



10
mesures

Per millorar
la competitivitat
dels serveis multimodals
al Corredor Mediterrani



10
mesures

**Per millorar
la competitivitat
dels serveis multimodals
al Corredor Mediterrani**

10 prioritats
que hauria de liderar la UE.

Mesures toves i de gestió
que han de complementar
la implantació del
Pla d'Infraestructures del
Corredor Mediterrani.

**Els Comitès Regionals de
Serveis Multimodals (CRSM)**
són l'eina per apropar la
demanda i complementar la
bona governança de la Xarxa
TEN-T i dels *Rail Freight
Corridors*.

10 solucions i recomanacions ⁽¹⁾
de nivell europeu identificades
 i que es traslladen a les
 institucions responsables.

2

Simplificació i agilització
 dels processos
**l'homologació del
 material rodant** i dels
 seus components en
 l'adaptació als diferents
 requisits a nivell
 internacional i nacional.

3

Posar a disposició de la demanda
 nous solcs pel transport ferroviari de
 mercaderies en el conjunt de la Xarxa
 Bàsica que permetin l'impuls de
 serveis a curt termini, així com
 l'adopció per part dels administradors
 de les infraestructures nacionals d'uns
**criters d'assignació de solcs
 hamornitzats** per tota la Unió
 Europea.

1

Foment de la **lliure
 competència en el
 material rodant** (UTI,
 locomotores i vagons)
 interoperable, assegurant
 la oferta suficient de
 material de lloguer adaptat
 als estàndards europeus i a
 les necessitats del mercat.

4

Promoció d'un sistema
 electrònic de seguiment i de
traçabilitat de la càrrega
 que permeti la integració de
 forma simplificada de
 diferents operacions en la
 cadena logística (**eFreight**).

5

Requerir que la propera revisió del
Llibre Blanc del Transport incorpori
 una **iniciativa específica sobre
 el transport multimodal** de
 mercaderies, que eviti la actual
 dispersió d'acords, convencions,
 regles i documents de transport
 sectorial, i que el reguli de forma
 global.

(1) Consultar el *Accompanying Document to the iFreightMED
 Manifesto*

6

Fomentar activitats regulars de **formació del transport multimodal** i promoció del marc normatiu unificat de referència.

7

Enfortir les relacions, la cooperació i la **comunicació entre els Corredors Ferroviaris** de Mercaderies europeus a través de la incorporació de solucions tecnològiques comunes que permetin l'intercanvi mutu d'informació i dades.

8

Fomentar la comunicació i cooperació entre tots els actors implicats en el transport multimodal de mercaderies (administracions, operadors, ports, carregadors, transportistes), **introduint** el punt de vista dels **representants de la demanda de serveis** en els àmbits de treball per a l'assoliment del Corredor Mediterrani, tant nacionals com europeus, per a què els serveis de transport es desenvolupin en paral·lel a les infraestructures.

9

Vetllar per a l'execució de les infraestructures previstes en el camp del transport ferroviari destinades a **eliminar els colls d'ampolla** en el decurs de la Xarxa Bàsica, millorant, adaptant o construint noves infraestructures per fer realitat el Corredor del Mediterrani al 2030, especialment en les seccions compreses entre Zidani Most-Celje (Eslovènia), Rijeka-Zagreb (Croàcia), Castellbisbal-Port de Barcelona / Port de Tarragona (Catalunya) i Perpinyà-Narbona (França), i les seves connexions amb la resta de Xarxa Bàsica, com és el cas de La Spezia-Parma (Itàlia) i Koper-Divaca (Eslovènia).

10

Avançar en l'assoliment dels estàndards d'**interoperabilitat a tot el Corredor Mediterrani**, prioritant qüestions com la unificació dels sistemes senyalització ERTMS (nivell 2) i la continuïtat de les seccions transfrontereres per reduir el sobrecost que representa actualment el canvi de sistemes entre països, específicament en les seccions de Barcelona-Perpignan (Espanya-França) i de Monfalcone-Sežana (Itàlia-Eslovènia).



El **Corredor del Mediterrani** és una passarel·la d'accés clau que vertebrava l'Europa Mediterrània i la vincula amb la resta d'Europa. A més, la seva disposició geogràfica, amb els ports que l'alimenten, el posicionen com **una peça clau per a la millora de la competitivitat global europea**.

Malgrat les previsions creixents de la demanda, la millora en la competitivitat del ferrocarril només es podrà donar si el corredor està en ple funcionament el 2030 i si en paral·lel es creen serveis apropiats i capaços de moure's de manera eficient al llarg del corredor⁽¹⁾.

L'assoliment d'aquest nivells en l'ús del ferrocarril és imprescindible per donar compliment als compromisos de reducció dràstica dels impactes negatius del transport sobre el medi ambient. Un dels reptes emplaça a reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) en un 20% el 2030, respecte els valors de 2008⁽²⁾.

Sota aquest marc, i amb el suport de la UE, neix el projecte iFreightMED-DC. El seu objectiu és millorar la **competitivitat regional** mitjançant la promoció de serveis de càrrega multimodal eficaços al llarg dels eixos ferroviaris mediterranis.

Cambres de Comerç, Operadors Logístics, Governos Regionals i Ports, nodrits de les iniciatives pilot realitzades en aquest projecte, han identificat els principals colls d'ampolla, dissenyat propostes operatives a curt termini i creat Comitès Regionals de Serveis Multimodals que han de reforçar l'enfocament de la promoció dels nous serveis **cap a les necessitats logístiques d'acord amb les demandes dels carregadors i transportistes**.

La lògica de la multimodalitat permet treballar conjuntament amb projectes com **CLYMA, WiderMoS** i **iFreightMED-DC**, tots amb el suport financer de la UE, i són **exemples d'estratègies alineades en el foment del transport multimodal de mercaderies**.

El conjunt d'aquestes iniciatives mobilitza prop de 40 socis provinents de 8 països (Alemanya, França, Portugal, Espanya, Itàlia, Polònia, Eslovènia i Croàcia), incloent autoritats regionals, diferents institucions públiques, universitats, cambres de comerç, ports, operadors de transport i clústers logístics.

Aquest document posa l'accent sobre les principals disfuncions en el Corredor Mediterrani i recull les solucions proposades que requereixen de l'impuls de la Unió Europea, ja sigui perquè és qui en té la competència o perquè abasten diversos dels seus Estats Membres.

Aquestes disfuncions són:

- La complexa i feixuga gestió de la xarxa, resultat de la manca de comunicació entre els actors implicats i, alhora, de l'opacitat pel que fa a l'accés de la informació.
- Els inconvenients i les dificultats implícites en la creació d'un parc de material mòbil de lloguer accessible, operatiu i de tecnologia puntera.
- La reiterada manca d'interoperabilitat i les deficiències infraestructurals al llarg de la Xarxa Bàsica i en les connexions a aquesta, que generen importants discontinuïtats i colls d'ampolla en seccions molt concretes.
- La situació de quasi-monopoli d'operadors de serveis ferroviaris i la manca d'orientació al client dels gestors d'infraestructura ferroviària i dels operadors públics, que no prioritzen els serveis de mercaderies, causa d'una oferta de serveis que actualment estan lluny de donar resposta en temps i forma a les necessitats de l'usuari i que generen la percepció que, malgrat les fortes inversions, no es solucionen els problemes de fons, especialment pel què fa a la competitivitat econòmica dels serveis.

(1) *The Mediterranean Core Network Corridor Study*

(2) *White paper of Transport, 2011*



El conjunt d'aquestes recomanacions requereix un treball coordinat entre administracions i afecta a diferents nivells de competències, per aquest motiu es **proposen els Comitès Regionals de Serveis Multimodals** (implementats en el decurs d'aquest projecte) com a interlocutors de la Unió Europea en el desplegament i seguiment d'aquestes demandes, ja que esdevenen el **punt de trobada de les autoritats regionals amb els clients i operadors** del transport ferroviari de mercaderies.

Aquest document ha rebut el suport dels agents més representatius dels següents àmbits al llarg dels països per on transcorre el Corredor Mediterrani: Ports, Operadors logístics, Cambres de Comerç, carregadors, transitaris, clústers d'indústries, administradors d'infraestructures, gestors de terminals, administracions locals, consignataris, i transportistes.

En aquest sentit, **ens adreçem a Institucions Europees i a les Autoritats responsables dels Programes de finançament europeu per tal que:**

- **Reconequin, impulsin i nodreixin del suport econòmic i polític necessari per als Comitès Regionals de Serveis Multimodals**, garantint la seva sostenibilitat, per tal que puguin assumir les seves tasques.
- **Considerin la participació dels Comitès Regionals de Serveis Multimodals, com a representació de la demanda i les autoritats regionals, en l'estructura de governança del corredor ferroviari de mercaderies nº6.**

Per això, declarem:

El nostre suport a aquest document així com l'especial interès en transmetre a les administracions responsables la necessitat de la resolució dels problemes detectats i l'adequada prioritització de les actuacions proposades i alhora la promoció de la sostenibilitat dels Comitès Regionals de Serveis Multimodals.

Signat a Brussel·les, el 17 de Juny de 2015