FERRMED presenta en el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Comunitat Valenciana (COIICV) el Informe Final del "Study of Traffic and Modal Shift optimisation in the EU"

- **La sede de Valencia del COIICV ha sido el lugar elegido por FERRMED para presentar las conclusiones finales del estudio sobre la optimización del tráfico intermodal en la Unión Europea.**

- **Para la realización del mismo han sido necesarios cuatro años de trabajo y más de 45.000 horas empleadas por parte de un equipo internacional de expertos que han analizado el tráfico logístico en más de 80.000 km de vías en toda la UE.**

Valencia, 20 de diciembre de 2023.- La sede de Valencia del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales acogía, como primicia en toda Europa, la presentación del informe final del "Study of Traffic and Modal Shift optimisation in the EU" impulsado por FERRMED en el año 2019 y que se plantea como una fotografía real de la situación, necesidades y posibilidades que en la actualidad experimenta el transporte ferroviario de mercancías y la competitividad industrial en Europa.

Un encuentro encabezado por el Vicedecano del COIICV, **Juan Vicente Bono Sales,** junto al secretario Autonómico de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, **Vicente Dómine,** y el presidente de FERRMED, **Joan Amorós,** a los que se han sumado la jefa de planificación y control de la Autoridad Portuaria de Valencia, **Maravillas Sánchez,** y el representante del comisionado del Corredor Mediterráneo, **Vicente Palomo.**

El Vicedecano ha querido poner en valor la aportación trascendental de este estudio para orientar las inversiones europeas en infraestructuras en los próximos años y cumplir con los objetivos medioambientales establecidos en la estrategia de movilidad sostenible para 2030.

Así mismo ha planteado algunos de los puntos clave que, desde el COIICV, deben ser abordados con prioridad para poder dar respuesta al potencial crecimiento que de aquí al 2050 experimentará la demanda del transporte terrestre de mercancías, que se estima en más de un 50% y que estriban sobre la armonización legislativa europea y nacional, la apuesta por corredores específicos para el transporte de mercancías y la intermodalidad terrestre, aérea y marítima para construir una verdadera red eficaz y eficiente.

También ha destacado la importancia de impulsar el crecimiento empresarial en el sector para evitar su actual hiperatomización que conlleva una menor productividad, la vertebración de una transición energética realista y justa a través de un mix energético contemple tanto la electricidad como el hidrógeno verde, el gas natural y los combustibles renovables.

Por último, el vicedecano, ha defendido el Corredor Mediterráneo como un claro ejemplo de inversión en infraestructuras sostenibles y como infraestructura fundamental para el futuro de industrias como la azulejera, para los polos logísticos y también para el automóvil, la química, el textil, el calzado, el sector citrícola o el agroindustrial.

Después, el secretario Autonómico de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana, **Vicente Dómine,** ha calificado de problema grave la situación actual de la red logística en Europa estancada en un sistema ineficiente y de poco futuro especialmente en un marco global cada vez más competitivo.

Para el secretario Autonómico, Europa se encuentra muy por detrás de países como Estados Unidos, China o incluso la India destacando de esta última su avance tan determinante en los últimos años a través de un volumen considerable y acertado de inversiones estratégicas, por lo que mientras estas naciones galopan, Europa avanza muy lento lastrada en su competitividad por los elevados costes estructurales y las políticas actuales tan restrictivas con respecto a los combustibles fósiles.

Coincide **Vicente Dómine** en la necesidad de armonizar normativas y desatomizar el espectro logístico en nuestro país para poder ser competitivos con los operadores europeos. Además de sentirse esperanzado con el anuncio la semana pasada por parte del ministro de Transporte de autorizar la ampliación del Puerto de Valencia así como la reciente licitación de los 656 millones de euros para su Terminal Norte. De hecho, ha declarado que el Gobierno Valenciano constituirá una comisión conjunta con la Autoridad Portuaria para abordar todos los aspectos relacionados con esta infraestructura.

El representante de la Generalitat Valenciana ha señalado que Europa cuenta con poco Espacio Ferroviario Único, algo casi superado en el transporte por carretera y en el espacio aéreo. Hay mucho trabajo por delante y el ejecutivo autonómico apuesta por una estrategia logística de la Comunitat Valenciana que coordine una inversión público – privada ambiciosa y que avance en la intermodal ferroviaria de Sagunto y en la ampliación de la terminal de Fuente de San Luis.

Tras su intervención, tomaba la palabra el presidente de FERRMED, **Joan Amorós,** que ha dedicado su intervención a hacer un resumen a grandes rasgos del estudio presentado, que contempla el análisis de más de 80.000 km de vías de transporte de toda Europa, para poder localizar los puntos más importantes de tráfico de mercancías y establecer las prioridades de inversión para mejorar de manera eficiente el transporte logístico.

Actuaciones previstas en la Comunitat Valenciana

La Comunitat Valenciana está situada en el Corredor Mediterráneo, que generará el 94% del valor económico de los corredores europeos en España, por tanto, debería ser una prioridad absoluta.

Para absorber el tráfico que se generará en esta zona de alto potencial socioeconómico, se precisan 8 terminales nuevas tipo +FIRRST y la remodelación de la Font de Sant Lluís, que ha de ser pasante. Asimismo, se deberán construir más terminales en los puertos de Valencia, Sagunt, Castelló y Alacant para poder absorber el tráfico.

También se ha de separar las cercanías de los trenes de mercancías en la zona de Valencia-ciudad, construyendo el túnel pasante del Parc Central. Por otro lado, se deberá duplicar la línea entre Castelló y el nudo de Villaseca y adaptar el gálibo de carga de las líneas para poder facilitar el tráfico combinado de mercancías

Además de las acciones previstas en el tramo Valencia-Alicante, hay que añadir una vía adicional en la línea, desde Font de la Figuera hasta Alicante (que es de vía única).

El Estudio manifiesta que, en los diferentes escenarios planteados, el Puerto de Valencia mantiene su primacía en el conjunto de los puertos del Mediterráneo.

Así mismo, para que la implantación del sistema +FIRRST sea una realidad, hay que acelerar las obras de implantación a ancho internacional en todas las líneas del Corredor Mediterráneo.

(Se adjunta la transparencia del Tráfico del Hinterland de Valencia).

Por su parte, **Vicente Colomo**, representante del comisionado para el Corredor Mediterráneo, ha reafirmado la apuesta del Gobierno de España por potenciar el protagonismo del Corredor Mediterráneo y ha agradecido el trabajo "hercúleo" que ha supuesto la realización de este estudio.

Colomo ha querido destacar el momento de especial relevancia histórica que vive la inversión en infraestructuras logísticas en España, en la que en los últimos meses se ha superado toda la inversión llevada a cabo en la última década y ha puesto como ejemplo el ritmo que llevan las obras simultaneas del corredor en Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía.

La jefa de planificación y control de la Autoridad Portuaria, **Maravillas Sánchez,** ha querido resaltar que en este momento el Puerto de Valencia genera un movimiento de más de 2,6 millones de TEUs operados en importación y exportación, canalizando el 40% del comercio exterior español de mercancía general en contenedor.

También ha valorado muy positivamente la inversión prevista por el Gobierno de España de 1600 millones de euros para la ampliación del Puerto de Valencia que promoverá un transporte de mercancías más sostenible y eficiente. Ha destacado además que esta es la mayor inversión en un puerto español y que multiplicará por cuatro su capacidad actual.

Las principales conclusiones del Estudio

1.- Invirtiendo el 23% de los 80.000 Km del EU Extended Core Network, se obtiene el 101% de los resultados socioeconómicos. Dentro de los 18.000 Km entra todo el Corredor Mediterráneo, desde la frontera hasta Murcia.

2. - Implantando las acciones que propone FERRMED se obtiene el 51% de los costes operativos del Sistema de Transporte Terrestre de Mercancías en Europa y la reducción del 77% de las externalidades.

3.- Para conseguir estos resultados se debe implantar un nuevo sistema +FIRRST de gestión del Sistema de Transportes Terrestre que integre el ferrocarril y la carretera, considerando la movilidad como un servicio.

De esos más de 80.000 km de corredores, el presidente de FERRMED, señala que 18.000 de ellos acumulan una gran parte del tráfico y sobre los que hay que priorizar las inversiones previstas por la UE. Asimismo, Joan Amorós ha defendido la necesidad de instaurar un sistema integrado carretera – ferrocarril, de potenciar la mejora de los 30 grandes hubs logístico europeos actuales y sus 644 terminales intermodales actuales, haciendo hincapié en ampliar aquellas que no cuentan con 750 metros de vía y las que se encuentran en formato de fondo de saco y que deberían ser transformadas a pasantes.

Previamente, en la misma sede del COIICV se celebró la reunión de la Asamblea General Ordinaria de FERRMED, presidida por el vicedecano del del Colegio de Ingenieros, Sr. Juan Vicente Dómine, acompañado por el presidente de FERRMED, Sr. Joan Amorós.

La Asamblea de FERRMED contó con la participación de más de cincuenta miembros de FERRMED representantes de las autoridades portuarias del Mediterráneo, empresas del sector ferroviario, colegios profesionales, cámaras de comercio, patronales, etc. que asistieron de manera presencial y via streaming.

TRAFFIC HINTERLAND OF VALENCIA (2015)

© FERRMED asbl