

DECLARACIÓN FERRMED-EULER

La posición de FERRMED y de la Plataforma EULER / R+D+4i en lo que concierne a la revisión de la Red Transeuropea de transporte

EULER = Regiones Económicas Locomotoras de la Unión Europea

ACERCA DE FERRMED

FERRMED es una Asociación multisectorial sin ánimo de lucro que fue fundada por el sector privado en Bruselas el 5 de agosto de 2004 con el fin de mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril y la competitividad industrial en Europa y países vecinos.

Otro objetivo clave de FERRMED es la optimización de toda la cadena logística, considerando: intermodalidad adecuada, reducción de costos, aumento de la calidad, respeto por el medioambiente, tiempos de tránsito adecuados y mejora de los procedimientos de gestión en el sistema de transporte, en el marco del 5G y la Economía Circular. FERRMED tiene más de 130 miembros en toda Europa¹.

ACERCA DE EULER / R + D + 4i PLATFORM

La Plataforma EULER / R + D + 4i (EULER = REGIONES Económicas Locomotoras UE / Eurasia) es un conglomerado abierto de instituciones y empresas a nivel europeo / euroasiático, propiciado por FERRMED y todas las demás organizaciones que firman esta Declaración, con el fin de:

- Apoyar el Plan de Acción relacionado con el **“Estudio FERRMED de Tráfico y Optimización del Cambio Modal en la UE ”**.
- Promover un nuevo concepto regional internacional basado en el ámbito socioeconómico.
- Potenciar los objetivos socioeconómicos y medioambientales a partir del desarrollo de los seis factores de excelencia: Investigación, Desarrollo, innovación, identidad, impacto e infraestructura (I + D + 4i).

1. UTILIDAD E IMPACTO MEDIOAMBIENTAL DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE

1.1. ANTECEDENTES

- En 2015, el volumen de transporte en la EU-28 fue de 19 mil millones de toneladas de mercancías transportadas (o 2.385 mil millones de toneladas -kilómetro). En términos de toneladas-kilómetro, el 75% fue transportado por carretera, el 18% por ferrocarril y el 7% por barcaza².

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

² Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 para 2030 – Rail Freight strategy to boost modalshift (página 6)

- Alternativamente: en el año 2018, el rendimiento total del transporte de mercancías en la UE-27 (sin el Reino Unido) fue de 2.267 mil millones de toneladas-kilómetro de las cuales 75,4% por carretera, 18,7% por ferrocarril y 6% por vía navegable³.
- La mayor parte (alrededor del 55%) del total del transporte de mercancías por carretera se realizó en distancias de más de 300 km de entre las cuales, aproximadamente un tercio, fueron de más de 1.000 km⁴.
- El impacto del transporte de mercancías por carretera en el medio ambiente es enorme: unos 275 millones de toneladas de CO2 por año que representan el 30% de las emisiones totales de GEI del sector del transporte⁵.
- El transporte de mercancías por carretera también contribuye sustancialmente a la congestión vial y es responsable de muertes prematuras por contaminación y de accidentes.

1.2. CONDICIONES ACTUALES DEL SISTEMA EUROPEO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

- En la UE, según el "World Economic Forum"⁶:
 - 24% de los vehículos de mercancías circulan sin carga
 - La carga del resto es, en promedio, del 57% en términos de peso
 - La eficiencia general es solo del 43%
 - Pérdida recuperable estimada de 160.000 millones de euros / año (aparecen condiciones similares a nivel euroasiático)
- El ferrocarril tiene un consumo de energía específico y costos externos 6 veces inferior a la carretera. Sin embargo, no ha habido un aumento en la participación del transporte de mercancías por ferrocarril en Europa en los últimos 15 años.

1.3. LLAMADA PARA UN PLAN INTEGRAL DE OPTIMIZACIÓN DEL CAMBIO MODAL

Considerando:

- Los volúmenes y el impacto ambiental

³ EU Transport en figuras 2020 (Tabla 2.2.1)

⁴ Eurostat: Exposición de estadísticas: Estadísticas del transporte de mercancías por carretera, noviembre de 2019 (página 4)

⁵ Rail Freight Forward (13/12/2018): 30 by 2030 - Estrategia de transporte ferroviario para impulsar el cambio modal (página 6)

⁶ Conferencia FERRMED (2019) Discurso inaugural del eurodiputado Antonio Tajani, presidente del Comité de Asuntos Constitucionales, ex presidente del Parlamento Europeo.
<https://www.weforum.org/agenda/transportation/>

- La tasa de crecimiento esperada desde 2019 hasta 2030
- La ineficiencia existente del sistema
- El derroche de recursos económicos en inversiones inútiles
- El menor consumo energético específico y los costes externos del ferrocarril frente a la carretera

En el ámbito del “European Green Deal”, un plan integral a nivel de la UE (incluso a Nivel euroasiático) de optimización del cambio modal se requiere con urgencia. Ver anexo 1.

1.4. MENSAJES CLAVE

- En el marco del “European Green Deal”, concentrar los esfuerzos en lograr los objetivos del "Libro Blanco" en las secciones más concurridas de los corredores de la Red Central transeuropea ya definida por la CE (EU Backbone Network)
- Impulsar la implementación de acciones innovadoras en el sistema ferroviario (infraestructura - operación - material rodante), buscando mayor flexibilidad y una drástica reducción de costos operativos
- Impulsar la automatización, "trenes de mercancías inteligentes" y "terminales intermodales inteligentes"
- Impulsar con urgencia un plan de acción obligatorio a nivel de la red principal de la UE, liderado por la CE, previamente acordado con el Parlamento Europeo.

2. DESAFÍOS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EUROASIÁTICO

El continuo aumento del comercio entre los países euroasiáticos⁷ (UE y norte de África incluidos) requiere el fortalecimiento del desempeño del sistema global de transporte, particularmente el ferroviario, donde necesitamos la identificación de “hubs” estratégicos, acortar los tiempos de tránsito y trenes largos, compactos e inteligentes, así como terminales y puertos intermodales inteligentes y eficientes. Ello es clave para reducir los costos logísticos y el impacto ambiental.

⁷ Según la China National Railway Co., la red ferroviaria transeurasica ha funcionado inesperadamente bien bajo las severas restricciones impuestas por las medidas contra la pandemia COVID-19.

En el primer semestre de 2020, el puente terrestre euroasiático ha respondido notablemente bien al aumento de demanda de transporte de mercancías por ferrocarril en ambos extremos del continente, produciendo un crecimiento global del tráfico China - Europa en un 50 % del tráfico de contenedores entre China y Europa respecto al mismo período del año pasado.

3. EL ESTUDIO FERRMED DE TRÁFICO Y OPTIMIZACIÓN DEL CAMBIO MODAL EN LA UE

3.1. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que no ha habido un aumento en la cuota de transporte de mercancías por ferrocarril de la UE en los últimos 15 años (17,9% en 2005 y un 17,3% en 2017) y que la red básica de transporte de la UE es demasiado amplia (~ 80.000 km), el paso de la carretera al ferrocarril requiere la concentración de inversiones en una parte selectiva de los principales corredores de la Red Central. FERRMED ha iniciado un importante estudio cuyo contenido se expresa a continuación.

3.2. OBJETIVOS

Los objetivos del Estudio son:

- Identificar el tráfico de mercancías en total y por modo de transporte en los principales corredores de la Red principal de la UE (EU Backbone Network).
- Proponer un plan de acción para alcanzar los objetivos del “Libro Blanco” de la UE para 2030 (30% del transporte terrestre de mercancías de más de 300 km realizado por ferrocarril o barcaza) en los tramos de mayor tráfico de los corredores, que cubran el 60 ÷ 65% del tráfico relacionado con el “EU Core Network”. Ver anexo 2.

3.3. TEMAS PRINCIPALES EN LA TRANSFERENCIA AL FERROCARRIL

- No tenemos la intención de que el ferrocarril compita contra la carretera; consideramos el ferrocarril como el principal complemento del tráfico por carretera. En la gran mayoría de los casos, la carretera es mejor para distancias cortas y para los primeros y últimos kilómetros. El ferrocarril podría considerarse de la misma manera que un "ferry" o un barco de corta distancia, haciendo que resulte adecuado para transportar camiones y remolques para largas distancias (y / o tráfico de punto a punto).
- Para lograr la transferencia adecuada de la carretera al ferrocarril, el "transporte combinado" (TC) es clave, principalmente TC no acompañado. TC acompañado (autopistas rodantes) es más conveniente para facilitar el cruce de obstáculos geográficos (por ejemplo, el Canal de la Mancha, los Alpes, etc). Por tanto, el envío por ferrocarril o barcaza de unidades de carga intermodales como contenedores, cajas móviles o los semirremolques son la base del TC y la mejor manera de alcanzar los objetivos del EC White Paper sobre transporte.

3.4. ESTRUCTURA BÁSICA Y CONTENIDOS DEL ESTUDIO

- **Identificación de:**

- Las secciones de los corredores principales del “Core Network” con más tráfico (todos los modos de transporte sumados) → “EU Backbone Network” (65% del tráfico de la red principal). Presente y condiciones futuras.

- Los “hubs” logísticos estratégicos clave.
- Las terminales intermodales y puertos clave del “Backbone Network”.
- Los principales enlaces de interconexión, enlaces de contingencia y enlaces de alimentación relacionados con terminales intermodales y puertos en el “Backbone Network”.
- Los cuellos de botella en terminales intermodales y puertos y enlaces de interconexión (condiciones presentes y futuras)
- Las mejores rutas para interconectar los principales centros logísticos de la UE con los países vecinos y los principales países euroasiáticos como la Federación Rusa, China, Kazajstán, etc. Ver esquema básico en Anexo 3.

- Cuestiones clave:

- Resolver los cuellos de botella en la red central de la UE.
- Máximo nivel de digitalización y ERTMS totalmente implementado en las principales terminales intermodales y puertos y enlaces de interconexión.
- Determinar el número requerido y las características de las terminales intermodales.
- En el caso del ferrocarril, las principales terminales intermodales y los correspondientes enlaces de interconexión deben poder soportar trenes largos de mercancías (1a etapa 740 m., segunda etapa 1.000 ÷ 1.500 m) además de ofrecer la posibilidad de cargar remolques y camiones (ferROUTAGE) en todos ellos (se requieren gálibos de carga adecuados).
- Conexiones transfronterizas satisfactorias con los países vecinos de la Unión Europea con una perspectiva euroasiática. Los tiempos de tránsito más cortos y los trenes largos, son esenciales.
- A nivel operativo, se insta a actuaciones en material rodante. Principalmente, digitalización completa con acoplamientos automáticos y vagones de mercancías más largos, pudiendo cada uno llevar 4 TEU. Estas características permiten trenes más largos y compactos, facilitando la automatización del acoplamiento / desacoplamiento de los vagones y de todas las operaciones en las marshalling yards.
- Pormenorización de acciones de mejora identificando el impacto socioeconómico y medioambiental en:
 - Red ferroviaria considerando infraestructura y operación
 - Material rodante ferroviario

- Vías navegables interiores
- Resultados socioeconómicos y medioambientales:
 - Inversiones necesarias
 - Ahorros en VOC
 - Ahorro en tiempo de transporte
 - Medidas ambientales: reducción de GEI y otras emisiones, reducción del número de accidentes
 - Valor actual neto
 - Impacto en el PIB
 - Enfoque de financiamiento potencial (público o privado)

3.5. UNA HERRAMIENTA CLAVE PARA EL PLAN DE RECUPERACIÓN COVID-19 DE LA UE EN INFRAESTRUCTURA Y OPERATIVA DE TRANSPORTE

FERRMED está trabajando con ahínco en el Estudio FERRMED de tráfico y Optimización del cambio modal en la UE, cuyos resultados pueden ser una herramienta clave para lograr el mejor rendimiento de las inversiones a realizar en la cadena logística global.

Es necesario acabar de una vez por todas con las inversiones de carácter político y disponer de un Plan de Inversiones debidamente estructurado a nivel de la UE, de conformidad con los criterios de prioridad socioeconómica y medioambiental, aprobados previamente por la Comisión Europea y el Parlamento Europeo. Estas iniciativas deben estar en consonancia con los objetivos del Libro Blanco de la Comisión sobre transporte. Hay que actuar donde realmente hay tráfico y no donde el impacto socioeconómico y, en particular, el medioambiental es insignificante.

3.6. HITOS

La primera fase del estudio, que incluye la investigación de las zonas de todo el "EU Core Network", donde es necesario actuar de manera preeminente, estará terminada en la primera mitad de 2021; mientras que, el Estudio completo, en el que se concretarán las actuaciones a realizar en la red ferroviaria y las vías navegables, junto con una evaluación de los impactos económicos y ambientales, al final del primer cuatrimestre de 2022.

Los resultados provisionales ya disponibles de la primera fase del Estudio para algunos países dan una imagen clara de las secciones de la red ferroviaria que requieren inversión, si se pretende que para 2030 el ferrocarril y la barcaza soporten el 30% del tráfico terrestre para distancias superiores a 300 km. Las acciones propuestas por el Estudio de FERRMED para el conjunto de Europa incluyen el corto plazo (2023), el medio plazo (2025) y el largo plazo (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 budget 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														

Los resultados y propuestas del Estudio FERRMED de Tráfico y Optimización del Cambio Modal en la UE, estarán a la plena disposición de la Comisión Europea, del Parlamento Europeo y de todos los Estados miembro involucrados y países vecinos interrelacionados.

Bruselas, diciembre de 2020

Nombre de la Compañía / Asociación / Institución

Da su apoyo al desarrollo del “FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU” y sus objetivos principales.

Nombre de la persona representante

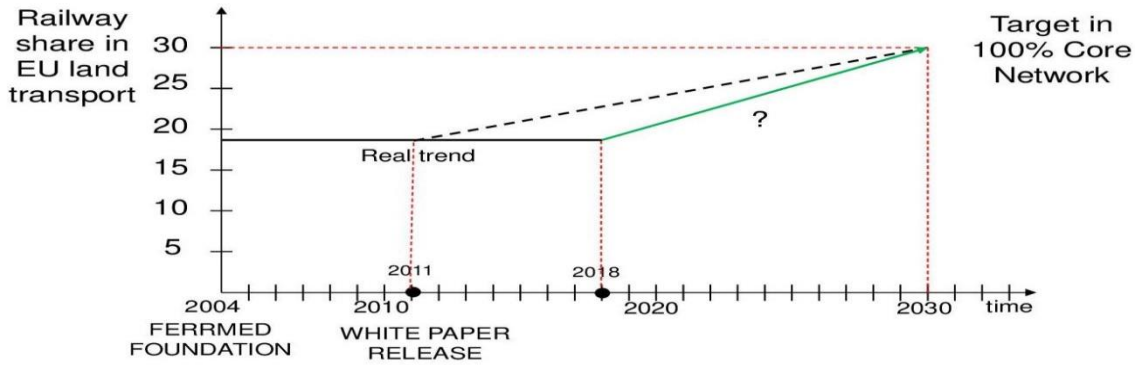
Firma

Cargo

Dirección/ Teléfono / E-mail

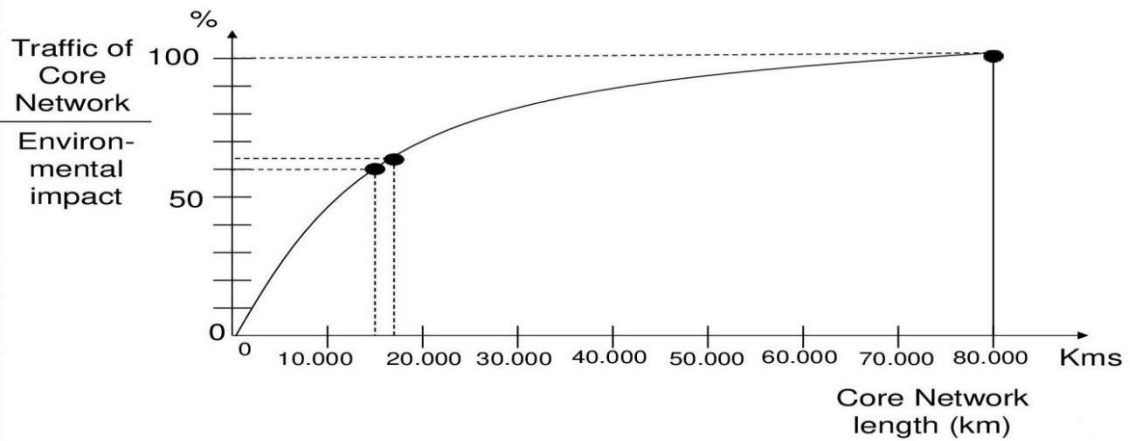
Annex 1

RAILWAY SHARE REAL VERSUS PLANNED



Annex 2

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



Annex 3

