Network)
- Impulsar la implementació d'accions innovadores al sistema ferroviari (infraestructura - operació - material rodant), cercant la major flexibilitat i la dràstica reducció de costos operatius
- Impulsar l'automatització, "trens de mercaderies intel·ligents" i "terminals intermodals intel·ligents"
- Impulsar amb urgència un pla d'acció obligatori a nivell de la xarxa principal de la UE, liderat per la CE, prèviament acordat amb el Parlament Europeu.

2. DESAFIAMENTS DEL SISTEMA DE TRANSPORT EURASIÀTIC

L'augment continuat del comerç entre els països euroasiàtics⁷ (UE i Nord d'Àfrica inclosos) requereix l'enfortiment del desenvolupament del sistema global de transport, particularment el ferroviari, on necessitem la identificació de "hubs" estratègics, reducció dels temps de trànsit i trens llargs, compactes i intel·ligents, així com terminals intermodals i ports intel·ligents. Això és clau per a reduir els costos logístics i l'impacte ambiental.

3. L'ESTUDI FERRMED DE TRÀFIC I OPTIMITZACIÓ DEL CANVI MODAL A LA UE

3.1. INTRODUCCIÓ

Tenint en compte que no hi ha hagut un augment en la quota de transport de mercaderies per ferrocarril a la UE en els darrers 15 anys (17,9% al 2005 i un 17,3% al 2017) i que la xarxa bàsica de transport de la UE és massa àmplia (~ 80.000 km), el pas de la carretera al ferrocarril requereix la concentració d'inversions en una part selectiva

⁷ Segons China National Railway Co., la xarxa ferroviària transeurasiàtica ha funcionat inesperadament bé sota les severes restriccions degudes a la pandèmia de la COVID-19.

Al primer semestre de 2020, el pont terrestre euroasiàtic ha respots notablement a l'augment de la demanda de transport de mercaderies per ferrocarril en ambdós extrems del continent, produint un creixement global del tràfic de contenidors del 50% entre la Xina i Europa en comparació amb el mateix període de l'any passat.

dels principals corredors de la Xarxa Central. En aquest sentit, FERRMED ha iniciat un important Estudi el contingut del qual s'expressa a continuació:

3.2. OBJETIUS

Els objectius de l'Estudi són:

- Identificar el tràfic de mercaderies en total i per mode de transport en els principals corredors de la Xarxa Principal de la UE (EU Backbone Network).
- Proposar un pla d'acció per a aconseguir els objectius del "Llibre Blanc" de la CE per a 2030 (30% del transport terrestre de mercaderies de més de 300 km realitzat per ferrocarril o barca) en els trams de major volum de transport dels corredors, que cobreixin el 60 ÷ 65% del tràfic relacionat amb el "Core Network". Veure annexe 2.

3.3. ASPECTES PRINCIPALS EN LA TRANSFERÈNCIA DE TRÀFIC AL FERROCARRIL

- No tenim la intenció de que el ferrocarril competeixi contra la carretera; considerem el ferrocarril com el principal complement del tràfic per carretera. En la gran majoria dels casos, la carretera és millor per a distàncies curtes i pels primers i darrers quilòmetres. El ferrocarril podria considerar-se de la mateixa manera que un "ferry" o un vaixell de curta distància, fent que resulti convenient per a transportar camions i remolcs per a llargues distàncies (i / o tràfic de punt a punt).
- Per a aconseguir la transferència adequada de la carretera al ferrocarril, el "transport combinat" (TC) és clau, principalment TC no acompanyat. El TC acompanyat (autopistes rodants) és el més adequat per a facilitar el pas eficient d'obstacles geogràfics (per exemple, el Canal de la Mànega, els Alps, etc). Per tant, l'enviament per ferrocarril o barca d'unitats de càrrega intermodals com contenidors, caixes mòbils o els semi-remolcs són la base del TC i la millor manera d'assolir els objectius del EC White Paper sobre transport.

3.4. ESTRUCTURA BÀSICA I CONTINGUTS DE L'ESTUDI

- Identificació de:

- Les seccions dels corredors principals del "Core Network" amb més tràfic (tots els mitjans de transport sumats) → "EU Backbone Network" (65% del tràfic del "Core Network"). Present i condicions futures.
- Els "hubs" logístics estratègics clau.
- Les terminals intermodals i ports clau del "Backbone Network".
- Els principals enllaços d'interconnexió, enllaços de contingència i enllaços d'alimentació relacionats amb terminals intermodals i ports en el "Backbone Network".

- Els colls d'ampolla en terminals intermodals i ports i enllaços d'interconnexió segons el tràfic (condicions presents i futures).
- Les millors rutes per interconnectar els principals centres logístics de la UE amb els països veïns i els principals països euroasiàtics com la Federació Russa, Xina, Kazakhstan, etc. Veure els conceptes bàsics a l'Annexe 3.

- Qüestions clau:

- Resoldre els colls d'ampolla a la Xarxa Central de la UE.
- Màxim nivell de digitalització i sistema ERTMS totalment implementat a les principals terminals intermodals i ports i enllaços d'interconnexió.
- Determinar el nombre requerit i les característiques de les terminals intermodals.
- En el cas del ferrocarril, les principals terminals intermodals i els corresponents enllaços d'interconnexió han de poder suportar trens llargs de mercaderies (1a etapa 740 m., segona etapa 1.000 ÷ 1.500 m) a més d'oferir la possibilitat de poder carregar remolcs i camions (ferroustage) en totes elles (es requereixen gèlids de càrrega adequats).
- Connexions transfrontereres satisfactòries amb els països veïns de la Unió Europea amb una perspectiva euroasiàtica. Els temps de trànsit més curts i els trens llargs, són essencials.
- A nivell operatiu, s'insta a actuacions en material rodant. Principalment, digitalització completa amb acoblaments automàtics i vagons de mercaderies més llargs, aptes per a dur 4 TEU. Aquestes característiques permeten trens més llargs i compactes, facilitant l'automatització de l'acoblament / desacoblament dels vagons i de totes les operacions a les marshalling yards.
- Pormenorització d'accions de millora identificant l'impacte socioeconòmic i mediambiental a:
 - Xarxa ferroviària considerant infraestructura i operació
 - Material rodant ferroviari
 - Vies navegables interiors
- Resultats socioeconòmics i mediambientals
 - Inversions necessàries
 - Estalvis en VOC
 - Estalvi en temps de transport

- Mesures ambientals: reducció de GEI i altres emissions, reducció del nombre d'accidents
- Valor actual net
- Impacte en el PIB
- Enfocament de finançament potencial (públic o privat)

3.5. UNA EINA CLAU PEL PLA DE RECUPERACIÓ COVID-19 DE LA UE EN INFRAESTRUCTURA I OPERATIVA DE TRANSPORT

FERRMED està treballant decididament en l'Estudi FERRMED de Tràfic i Optimització del Canvi Modal a la UE, els resultats del qual poden ser una eina clau per aconseguir el millor rendiment en inversió de les accions a realitzar al llarg de la cadena logística global.

És necessari acabar amb el malbaratament en les inversions de caràcter polític i disposar d'un Pla d'Inversions degudament estructurat a nivell de la UE, de conformitat amb els criteris de prioritat socioeconòmica i mediambiental, aprovats prèviament per la Comissió Europea i el Parlament Europeu. Aquestes iniciatives han d'estar en consonància amb els objectius del Llibre Blanc de la Comissió, sobre transport. Cal actuar on realment hi ha tràfic i no on l'impacte socioeconòmic i, en particular, mediambiental és insignificant.

3.6.FITES

La primera fase de l'estudi, que inclou la investigació de les zones de tot l' "EU Core Network ", on es necessari actuar de manera preminent, estarà finalitzada a la primera meitat de 2021 i l'Estudi complet, en el que es concretaran les actuacions a realitzar a la xarxa ferroviària i a les vies navegables, juntament amb una avaluació dels impactes econòmics i ambientals, a finals del primer quadrimestre de 2022.

Els resultats provisionals ja disponibles de la primera fase de l'Estudi per a alguns països, donen una imatge clara de les seccions de la xarxa ferroviària que requereixen inversió, si es pretén que pel 2030 el ferrocarril i la barcaassa suportin el 30% del tràfic terrestre per a distàncies superiors a 300 km. Les accions proposades per l'Estudi de FERRMED per al conjunt d'Europa inclouen el curt termini (2023), el mitjà termini (2025) i el llarg termini (2030).

3.7. CRONOGRAMA

FERRMED STUDY OF TRAFFIC AND MODAL SHIFT OPTIMISATION IN THE EU DEVELOPMENT TIMING

MAIN ACTION / ACTIVITY	CALENDAR													
	3Q 2019	4Q 2019	1Q 2020	2Q 2020	3Q 2020	4Q 2020	1Q 2021	2Q 2021	3Q 2021	4Q 2021	1Q 2022	2Q 2022	3Q 2022	4Q 2022
1 Definition/approval of targets and content	█													
2 Definition/approval of budgeted and required manpower	█													
3 Establishment of agreements/collaborations with key international Associations	█													
4 Development timing preparation	█	█												
5 Data collection of traffic on railway, road and IWW		█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
6 Backbone Network determination					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
7 Interactive maps preparation					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
8 Data collection intermodal terminals & ports and marshalling yards + stakeholders survey					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
9 Data collection interconnecting links						█	█	█	█	█	█	█	█	█
10 Forecast traffic & scenarios + stakeholders survey							█	█	█	█	█	█	█	█
11 Analysis of traffic & scenarios impact in intermodal terminals & marshalling yards + Actions required								█	█	█	█	█	█	█
12 Analysis of traffic & scenarios impact in interconnection links + Actions								█	█	█	█	█	█	█
13 Rolling Stock Improvement								█	█	█	█	█	█	█
14 Trans-Eurasian Main Railway Network Enhancement								█	█	█	█	█	█	█
15 Socio-economic and environmental analysis									█	█	█	█	█	█
16 Edition of the Study content									█	█	█	█	█	█
17 Dissemination										█	█	█	█	█

Els resultats i propostes de l'Estudi FERRMED de Tràfic i Optimització del Canvi Modal a la UE, estarà a plena disposició de la Comissió Europea, del Parlament Europeu i de tots els Estats i Regions membres involucrats així com dels països veïns i interrelacionats.

Brussel·les, desembre de 2020

Nom de la Companyia / Associació / Institució

Dona el seu suport al desenvolupament del "FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU" i els seus principals objectius.

Nom de la persona representant

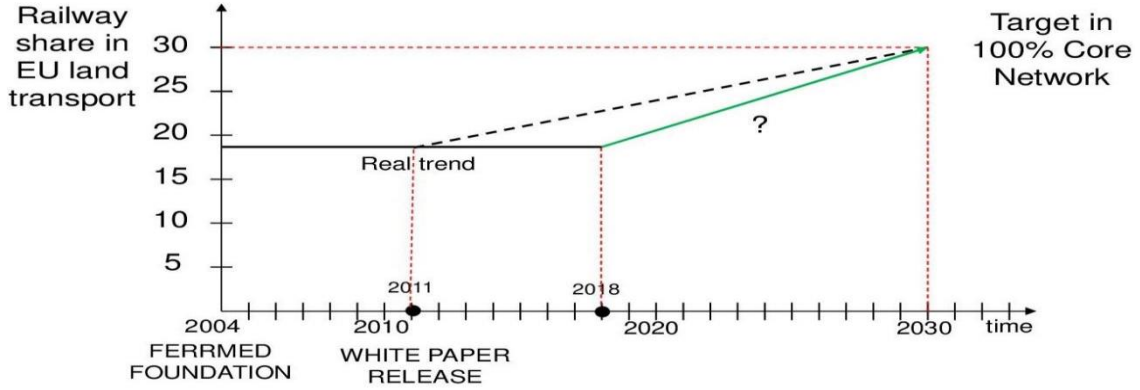
Signatura

Càrrec

Adreça / telèfon / e-mail

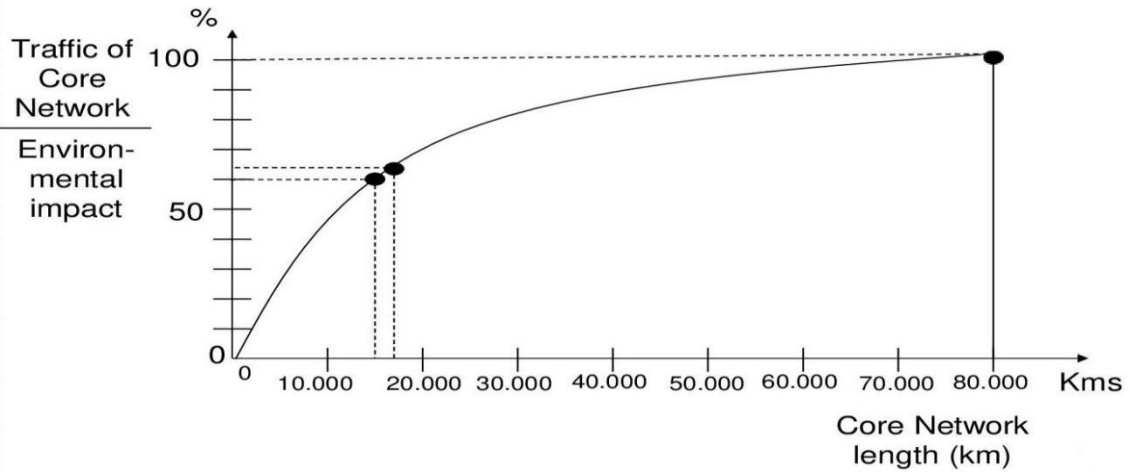
Annex 1

RAILWAY SHARE REAL VERSUS PLANNED



Annex 2

FERRMED APPROACH TO ACHIEVE AT LEAST 60 ÷ 65% OF "WHITE PAPER" TARGETS IN 2030



Annex 3

