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

Contenido General, Conclusiones y Recomendaciones del "Supply and Demand, Technica, Socio-economic, and Environmental Global Study of the FERRMED Great Axis Rail Network and its area of influence"

El estudio concluye que el Corredor FERRMED descongestionara las carreteras, reducirá la siniestralidad y las emisiones de CO^2

FERRMED ha concluido uno de sus estudios más emblemáticos: el de la red ferroviaria que une Escandinavia y Europa Central con la cuenca mediterránea occidental, a través de los valles del Rin y del Ródano.

Es el primer estudio de alcance europeo desarrollado con criterios estrictamente socioeconómicos **("Business Oriented**"), por tanto el valor de sus resultados resulta altamente significativo y determinante para la mejora de la competitividad de la UE.

Principales conclusiones del estudio

Incremento de la cuota de participación del ferrocarril en el transporte de mercancías

***** Mediante la aplicación de los estándares FERRMED, se alcanzaría una participación del 17% en transporte de mercancías. De continuar con las inversiones programadas por los gobiernos no se conseguirá mejorar la cuota de participación actual del 14%.

***** Para distancias superiores a 500 Km, la cuota de participación del ferrocarril llegaría al 24% y, en distancias superiores a 1.000Km, esta cuota se incrementaría hasta el 28%, acercándose de este modo al objetivo de FERRMED del 30%.

Inversiones necesarias al Gran Eje FERRMED (2010-2025)

La inversión prevista asciende a **177. 764 M€ (*)** desglosados de la siguiente manera:

(Respecto al **Corredor del Mediterráneo la inversión asciende a 35.000 euros**)

* Solución de los cuellos de botella	17. 131 M €
* Implantación de los estándares FERRMED (ancho de vía, gálibos, Longitud de trenes, electrificación…)	56. 709 M €
***** Mejora de puertos y terminales	51.700 M €
* Nuevas líneas (España)	16. 630 M €
* By-pass por grandes ciudades	11. 000 M €
* Implantation ERTMS (European Rail Traffic Management Systems)	14. 296 M €
* Enganches automáticos para trenes largos	7. 365 M €
***** Barreras contra la contaminación acústica	1. 848 M €

* Mejora de las subestaciones eléctricas	724 M €
***** Cambio de ancho de vía (España)	630 M €

(* millones de euros)

Con estas inversiones, en el transporte de mercancías de larga distancia, seria posible una cuota de participación del ferrocarril del **35%.** Estas inversiones son adicionales a las programadas y comprometidas por los gobiernos.

Beneficios esperados de estas inversiones (2016-2045)

***** Costes operativos (reducción tiempo de transporte)	228.000 M €
* Ahorro en energía, costes laborales y mantenimiento	285.000 M €
***** Reducción de la siniestralidad y de emisiones de CO2	15. 000 M €

En términos de rentabilidad económica expresada como TIR (Tasa Interna de Rentabilidad), esta se sitúa en **11, 09%** sobre el total de la inversión. En el ámbito medioambiental, cabe resaltar que con el Corredor se reducirán del orden de **900.000 toneladas al año de CO2**.

La asociación FERRMED que **propone 100 acciones concretas** a desarrollar en esta red para mejorar el tráfico de mercancías**,** considera fundamental que la responsabilidad de la gestión recaiga en la **Comisión Europa** para que estas actuaciones se realicen de manera unificada.

Desarrollo del estudio

A partir de la **demanda** y su incidencia en los sistemas de transporte y de diferentes escenarios de implantación progresiva de los Estándares, FERRMED, se han analizado todas las líneas ferroviarias de esta gran zona. Así mismo, con criterios de **rentabilidad económica, social y medioambiental**, **se ha definido una red prioritaria de transporte de mercancías** que cubra las necesidades del mercado europeo en los aspectos comerciales, industriales y logísticos.

En la realización de este “Estudio Global” de amplio alcance han participado una docena de empresas consultoras relevantes de toda Europa: WYG International (UK) –lider del consorcio-, DORSH Consult (Germany),GESTE ENGINEERING (Switzerland), INEXIA (France), NTU (Denmark), PROGTRANS AG (Switzerland), RINA INDUSTRY (Italy), SENER (España), SIGNIFICANCE BV (The Netherlands), SPIEKERMANN GMBH (Germany), STRATEC (Belgium), WSP AB (Sweden) y WYG Consulting Group (UK).

También se ha contado con el apoyo económico y logístico de la Comisión Europea y varios gobiernos nacionales y regionales. Asimismo, han participado en el desarrollo del Estudio: los miembros del Consejo FERRMED Consultivo, profesionales sumamente calificados de transporte que aportaron sus opiniones, el Gobierno Federal de Bélgica que llevo a cabo el seguimiento y cientos de profesionales de toda Europa.

En la realización de este “Estudio Global” de amplio alcance se han invertido **2,6 millones de euros.**

Área que abarca el estudio

El área del Gran Eje FERRMED abarca **el 54% de la población y el 66% del PIB de la UE.** En la misma se hallan ubicados los **puertos marítimos y fluviales más importantes** que, conjuntamente, representan más del **80 % del tráfico de contenedores** de la UE-27. Con estas cifras queda bien patente la importancia estratégica de este Gran Eje para el conjunto de la UE. **En España este Gran Eje coincide con el Corredor del Mediterráneo.**

Respecto al conjunto de España**, el Corredor del Mediterráneo,** representa el **50% de la población y del PIB**; el **50% VAB (índice de la Población Agrícola);** cerca del **50% de la Producción de la UE** y del **60%** de las **exportaciones a Europa.**

Proyecto prioritario por parte de la Comisión Europea.

Las conclusiones del Estudio han de ser el punto de partida de un plan de inversiones urgentes en la red ferroviaria del Gran Eje FERRMED y su área de influencia, de conformidad con las propuestas del Estudio, y que ello conlleve la **declaración de Proyecto prioritario de la red básica de este Gran Eje por parte de la Comisión Europea**.

El Contenido General, Conclusiones y Recomendaciones del "Supply and Demand, Technical, Socio-economic, and Environmental Global Study of the FERRMED Great Axis Rail Network and its area of influence" fue **presentado el pasado martes 27 de octubre, en el Comité Económico y Social Europeo de Bruselas,** El acto fue presidido por representantes del Gobierno Federal Belga, la Dirección General de Transportes y Energía de la Comunidad Europea, y la presidencia del Comité Económico y Social de la Unión Europea

Planes de futuro de FERRMED

Ahora FERRMED inicia una nueva etapa para presentar las Conclusiones del Estudio a los organismos competentes de la Comisión Europea, de los estados y regiones miembros, y otras instituciones relevantes (BEI, gestores de infraestructuras, etc) para conseguir por un lado la declaración de proyecto prioritario para todas las líneas que aun no tienen el calificativo del "Core Network" del Gran Eje FERRMED y por otro la programación de las pertinentes inversiones que es necesario llevar a cabo.