

PROPUESTA DE FERRMED

A) Doble nivel: Red Global y Red Principal

FERRMED,asbl está totalmente de acuerdo en este concepto.

La cuestión clave es que la Red Principal (Core Network) incremente el valor añadido europeo de las TEN-T e incluya ejes de vital importancia para los flujos de transporte en los mercados interiores nacionales y dentro 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 la Red Principal y el desarrollo gradual de los corredores que la configuren debe hacerse de acuerdo con criterios, económicos, sociales y medioambientales.

Deben emplearse métodos de evaluación eficaces para definir la Red Principal tales como : Cost-benefit Analysis (CBA), multi-criteria Analysis (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 TEN-T Studies y concluido a finales del año pasado, deberían ser tenidos en consideración.

B) Estándares Comunes en la Red Principal

Los Estándares FERRMED deben ser implantados gradualmente en la Red Principal de la UE, considerando los siguientes conceptos:

- a) Red 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 y otra para trenes convencionales (incluidos trenes de mercancías)
- b) Líneas electrificadas (preferentemente a 25.000 voltios)
- c) Ancho de vía UIC (1435 mm)
- d) Gálibo de carga UIC-C
- e) Carga por eje 22,5 ÷ 25 toneladas
- f) Posibilidad de trenes largos alcanzando los 1.500 metros y 3.600 ÷ 5000 toneladas
- g) Pendiente máxima: 12‰
- h) Circunvalaciones para mercancías en las grandes aglomeraciones urbanas.
- i) Disponibilidad de una red de terminales intermodales polivalentes y flexibles
- j) Sistema ERTMS
- k) Disponibilidad de horarios y de capacidad para la circulación de trenes de mercancías las 24 horas del día y 7 días por semana
- l) Libre competencia
- m) Armonización de las formalidades administrativas y de la legislación laboral



FERRMED

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

- n) Costes competitivos y homogéneos para la utilización de las infraestructuras por parte de los operadores
- o) Reducción del impacto medioambiental del sistema de transporte terrestre de mercancías.
- p) Nuevos conceptos de locomotora y vagón adaptados a los estándares técnicos FERRMED

En el estudio Global del gran Eje FERRMED citado en el apartado A se ha analizado el impacto de la implantación de estos estándares en la red ferroviaria de su Área de influencia, 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 se alcanza un tasa de rentabilidad (Economic Internal Rate of Return) del 11,1%

C) Coordinación operativa y gobernanza de la Red Principal

Debe establecerse una coordinación global a nivel de la UE basada en estructuras de coordinación definida a nivel de Macro Regiones.

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.

D) 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, el Gran Eje FERRMED y su Área de influencia” cofinanciado por TEN-T Studies, y concluido el pasado año.

Debido a su gran impacto socio-económico e intermodal (54% de la población de la UE, 66% del PIB y 80% del tráfico marítimo 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. Véase en el apartado G el mapa y las líneas correspondientes.

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 Central y del Este y con el frente portuario Mediterráneo.

E) Corredor Mediterráneo

Se trata de la parte sur de la Red Principal del Gran Eje FERRMED.

Interrelaciona todos los puertos más importantes de Italia, Francia y España en el Mar Mediterráneo y, a su vez, es la ruta más corta, rápida, eficaz y rentable para unir el corazón de Europa con el Norte de África. En España se corresponde con el 50% de la población y del PIB, el 55% de la producción industrial, el 50% del valor de la producción agrícola y el 60% de las exportaciones.



FERRMED

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

En su conjunto, los puertos del Mediterráneo Noroccidental localizados en este corredor, permiten ahorrar de 3 a 5 días en el flujo intercontinental asiático con destino a la Europa Central, con el correspondiente impacto positivo en los aspectos económico social y medioambiental.

Como parte que es de la Red Principal del Gran Eje FERRMED, la Asociación FERRMED desea que la parte española de este corredor sea declarada Proyecto Prioritario en toda su extensión: desde Algeciras, Málaga, Motril, Almería, Murcia, Alacant, València, Castelló, Tarragona, Barcelona y Girona hasta la frontera francesa por Portbou (incluyendo el enlace Lorca-Granada).

F) Integración de la red Ferroviaria Ibérica en el Sistema de Transporte Europeo

El Ministro de Fomento, en su discurso en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados en mayo del presente año, manifestó que hay que ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras, priorizando únicamente las que sean estrictamente necesarias por su aportación a la competitividad de la economía española.

La Asociación FERRMED considera que las inversiones, en una área socio-económica clave como es el caso del Corredor Mediterráneo, son escasas y no están en concordancia con la importancia socio-económica de la zona.

Teniendo en cuenta la crisis económica en la que nos encontramos y considerando que, hoy en día, debido al diferente ancho de vía en España, no existe un tráfico ferroviario transpirenaico significativo en los dos pasos transfronterizos principales (solo unos 40 trenes de mercancías cruzan los Pirineos cada día, sumando los tráficos de Portbou e Irún), FERRMED desea puntualizar claramente que ahora la actuación más importante y urgente, con un mayor valor añadido a corto, medio y largo plazo, es cambiar de forma gradual el ancho de vía (o la incorporación de un tercer carril) de las líneas convencionales existentes.

Este cambio debe efectuarse desde Portbou hasta Algeciras a través del Corredor Mediterráneo, desde Barcelona /Tarragona a Bilbao pasando por Zaragoza a través del Valle del Ebro y desde Irún a Madrid/Algeciras y a Portugal. La ejecución de este cambio debe iniciarse, tal como señala el PEIT, por el extremo Nordeste de España resiguiendo toda la costa Mediterránea, y proseguir así mismo, desde Irún hacia Portugal, hacia el Sur de España a través de Madrid, y hacia el Valle del Ebro.

FERRMED desea enfatizar que esta debe ser la máxima prioridad en el proceso de integración de la red ferroviaria ibérica en el sistema de transporte europeo. En concordancia con la adaptación –mediante aplicación de un tercer carril- de la línea convencional actual entre el Puerto de Barcelona y Mollet, llevada a cabo recientemente, el coste de esta transformación resulta muy razonable. En este sentido, el costo de la adaptación de la línea existente entre Portbou y Cartagena sería del orden de unos 1.600 millones de euros.

Teniendo en cuenta que a partir del año 2010, dos líneas (de doble vía cada una) estarán disponibles en cada uno de los extremos de la cordillera Pirenaica (Mediterráneo y Atlántico), con la posibilidad de admitir en su conjunto (Portbou e Irún) cerca de 600 trenes diarios de mercancías, y considerando, así mismo, la progresión de la demanda, determinada en el mencionado Estudio Global para los próximos

decenios, se constata fehacientemente que no se precisan más enlaces transpirenaicos de alta capacidad operativos hasta los años 2040-2050

G) ANEXO



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

Lines to be declared as EU priority projects FERRMED PROPOSAL	
Country	Lines to be declared as EU Priority projects
Germany	<ul style="list-style-type: none"> Line Bremen-Muntser-Duisburg to be included as an extension of corridor number 20 Line Koblenz-Luxembourg/Apach
France	<ul style="list-style-type: none"> Line Calais/Dunkerque-Lille-Metz-Dijon Line Le Havre-Amiens-Reims-Dijon
Spain (Mediterranean corridor)	<ul style="list-style-type: none"> Lines Tarragona-Castelló-València-Alacant-Murcia/Cartagena-Almería-Motril-Málaga-Algeciras Line Lorca-Granada- Antequera