

## III PROPUESTAS DE FERRMED

Como consecuencia de las conclusiones y de las recomendaciones propuestas en el Estudio Global, FERRMED somete a sus propuestas a la Comisión Europea y a los Estados Miembros en relación con la implantación de los estándares FERRMED y a las acciones de mejoras necesarias, en las acciones críticas de la red ferroviaria del gran eje de mercancías FERRMED y que están descritas en los capítulos siguientes.

### Implementación de los estándares FERRMED

FERRMED da una importancia relevante a la adopción de los siguientes estándares ferroviarios para las mercancías.

#### Red reticular y policéntrica en toda la Unión Europea

Para obviar los problemas de las mercancías de larga distancia. Recomendamos definir en primer lugar una red ferroviaria europea prioritaria que une todas las regiones económicas de la Unión Europea y los principales puertos de mar y continentales. La Cohesión Europea y la competitividad necesitan una poderosa red de transporte reticular y policéntrica, que una los principales centros de producción de consumo con los principales puertos y aeropuertos.

Esta Red Europea y prioritaria debería ser definida por la CE. Así como las inversiones que deberían ser promovidas y soportadas por la CE y por su brazo financiero, las BEI. En los corredores de esta red son necesarias dos líneas según las propuestas de FERRMED.

Una línea sería dedicada a los trenes de alta velocidad (básicamente pasajeros y también -en el futuro- mercancías ligeras) y la otra línea sería usada por los trenes de velocidad convencional (mezclando trenes de mercancías con trenes regionales de pasajeros dentro de un marco equitativo de prioridades equilibrado entre los pasajeros y las mercancías. Además de estas dos líneas, deberían construirse by-passes específicos para trenes de mercancías en los alrededores de las grandes ciudades para evitar que entren en conflicto con trenes de tráfico de pasajeros local y de cercanías. Así como líneas exclusivas para mercancías, en los alrededores en los corredores principales con gran tráfico.

#### Ancho de vías UIC

El ancho de vía estándar usado en la UE es de 1,435 mm (UIC) a excepción de Finlandia y los Estados Bálticos (1,524/1,520 mm) y España y Portugal (1,668 mm). En el caso de Finlandia y de los Estados Bálticos el beneficio de un cambio del ancho de vía es pequeño porque su red ferroviaria está unida a las redes de Rusia y a los otros países del Este. En el caso de España FERRMED recomienda en primer lugar convertir el ancho UIC las diferentes líneas de ancho convencional.

El corredor del mediterráneo en toda su extensión (Port Bou – Barcelona – Valencia – Murcia – Almería – Málaga – Algeciras).

El Corredor Central Atlántico de Irún a Valladolid y allí hasta Portugal y hasta Madrid y Andalucía;

El corredor de Barcelona – Tarragona hasta Zaragoza y de Madrid – Pamplona/Bilbao y hasta Madrid.

El corredor Madrid – Valencia – Murcia

El ancho doble (iberico+UIC) podría utilizarse solo como solución temporal o en ramales cortos para completar rápidamente red de ancho UIC, pero no puede tomarse como una solución de larga duración (definitiva) en las líneas principales.

### **Pendiente máxima**

Las pendientes importantes tienen un impacto negativo en las operaciones de trenes de mercancías, porque limitan su carga. En el caso de la construcción de una nueva línea, recomendamos que se construyan con una pendiente de 12‰ o inferior. Además, y en el caso de la red principal de la “Banana Roja”, FERRMED propone una modificación gradual de los trazados de las líneas convencionales para que no sobrepasen el 12‰ de pendiente.

### **Señalización**

Por el momento FERRMED propone la utilización del ERTMS Nivel 2 en toda la red principal de la UE con GSM-R, ETCS y CBTC incluidos.

En el futuro el ERTMS nivel 3 (cuando sea totalmente operativo) podría ser introducido gradualmente empezando por las líneas de alta velocidad.

### **Electrificación**

FERRMED quería unificar la red ferroviaria a 25 Kv, aunque manteniendo la opción de 15 Kv, en algunos casos.

La idea de empezar a reemplazar las líneas de 750 V DC y 1.5 Kv DC y finalmente reemplazar las de 3Kv DC (a causa del elevado amperaje de las grandes pérdidas de energía particularmente en los 2 primeros casos). El reemplazo de estos sistemas de electrificación es considerado FULL FERRMED escenario.

### **Gálibo de Carga UICC**

FERRMED está de acuerdo con la regulación Europea según la cual todos los nuevos proyectos deben ser construidos con un gálibo de carga UIC C (GC), que permite el paso de vagones estándar cargados con grandes containers, de camiones trailers o de vehículos de mercancías pesados, el paso de la red FERRMED al gálibo GC sería hecho en dos fases: antes del 2025 la red debería pasar a UIC GB1 que es menos costosa en el caso de viejos túneles. Después se podría introducir gradualmente el gálibo UIC – GC aprovechando la renovación periódica de las vías de las líneas ya existentes.

## **Trenes largos y pesados**

Trenes más largos y más pesados aumentan la capacidad de la red y reduce los costes de transporte. La dimensión media de los trenes de mercancías en los 13 países gira alrededor de 400 metros. Para reducir los costes de la inversión y para garantizar su viabilidad, FERRMED propone aumentar la dimensión de los trenes para llegar lo más cerca posible de 750 m en toda la red del gran eje FERRMED, y llegar a 1500m en el caso de las líneas principales y a los ramales principales, permitiendo así llegar hasta una capacidad de 3.600 – 5000 Toneladas de mercancía por tren.

Para trenes de 1500 m y trenes pesados será necesario introducir enganches automáticos en el material rodante.

FERRMED propone que las nuevas líneas que se construyan permitan 25 toneladas por eje. Las secciones de 20 toneladas por eje podrían llegar a 22.5 toneladas por eje.

## **Red de terminales**

La CE, los Estados Miembros y las regiones deberían también programar y apoyar la extensión y la creación de una red de terminales intermodales público/privadas, especialmente las relacionadas con los puertos de mar y los puertos fluviales, con los aeropuertos principales, en los alrededores de las grandes ciudades, así como en los centros de comunicación y en las áreas industriales más importantes, para facilitar el incremento de la parte del ferrocarril en todo el sistema de transporte Europeo.

## **Transporte de mercancías 24 horas por día y 7 días por semana**

La disponibilidad de capacidad de horarios de tráfico para el transporte de mercancías 24 horas por día y 7 días a la semana necesita by-passes para cruzar libremente los nudos y las grandes ciudades a cualquier hora del día.

## **Temas operacionales, de gestión, legales y financieras**

FERRMED recomienda la aceleración de la velocidad con la que los estados miembros adoptan la legislación UE, los reglamentos y las políticas de transporte ferroviario, particularmente las que se refieren a los estándares europeos para la operación y logísticas, los reglamentos y los procedimientos. Por ello FERRMED propone:

- La aplicación de criterios “Business oriented” en la definición de la red ferroviaria de mercancías en toda la UE (incluida la selección de proyectos prioritarios).
- La utilización de un criterio de red en la definición de las prioridades, más que un criterio de línea específica o de corredor.

- Desarrollar dos niveles de transporte de ferrocarril en la UE:
  - >Red prioritaria de la UE (red básica) gestionada a nivel de la UE (incluida la coordinación operacional con el correspondiente acuerdo de los Estados Miembros,
  - >Redes básicas nacionales gestionadas a nivel de Estado Miembro.
- Puesta en marcha de un sistema común de información (ITS) en toda la red ferroviaria de la UE.
- El establecimiento de los mismos criterios de prioridad y en el control operacional en la asignación de tráfico para los trenes de pasajeros y mercancías en las líneas convencionales de los corredores ferroviarios de mercancías.
- La armonización de las formalidades administrativas y de la legislación social sobre transporte ferroviario y homogenización.
- La homogenización de precios para el uso de infraestructuras en toda la UE.

Las alternativas de financiación podrían: a) incorporar operaciones de largo plazo más adecuadas para financiar proyectos (de 15 a 20 años), b) cuando fuera necesario un componente de capital (capital más financiero a largo plazo); y c) programas de sindicación de bancos (para créditos y garantías), para atraer la participación de bancos privados y así maximizar el uso de los fondos de la BEI.

### **Libre mercado**

FERRMED recomienda a los Estados Miembros acelerar la implementación de la liberalización y de la apertura, la concurrencia del transporte ferroviario dando un tratamiento de precios favorable y homogéneo para el uso de las infraestructuras, que tenga en cuenta las ventajas del uso del ferrocarril desde el punto de vista socioeconómico y medioambiental.

### **Parte de 30% a 35% para el transporte de larga distancia**

Este estudio muestra que la implementación de los estándares FERRMED y la eliminación de los cuellos de botella previstos en la Banana Roja aumentarían la parte de mercancías transportada por ferrocarril hasta un 24-28% del tráfico terrestre de larga distancia. Un mayor crecimiento de la parte del ferrocarril es posible en el FFS sin aumentar las inversiones, pero requiere más medidas adicionales del tipo de asignar los costes externos a cada uno de los modos de transporte, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de cada uno, así como con el desarrollo de las nuevas tecnologías para el ferrocarril. FERRMED recomienda fuertemente a la UE y a los Estados Miembros el estudio y la implantación de estas políticas adicionales. Se deberían apoyar e implementar nuevos desarrollos en los conceptos de locomotora y de vagón.

## **Las líneas de alta prioridad en FERRMED Gran Eje Ferroviario de Mercancías (Banana Roja)**

En consonancia con las conclusiones del Estudio Global, para el desarrollo gradual en FERRMED Gran Eje Ferroviario de Mercancías, FERRMED ASBL, propone un total de 100 acciones corto, mediano y a largo plazo a fin de lograr plenamente los objetivos fijados en FERRMED para el año 2025.

Estas acciones están localizadas como sigue:

- i. Finlandia – Rusia (St. Petesburgo área):
- ii. Estados Bálticos (Estonia, Lituania, Letonia);
- iii. Suecia;
- iv. Dinamarca;
- v. Alemania y noroeste de Polonia;
- vi. Holanda, Bélgica y Luxemburgo;
- vii. Francia y sureste del Reino Unido;
- viii. Suiza y Norte de Italia;
- ix. España y Norte de África.