

FERRMED Conference

PRESENTACIÓN DEL INFORME FINAL DEL “FERRMED STUDY OF TRAFFIC AND MODAL SHIFT OPTIMISATION IN THE EU”

20 de diciembre de 2023

*Sede del Colegio Oficial de Ingenieros de la Comunitat Valenciana
Avenida de Francia, 55, Valencia*

El transporte Terrestre de mercancías en la Unión Europea tiene planteados serios desafíos en el primer tercio del siglo XXI: A pesar del impacto de la pandemia del COVID-19, de acuerdo con las previsiones de la Comisión Europea (Reference scenario 2030, Energy, Transport and GHG Emissions-Trends 2020), se espera un crecimiento de la demanda del transporte terrestre de mercancías, de más de un 50% de aquí al 2050.

La cuestión principal es ver cómo la red de transporte transeuropea puede absorber este importante incremento de volumen y cómo lograr los objetivos del European Green Deal en lo que concierne al transporte terrestre.

La descarbonización pasa, en una cantidad significativa, por el transporte. En el caso del transporte de mercancías y la logística, la descarbonización solo se puede lograr reduciendo el impacto medioambiental de los diversos modos de transporte y por un mejor reparto entre modos.

En los últimos 20 años no ha habido ningún cambio sustancial en el reparto entre los diversos modos de transporte. En el caso del Ferrocarril y del transporte combinado, ello es debido a la falta de una adecuada infraestructura y a la carencia de sistemas de explotación ferroviaria versátiles orientados a la demanda del movimiento de mercancías.

Además, hay que destacar el número insuficiente de terminales intermodales y la baja eficiencia de las existentes, la falta de previsión en la resolución de los cuellos de botella, así como la inexistencia de un plan coherente de integración del transporte de mercancías a nivel de la UE. Todo ello imposibilita alcanzar los objetivos marcados por el EC (2011) White Paper on Transport Policy y por el European Green Deal.

Para tratar de dar respuesta a todos estos desafíos, FERRMED lanzó, en junio de 2019, el “FERRMED Study of Traffic and Modal Shift Optimisation in the EU”.

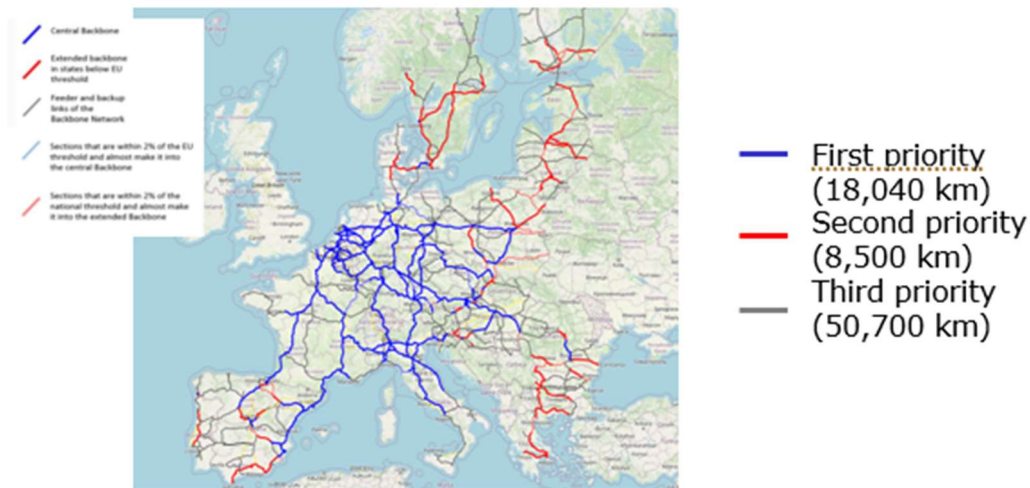
Después de cuatro años de trabajo (más de 45.000 horas empleadas) de un equipo internacional de expertos, el Estudio se ha concluido en octubre de 2023.

Las principales conclusiones son:

- Invertiendo en un 23% del EU Extended Core Network, se logra el 101% del total del Valor Presente Neto (NPV) resultante

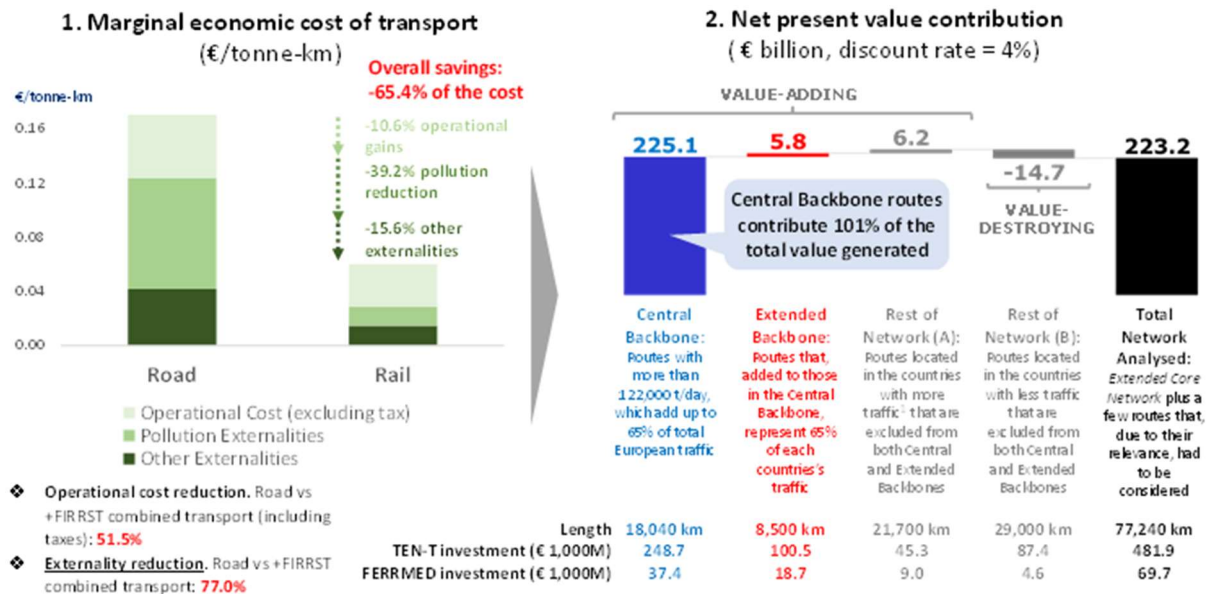
- La implantación del FERRMED Fast, Flexible, Integrated Rail-Road System of Transport (+FIRRST), considerando la movilidad como un servicio (MaaS), es la solución para incrementar el reparto modal del ferrocarril en el transporte terrestre de mercancías
- La interconexión de los grandes hubs logísticos mediante el sistema +FIRRST (incluyendo el nuevo concepto de terminal intermodal y el número adecuado de nuevas terminales) es fundamental para lograr unos resultados de reducción de costes operativos (52%) y de externalidades (77%)

EU transport performance



EU Core Network (aggregated): **77,240 km**
 EU Central Backbone Network: **18,040 km (23,3 %)**
 EU Extended Backbone Network: **8,500 km (11 %)**
 Backbone Network 65 % threshold: **122,000 tonnes/day**

Conclusions of the socio-economic evaluation in terms of NPV



1. The countries within (A) are Austria, Belgium, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Italy, Netherlands, Slovakia and Switzerland.

En esta Conferencia, además de presentar los resultados globales del Estudio, se expondrá una síntesis de las acciones de mejora correspondientes al Corredor Mediterráneo y a la Comunitat Valenciana.