

La Societat Civil, clau per a l'èxit i l'impuls del Corredor Mediterrani



Joan Amorós
Secretari General

Barcelona, 11 de maig de 2012



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

FERRMED ASBL

*“Promotion du Grand Axe Ferroviaire de Marchandises
Scandinavie-Rhin-Rhône- Méditerranée Occidentale”*

FERRMED constituïda el 5 d'agost de 2004, amb seu a Brussel·les, és una **Associació sense afany de lucre de caràcter multisectorial**. Fou creada, a iniciativa del món empresarial, per a millorar la competitivitat europea per mitjà de la implementació dels anomenats « Estàndards FERRMED », la millora de les connexions dels ports i aeroports amb els seus respectius « hinterlands » i la promoció del concepte del Gran Eix Ferroviari Intercontinental Escandinàvia-Rin-Roine-Mediterrània Occidental.

FERRMED té en aquests moments prop de **150 membres distribuïts en 13 països de la UE** (incloent-hi a més Rússia i Algèria)

Formen part de FERRMED tot tipus d'empreses manufactureres, associacions patronals, cambres de comerç, ports, operadors ferroviaris, entitats logístiques, col·legis professionals, etc. etc,



LES GRANS MACROREGIONS (I)

El mercat global

La competitivitat empresarial s'ha de mesurar per la capacitat d'impacte en els grans mercats mundials (els que representen al voltant de 1000 milions de consumidors) i els altament desenvolupats:

- Unió per la Mediterrània
- Nord Amèrica
- Xina/ Sud-est Asiàtic
- Japó
- Subcontinent Indi
- ...



EMERGENT MEDITERRANEAN

❖ MAIN WORLD CONTAINER TRAFFICS (2009)

- Far East-Europe → 16,8 Million TEUS
- Trans-Pacific → 16,7 Million TEUS
- Trans-Atlantic → 4,7 Million TEUS

❖ Given that container traffic is expected to increase by 64% by 2020, Mediterranean Ports should be able to increase their share in flows between Far-East and Europe by 35 ÷ 40% (Present share with Northern Sea Ports is only 23%).

❖ Good railway links of ports with hinterlands and among ports is a key to reach such increase in share.



COMPARAISON DES ROUTES MARITIMES PAR SUEZ ET PAR PANAMA



Réduction dans la route par Suez par rapport à la route par Panama

	Distance	Temps
Marseille/Barcelone/Valencia	Réduction de -38% a -58%	Réduction de -22% a -47%

Source: Port de Barcelone



EL GRAN EIX INTERCONTINENTAL FERRMED

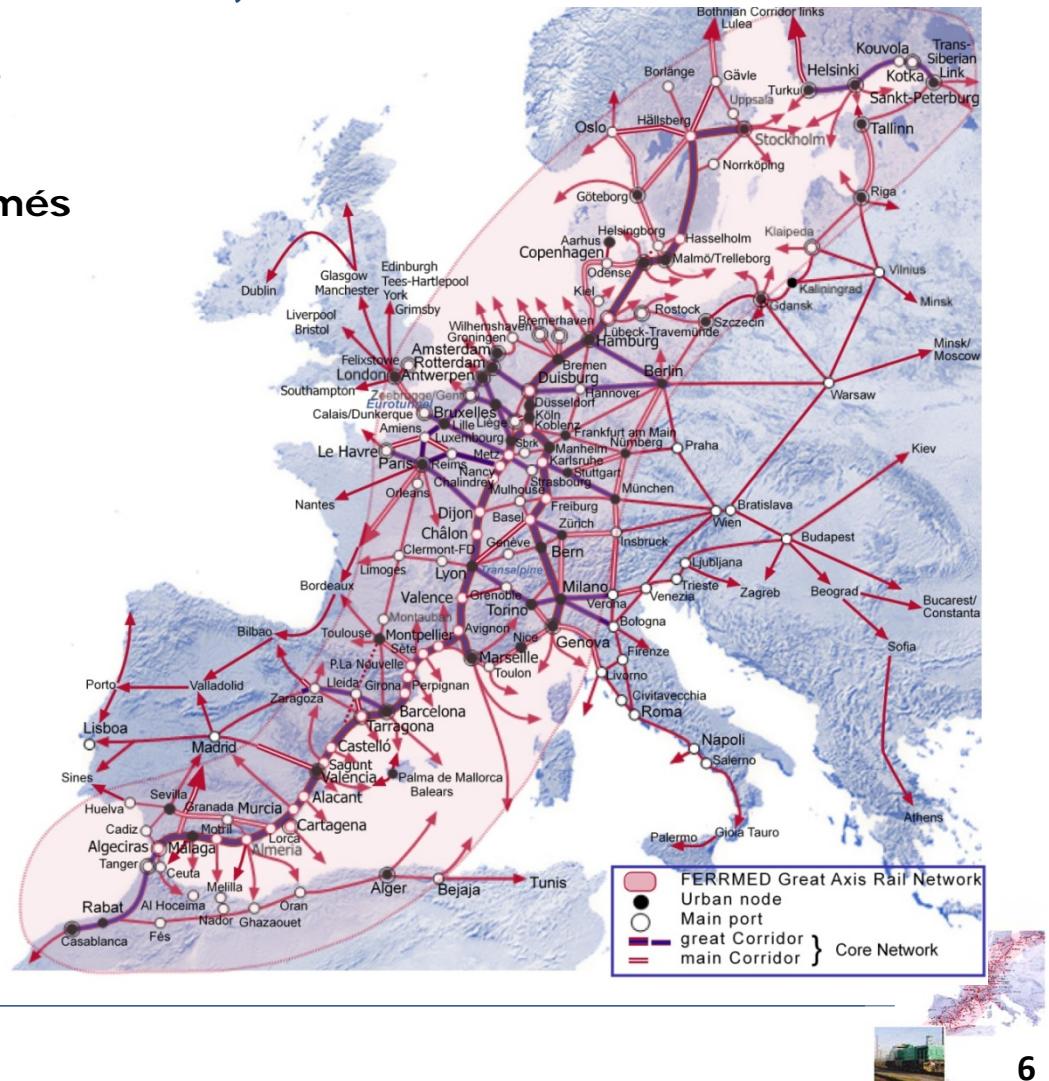
EL GRAN EIX FERRMED, ESPINA DORSAL DE LA CONNEXIÓ MARROC- EUROPA MEDITERRÀNIA, CENTRAL I DE L'EST

La xarxa ferroviària de mercaderies del Gran Eix FERRMED connecta els ports marítims i els ports interiors més importants, així com els principals eixos Est-Oest de la U.E.

El Gran Eix FERRMED té una influència directa sobre més de 250 milions d'europeus (**54 % de la població de la U.E. y 66 % del PIB**).

A més, l'Eix:

- A la part Sud incideix en més de **70 milions d'habitants del Nord d'Àfrica**.
- A la part Nord, connecta amb l'**extrem occidental del tren Trans-Siberià** a Sant Petersburg i a Finlàndia



EL CORREDOR MEDITERRANI, CORREDOR IMPRESCINDIBLE PER AL DESENVOLUPAMENT DE L'ECONOMIA DE L'ESTAT ESPANYOL I DEL SUD DE LA REPÚBLICA FRANCESCA

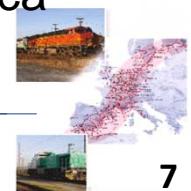
■ El Gran Eix FERRMED inclou al sector Sud l'Arc Mediterrani, que va des del Nord d'Itàlia fins al Sud de la Península Ibèrica.

■ El Sector Ibèric del **Arc Mediterrani** (només províncies costaneres) representa respecte al conjunt d'Espanya:

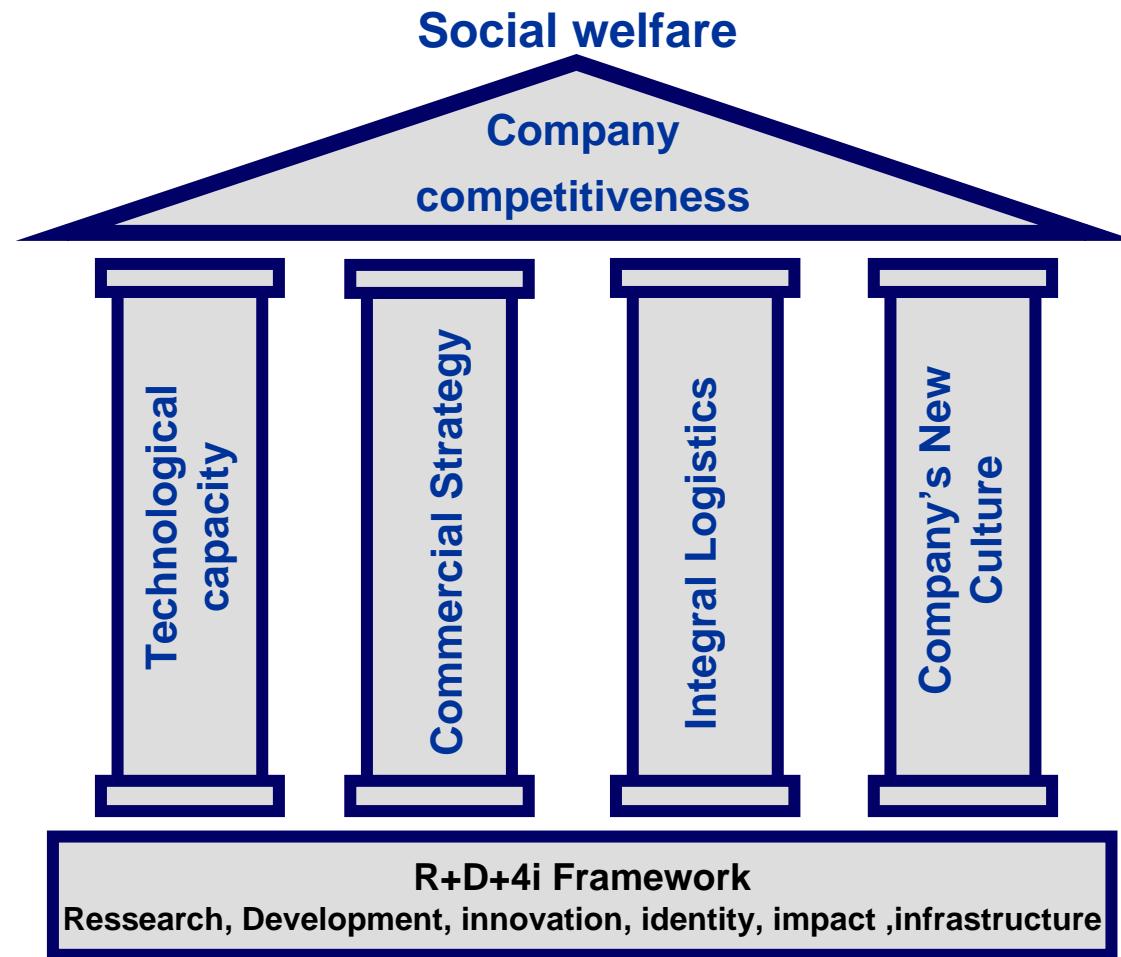
- ✓ Més del 40% de la població i del PIB.
- ✓ Prop del 50% de la producció agrària en valor.
- ✓ El 55% de la producció industrial.
- ✓ El 60% de les exportacions.
- ✓ Prop del 60% del transport terrestre de mercaderies.
- ✓ El 67% del tràfic marítim.
- ✓ Prop del 70% del turisme (Regions costaneres Mediterrànies).

■ A França el conjunt de les regions implicades representa un terç de la població i del PIB

■ Significa una oportunitat única per a que el Sud de la Repùblica Francesa i bona part de l'Estat Espanyol esdevinguin en una gran plataforma logística de l'Europa Meridional.



PILLARS OF THE BUSINESS COMPETITIVENESS

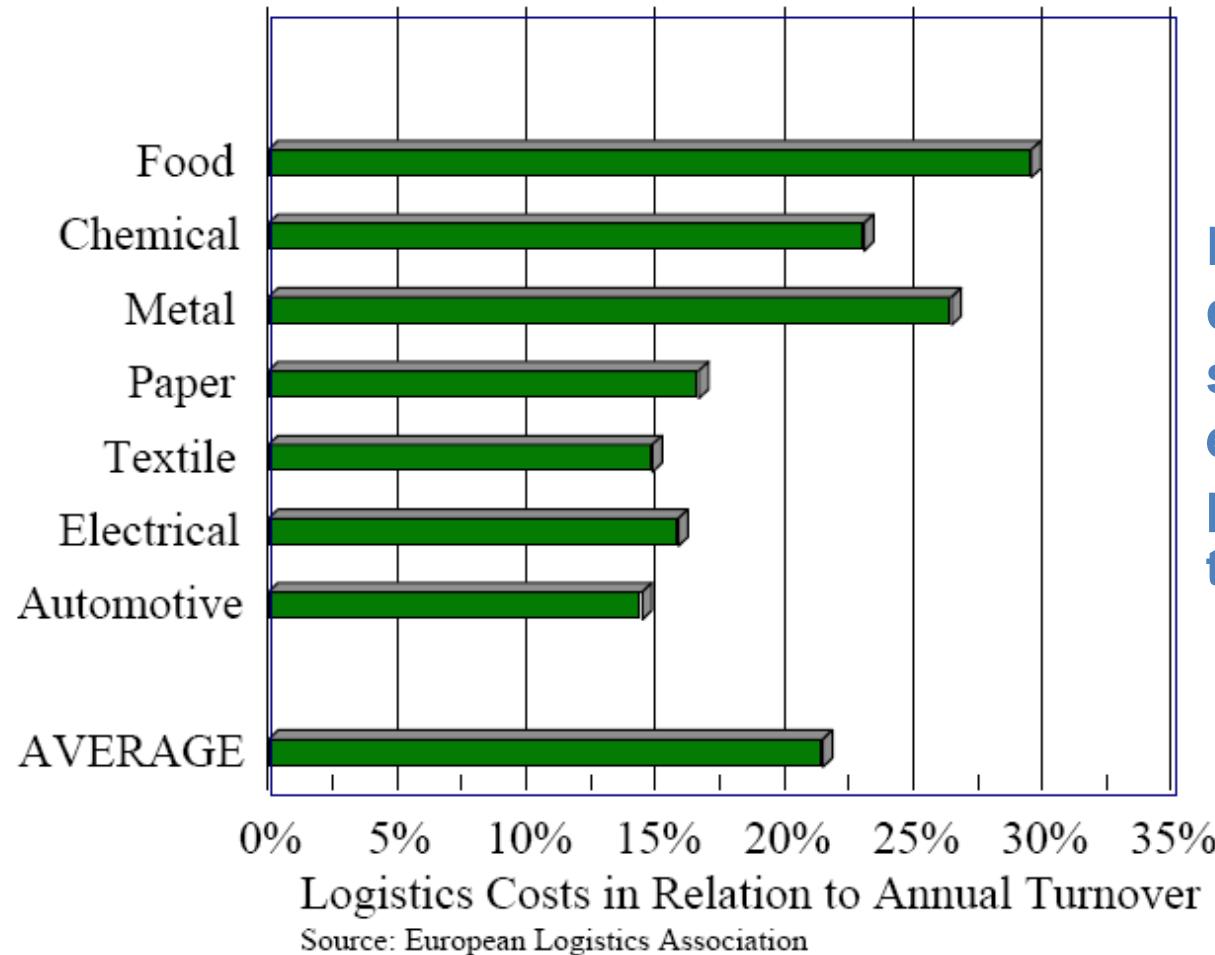


R+D+4i factors are the base of the enterprise competitiveness pillars



LA COMPETITIVITAT EUROPEA FONAMENT DELS PROJECTES DE FERRMED

LA LOGÍSTICA COMPREN UNA PROPORCIÓ SUBSTANCIAL DEL PREU DEL PRODUCTE

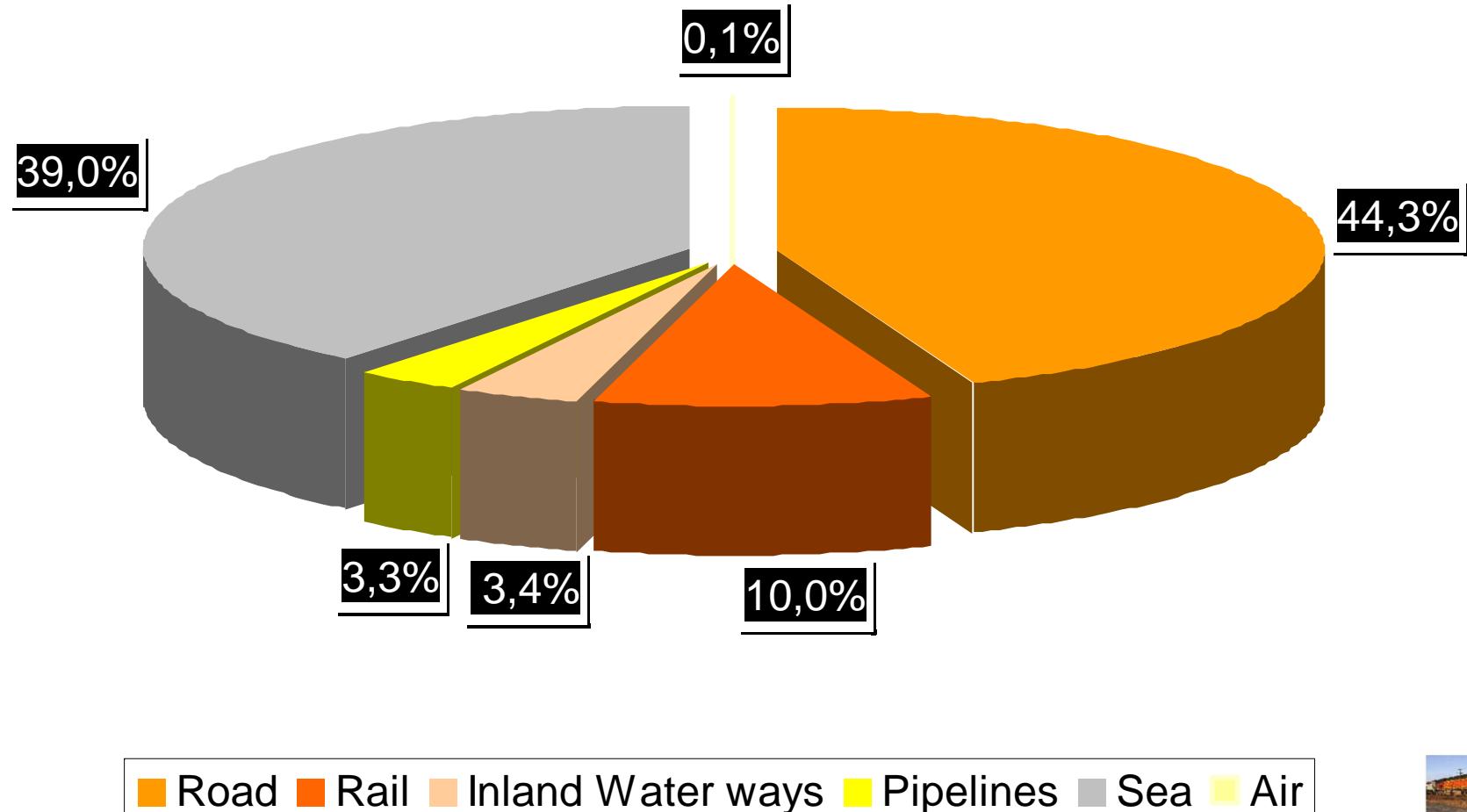


El 50% dels costos logístics són costos externs, particularment transport



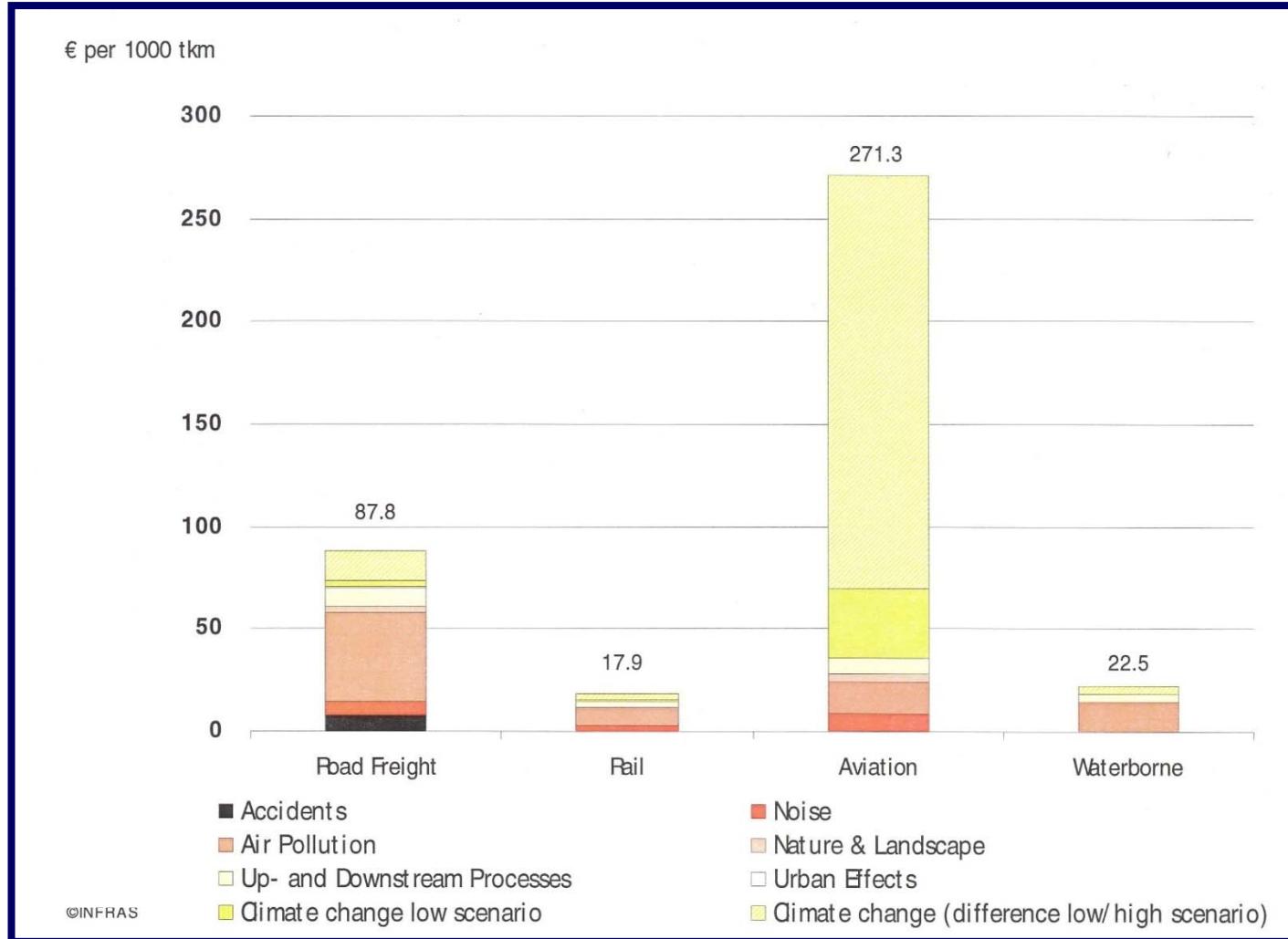
ELS PILARS DE LA COMPETITIVITAT EMPRESARIAL

MODAL SPLIT OF THE EU 25 FREIGHT TRANSPORT IN YEAR 2005



ELS PILARS DE LA COMPETITIVITAT EMPRESARIAL

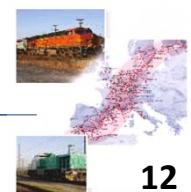
AVERAGE EXTERNAL COSTS FREIGHT 2000



FERRMED STANDARDS FOR THE RAIL FREIGHT GREAT AXES

(SIMPLIFIED VERSION)

- EU Reticular and polycentric network with great socio-economic and intermodal impact, with two parallel rail lines (double track each) in each main corridor :
 - one for conventional trains at same priority rate for freight and passengers.
 - another available for passengers and light freight (high speed trains).
- Loading gauge UIC-C, width of the tracks UIC (1435mm). Electrified lines. Maximum slope 12‰. Axle load: 22,5÷25 tonnes. Huge Cities by-passes.
- Trains length 1500 m. and 3600÷5000 tonnes.
- Locomotive and wagon new concept.
- Availability of a network of intermodal polyvalent and flexible terminals.
- Unified labour, management and operational systems.
- Free Competition.
- Favourable and homogeneous fees for the use of infrastructures.
- 30÷35% of participation of rail in long distance land transportation.
- Unified coordination at EU level of the economic funds allocation for Railway Core Network development and common standards implementation.



LA COMPETITIVITÉ EUROPÉENNE FONDEMENT DES PROJETS FERRMED

Longueur des trains

- ❖ Moyenne de la longueur maximale autorisée pour les trains sur le réseau FERRMED: 400- 450 mètres
- ❖ **FERRMED propose de porter la longueur maximale autorisée des trains à 1500 mètres**
 - cela nécessite la modification de l'ensemble du Réseau Principale
 - voies d'évitement
 - voies de garage
 - triages
 - voies des ports
 - voies terminales
 - Réalisation par étapes dans le « Core Network » de le réseau transeuropéen:
 - Trains de 750 m.
 - Trains de 1000 m
 - Trains de 1500 m



Train
américain



Train
européen

THE FUTURE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK POLICY

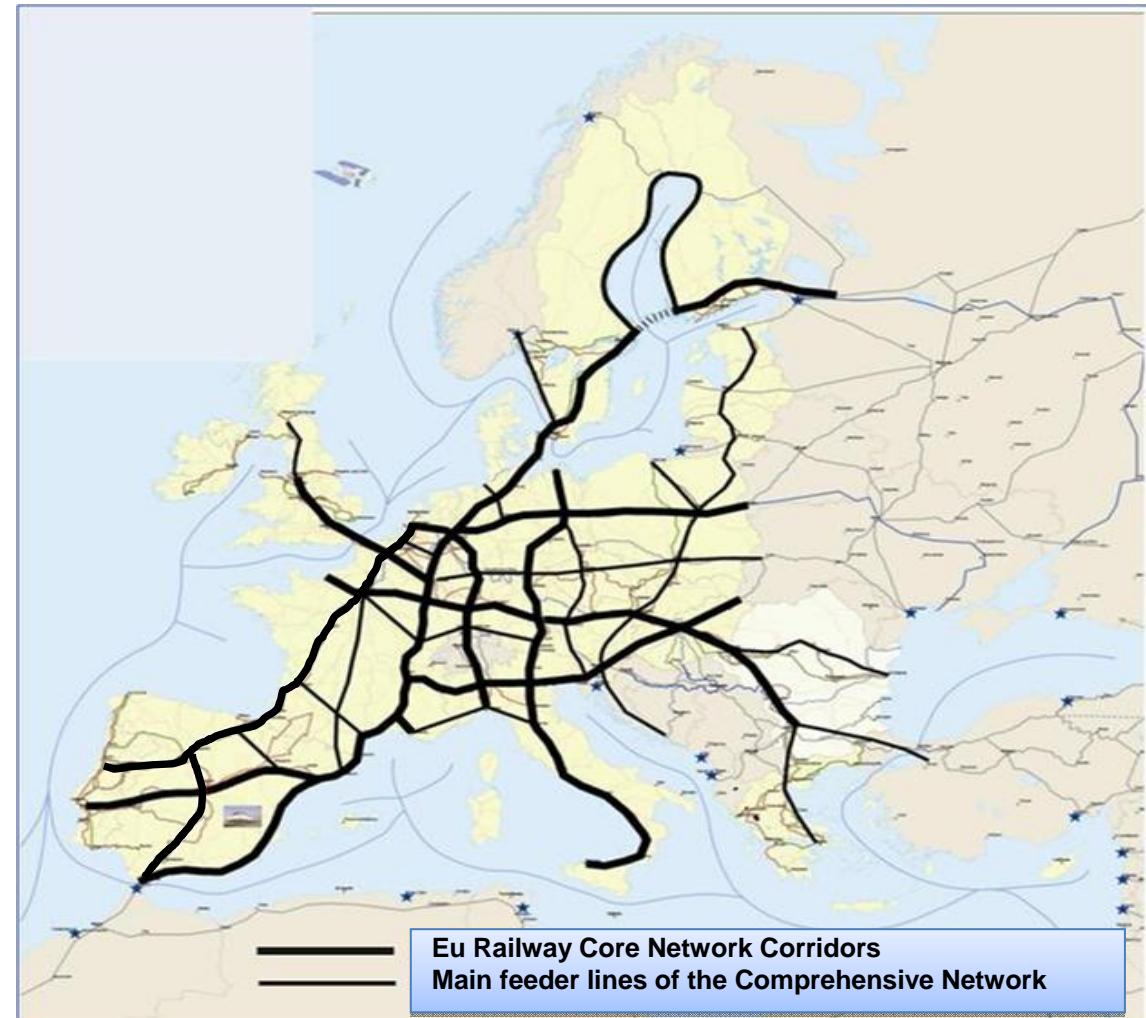
FERRMED POSITION (I)

- ❖ Agreement in dual layer concept: Comprehensive Network and Core Network
 - **Core Network**
 - Infrastructure of higher strategic importance for the trans-European transport system
 - Fully business oriented
 - Compact corridors
 - **Comprehensive network**
 - Feeders of Core Network
 - Territorial cohesion and inter-state regional re-balancing
- ❖ FERRMED Standards gradual implementation in Core Network
- ❖ Operational and governance coordination of Core Network at EU Level
- ❖ Core Network incorporation of FERRMED Great Axis main lines, like the Mediterranean Corridor.



EU RAILWAY CORE NETWORK FERRMED POSITION (II)

RETICULAR AND
POYCENTRIC CORE
NETWORK
COMPACT CORRIDORS
AND MAIN FEEDER
LINES OF
COMPREHENSIVE
NETWORK
(BASIC CONCEPT)



TRANS-EUROPEAN RAILWAY CORE NETWORK FERRMED GREAT AXIS MAIN TRUNK



The main trunk of the FERRMED Great Axis Rail Network is so important for the EU that, in fact by 2020 in all its extension will have at least two parallel lines (not necessarily side by side) two tracks each.



RED CENTRAL TRANSEUROPEA DE FERROCARRILES (España)

Incluída en la propuesta de la CE de fecha 19/10/11



LES CONNEXIONS DEL MARROC AMB LA UNIÓ EUROPEA



© FERRMED asbl (J. Amorós)

El Corredor Mediterrani es el camí més curt per arribar a l'Europa Central y de l'Est.

Des d'Algesires hi ha uns 475 Kms menys que pel Corredor Central/Atlàtic.

Amb un cost aproximat de 0,042 Euros/Tona-Km, per a un tren de 1000 tones netes de càrrega, serien uns 20.000 euros de diferència per trajecte



L'AXE MÉDITERRANÉEN IBÉRIQUE

LA MEILLEURE SOLUTION POUR REJOINDRE LES PRINCIPAUX FLUX LOGISTIQUES EN FRANCE



Source: Logistique magazine

CARTE DES PRINCIPAUX FLUX LOGISTIQUES EN FRANCE



CORREDOR MEDITERRANI

TRÀFIC TRANSFRONTERER ALS PIRINEUS ORIENTALS EN MILIONS DE TONES

<i>En milions de tones</i>	Any 2005	Any 2025
Carretera	50,2	71,5
Tren	2,5 (4,7% del tràfic total)	38,5 (35% del tràfic total) *
Total	52,7	110

*Aquesta xifra equival a 214 trens de 500 tones netes al dia, o a 107 trens de mil tones netes al dia o a 53,5 trens de dos mil tones netes al dia.

Les línies ferroviàries del Corredor Mediterrani, amb les accions previstes a l'Estudi Global i a les propostes de FERRMED, **admeten sobradament el 35% del tràfic terrestre total i poden absorbir sense problemes un balanç de tràfic marítim Nord-Sud del 65÷35% (o inclús 60÷40).**



CORREDOR MEDITERRANI

TRÀFIC TRANSFRONTERER ALS PIRINEUS ORIENTALS EN NOMBRE DE CAMIONS I EN NOMBRE DE TRENS

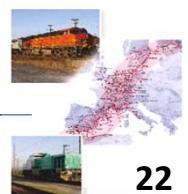
	ANY 2005	ANY 2025 (previsió) (Full FERRMED Scenario)
Camions	3.400.000	4.842.000
Trens de 500 tn. Netes	14 trens/dia (En realitat en passen uns 23, el que vol dir que la mitjana de càrrega actual es d'unes 300 tn. netes/tren)	214 trens/dia (equivalents a 7.642 camions diaris)
Estalvi en emissions CO ₂	_____	≈ 1.000.000 tn./any (mitjana 2016-2045)

Nota.- A Irun, el tràfic ferroviari actual es tan escàs com a Portbou



FERRMED GLOBAL STUDY MAIN RESULTS RAIL FREIGHT TRANSPORTATION GROWTH

- The core network and main feeders of FERRMED Great Axis Rail Network transports in 2005 about **266 billion of tonnes.Km per year.**
- The Global Study identifies the infrastructure, technical, institutional, legislative and regulatory actions to upgrade the FERRMED Great Axis Rail Network in order that could absorb **524 billion of tonnes.Km per year by 2025.**
- To move long distance **rail freight land transportation share from 20,5% to 24,6÷28,2%.**



RESULTING BENEFITS 2016-2045 FERRMED STANDARDS IMPLEMENTATION IN “RED BANANA”

* **Total investments** (including bottlenecks solving, Rolling Stock adaptation, ports and terminals enlargement and new lines).....**177 billion euros**

* **Savings in billion euros (2016 – 2045):**

228 in Vehicle Operation Costs

285 in travel and transport time

15 in accidents and pollutant emissions

* **CBA results:**

Economic Internal Rate of Return.....**11,1%**

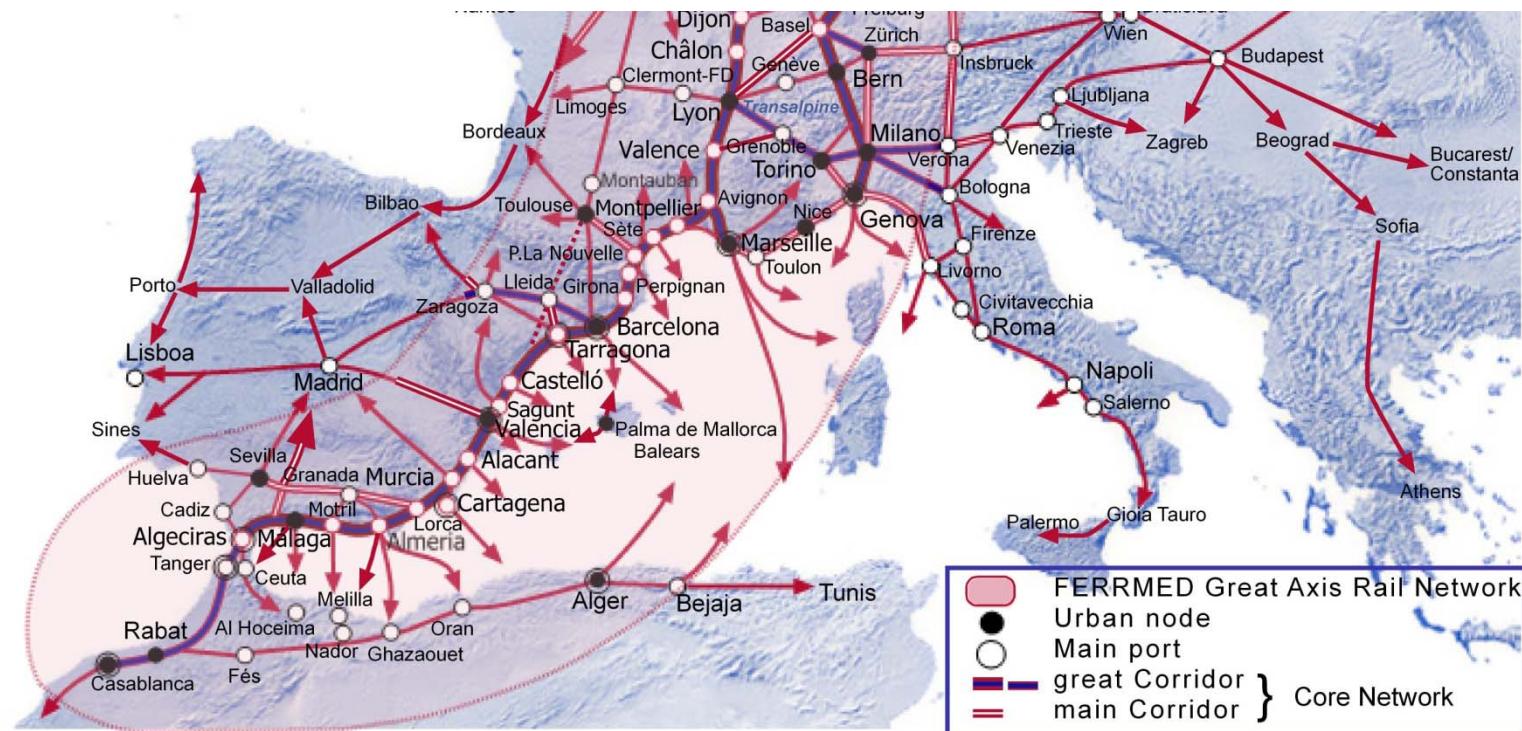
* **Possibility of PPP investments**



EL SECTOR SUR DEL GRAN EJE FERRMED

EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

LYON-ALGECIRAS



ACCIONS QUE FERRMED RECLAMA AL CORREDOR MEDITERRANI

CURT TERMINI 2012-2015

- Ample de via internacional a tota la línia convencional des de Portbou fins a Cartagena
 - Vía doble entre Tarragona i Vandellós
 - Connexions amb els ports, aeròports i terminals multimodals, adaptació dels nodes logístics més importants i trens de 750 m.
- **INVERSIÓ: 5.220 M€**

MIG TERMINI 2016-2020

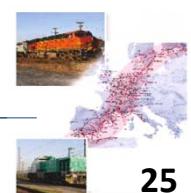
- Circumval·lacions de Barcelona i València
- Línia d'Alta Velocitat Tarragona – Castelló
- Adequació i ampliació de plataformes logístiques (terminals multimodals)
- Duplicació de les línies on calgui

➤ **INVERSIÓ: 6.130 M€**

LLARG TERMINI 2021-2030

- Línia Almeria – Motril – Màlaga – Algesires
- Línia Lorca – Baza - Granada
- Noves terminals i completar circumval·lacions

➤ **INVERSIÓ: 10.000 M€**



FERRMED GLOBAL STUDY IMPACTO ECONÓMICO EN ESPAÑA Y EN FRANCIA

Ahorros en millones de Euros (periodo 2016-2045)

Concepto	Global Red Banana	España 18,2%	Corredor Mediterráneo 70% España	France 31,6%	Couloir Méditerranéen 27% France
VOC	228.000	41.496	29.047,2	72.048	19.453
Savings in transport time	285.000	51.870	36.309	90.060	24.316
Emissions	15.000	2.730	1.911	4.740	1.280
Σ	528.000	96.096	67.267,2	166.848	45.049

- Nota.- 1). Cálculos realizados considerando la longitud de la Red Ferroviaria Principal (Core Network).
- 2). Impacto en PIB no considerado (puede ser alrededor de un 1% de incremento cada año en los primeros 10 años.



DESENVOLUPAMENT DEL CORREDOR MEDITERRANI

IMPACTE EN L'ACTIVITAT LOGÍSTICA

Dades de partida

- Increment del tràfic intercontinental del 64% (2020)
- Evolució de la proporció tràfics intercontinentals entre Mar del Nord i Mediterrània Occidental del 77% - 23% al 65% - 35%

Impacte:

- Increment tràfic portuari del 100% (2020)
- Necessitat addicional d'espai per a les plataformes logístiques del 56% (2025)



PROJECTE D'INCORPORACIÓ DEL TERCER CARRIL ENTRE CASTELLBISBAL I ALACANT

- ❖ Cost de la inversió: 1230 M€ (inclosos els enllaços amb els ports i principals terminals intermodals del recorregut)
- ❖ Tasa de Rendibilitat Interna: 11,65%
- ❖ Execució amb capital públic-privat
- ❖ Calendari previst
 - 2014 Tarragona
 - 2015 València
 - 2016 Alacant



EL FINANÇAMENT DE LES INVERSIONS

- ✓ Les inversions que FERRMED reclama al Corredor Mediterrani, porten uns 20 anys de retard.
- ✓ En una situació de crisi com l'actual, les inversions en infraestructures s'han de concentrar on s'obté una major rendibilitat socioeconòmica com es el cas del Corredor Mediterrani (primer invertir on es genera riquesa i després tenir en compte la cohesió territorial).
- ✓ Invertir al Corredor Mediterrani és la única solució per refer la malmesa economia espanyola.
- ✓ En qualsevol cas, l'elevada rendibilitat d'una bona part de les inversions necessàries, permet perfectament el finançament públic - privat.



THE THREE GREAT EMERGING VECTORS OF BUSINESS DEVELOPMENT

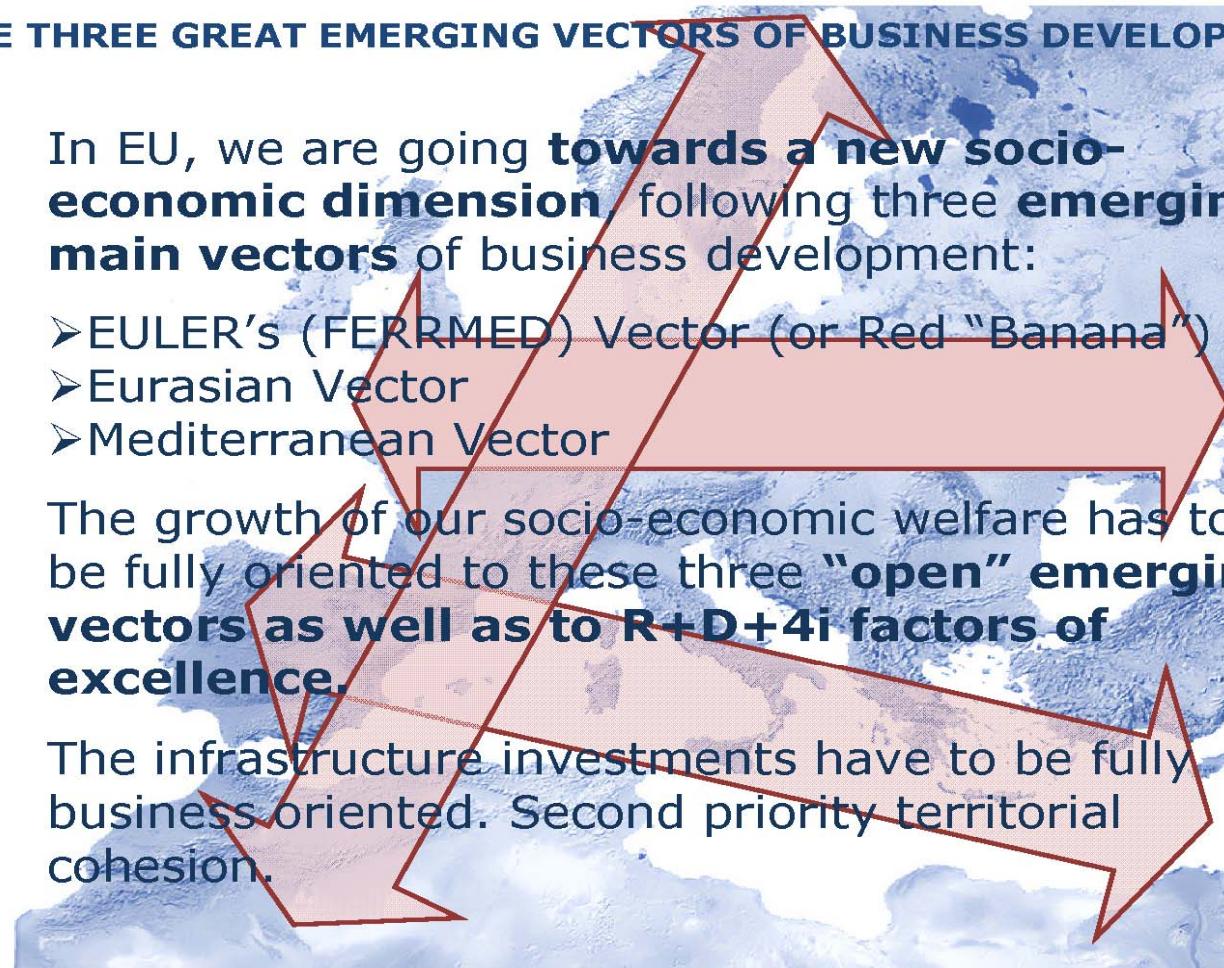
THE THREE GREAT EMERGING VECTORS OF BUSINESS DEVELOPMENT

In EU, we are going **towards a new socio-economic dimension**, following three **emerging main vectors** of business development:

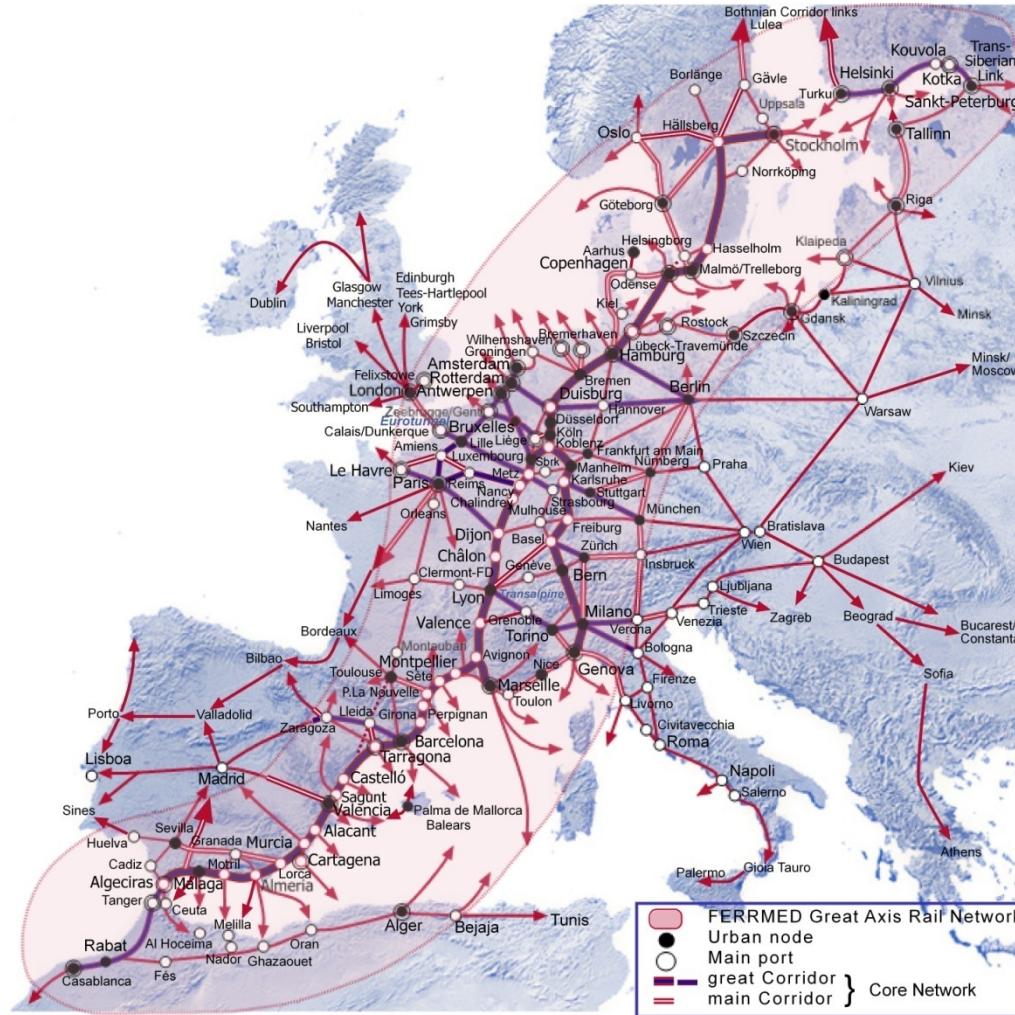
- EULER's (FERRMED) Vector (or Red "Banana")
- Eurasian Vector
- Mediterranean Vector

The growth of our socio-economic welfare has to be fully oriented to these three **"open" emerging vectors as well as to R+D+4i factors of excellence.**

The infrastructure investments have to be fully business oriented. Second priority territorial cohesion.



FERRMED, ASBL



Moltes
gràcies per
la vostra
atenció

