El desenvolupament del transport combinat en les relacions internacionals per la frontera mediterrània

Andrés López Pita
CATEDRÀTIC DE FERROCARRILS
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

El transport de mercaderies a mitjana i a llarga distància constitueix, actualment, un dels temes de preocupació més gran, tant en l'àmbit de la carretera com del ferrocarril. Preocupació que es reflecteix en l'organització, per INTERUNIT (Unión para el desarrollo del tráfico internacional europeo de "ferrontage"), d'aquesta Jornada sobre el tema: "Desenvolupament del transport combinat internacional entre la península Ibèrica i la resta d'Europa".

Extracte de la conferència pronunciada en la Jornada organitzada per INTERUNIT a Madrid, el mes de juny passat

L'activitat econòmica de qualsevol país comporta, com és ben conegut, la necessitat de disposar de mètodes de transport que proporcionin una resposta adequada a les exigències de la demanda.

Envers la consolidació d'una oferta suficient de transport

És obvi reconèixer que la carretera ofereix, per les seves mateixes característiques intrínseques, i per l'elevat grau de desenvolupament de les infrastructures viàries, avantatges notables per al client potencial d'aquest mitjà de transport, si es compara amb les prestacions que el ferrocarril, d'una manera tradicional, ha anat oferint fins a dates molt recents. És evident, per tant, que sense la carretera, difícilment s'hauria assolit el nivell de desenvolupament que existeix avui a la CEE.



Igualment, em sembla concloent i vàlida, l'afirmació que la carretera presenta, juntament amb la seva indubtable potencialitat de transport, algunes limitacions, que com que incideixen en un àmbit d'especial sensibilitat en el moment actual –el medi ambient–, possiblement fan que institucions o grups determinats, el destaquin més pel seu component negatiu.

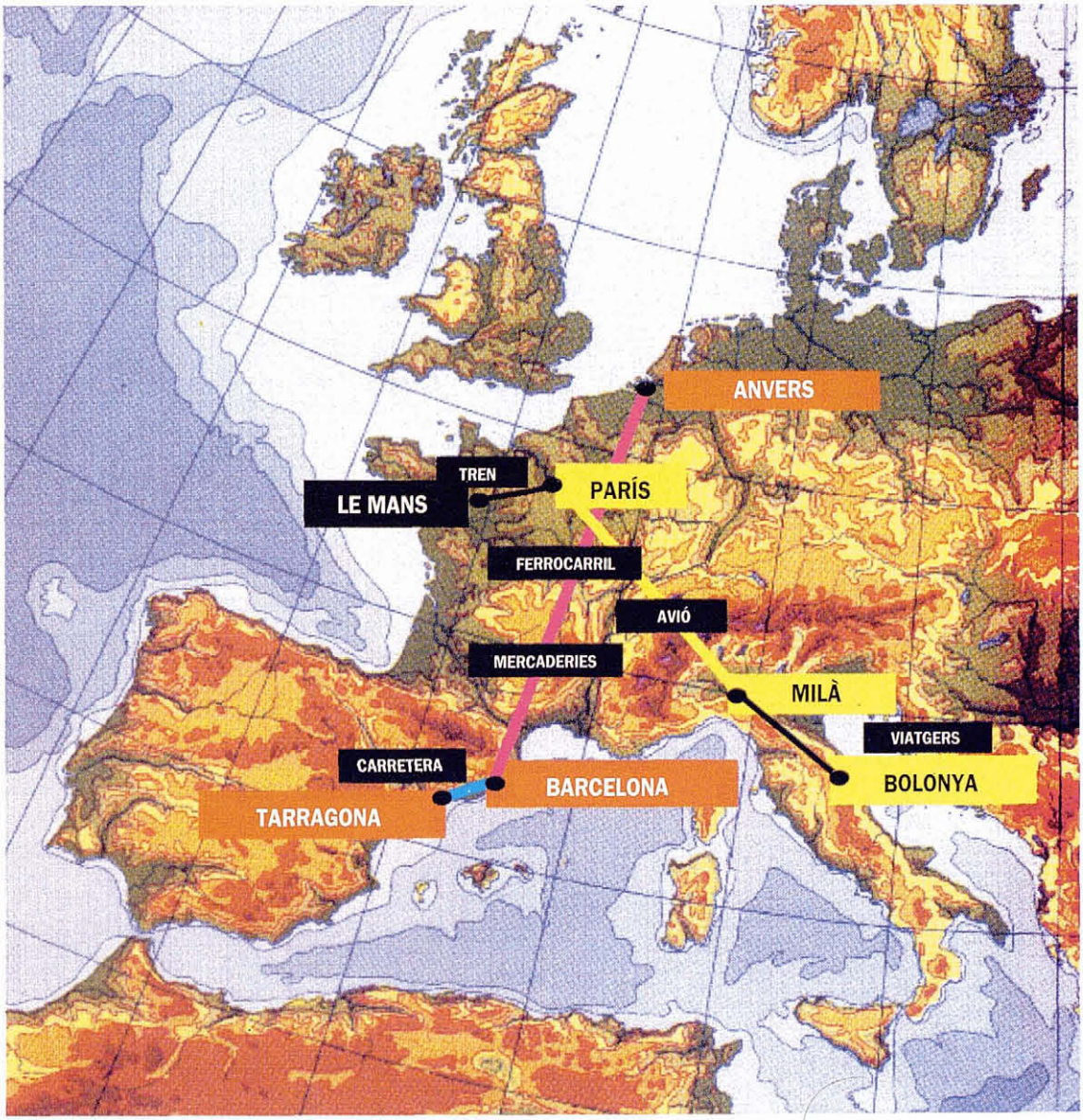
En aquesta doble perspectiva: qualitat de l'oferta ferroviària insuficient, per un costat, i dificultats d'acceptació en l'àmbit social de determinats aspectes negatius de les prestacions per carretera, la celebració d'aquesta Jornada, que reuneix els diferents protagonistes del transport de mercaderies, ofereix l'oportunitat d'efectuar una nova reflexió conjunta que permeti consolidar, a poc a poc, una oferta de transport en aquest segment de mercat que respongui a les necessitats reals de les empreses.

Dels tres grans àmbits en els quals se centra l'activitat ferroviària: transport de viatgers a mitjana i a llarga distància, trànsit de rodalia i transport de mercaderies, potser és aquest darrer el que menys receptivitat ha tingut en l'àmbit social, d'una manera quasi tradicional.

L'ordre de prioritats i la complementarietat

La cèlebre frase "el ferrocarril és un mitjà de transport apte per a grans

Figura 1



Paral·lelisme de la complementarietat entre els modes de transport

volums a grans distàncies" engloba, probablement, un vell axioma que no indueix a dedicar atenció excessiva a aquest àmbit del mercat. O potser era la utilització massiva de la carretera per al transport de mercaderies la que desanimava les iniciatives que, sens dubte, van existir per a millorar de manera substantiva la qualitat de l'oferta ferroviària.

És possible trobar, potser, un cert paral·lelisme en aquesta situació amb la que hi ha a l'àmbit del transport de viatgers a mitjana i llarga distància, entre el ferrocarril convencional i l'aviació.

L'èxit tècnic i econòmic de la primera línia d'alta velocitat a Europa, entre París i Lió, va significar un revulsiu que semblava, en els primers moments, invertir l'ordre de prioritats normalment establert: avió-ferrocarril, i que avui dia es concreta més en la configuració d'una oferta complementària que aprofiti les possibilitats de cada mitjà de transport en cada distància.

La figura 1 ens mostra, qualitativament, un exemple d'aquesta complementaritat per a un possible viatger en la relació Le Mans-Bolonya.

Crec que de manera semblant es podria preveure, a títol indicatiu, una complementarietat carretera-ferrocarril en la relació Tarragona-Ambers, especialment amb la posada en servei, en el seu moment, de la nova línia d'ample internacional entre Barcelona i Perpinyà.

Sigui com sigui, l'atenció prestada per la Comunitat Europea al desenvolupament d'una xarxa d'alta velocitat i, per tant, de prestacions altes pel que fa a viatgers, ha estat

Figura 2

ALGUNES DE LES ACTIVITATS MÉS RELLEVANTS EN RELACIÓ AMB EL TRANSPORT DE MERCADERIES

A NIVELL INTERNACIONAL	
* INFORME KEARNEY	SETEMBRE DE 1989
* EUROMODAL 90	GENER/FEBRER DE 1990
* DOCUMENT IRV/VIC	1991
* EUROMODAL 92	MARÇ 1992
A NIVELL NACIONAL	
* A L'ESTAT ESPANYOL	
• INTERMODAL 91	ABRIL 1991
* A FRANÇA	
• CREACIÓ DEL COMITÈ "RAIL-CARRETERA" SNCF-FNTR	1991
• COL·LOQUI "CORREDORS SATURATS TRANSPORT DE MERCADERIES"	DESEMBRE 1991

continuada amb un plantejament semblant en l'àmbit del transport combinat.

La figura 2 mostra alguns dels esdeveniments que reflecteixen la gran activitat desenvolupada, simultàniament, pel ferrocarril i la carretera en els últims tres o quatre anys. Es tracta de configurar una oferta que faci servir al màxim les possibilitats de cada mitjà de transport.

La tècnica del transport combinat no és una activitat recent, però ha estat només en el període esmentat anteriorment, quan s'han començat a establir les bases que permetran assolir els màxims avantatges de cada mitjà de transport. El document fet públic per la UIC i l'IRU el 1991, és fruit dels primers treballs.

Deixant pels representants de les xarxes ferroviàries i dels operadors, l'anàlisi de l'avenç aconseguit en la materialització pràctica del contingut del document esmentat, centraré la resta de la meva intervenció a destacar algunes de les potencialitats que ofereix el ferrocarril en el domini del transport de mercaderies a distància llarga i mitjana, en col·laboració amb la carretera.

Superar les prestacions del ferrocarril

És indubtable que els problemes de saturació que s'assoleixen en algunes carreteres són quelcom més que una frase, i tan exagerat seria dir que tot succeeix com dóna a entendre la figura 3, com assenyalar que l'objectiu últim és assolir una situació com la indicada a la figura 4.

En tot cas, una mostra d'aquesta realitat de la congestió que existeix a la carretera és l'ampliació a tres carrils del tram de l'autopista A7 entre Granollers i Maçanet de la Selva. D'acord amb aquesta actuació, em sembla oportú indicar (fig. 5) com el creixement del transport internacional de mercaderies per carretera durant els últims 20 anys, ha estat acompanyat d'un estancament del transport per ferrocarril on han in-

Figura 4

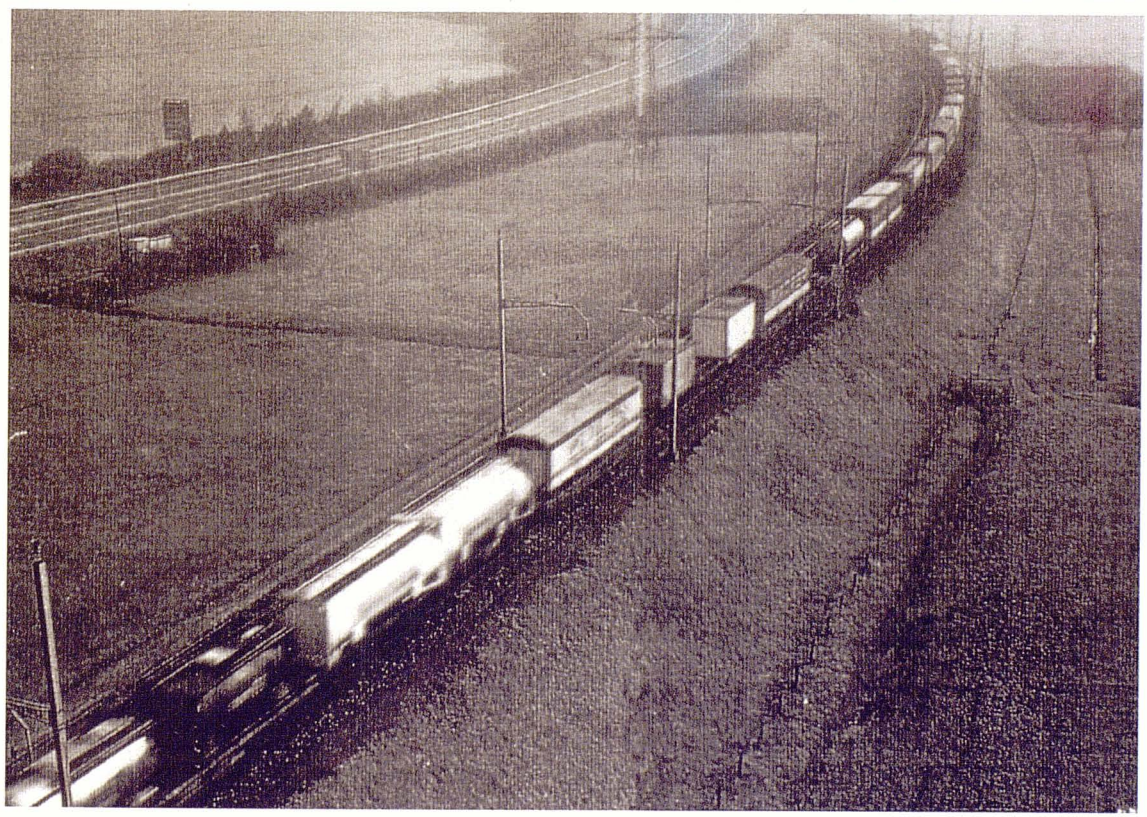
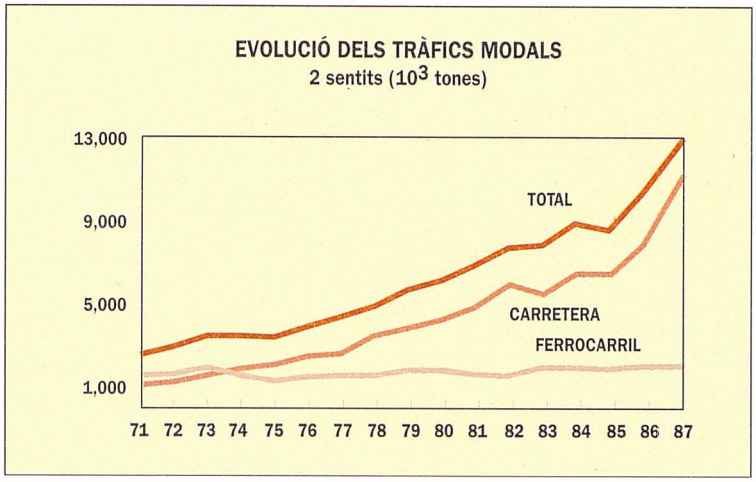


Figura 5



fluït, de manera notable, dos factors: l'ample de via diferent i les limitacions de capacitat ofertes per les instal·lacions de Portbou i Cervera de la Marenda, com a conseqüència de la seva ubicació geogràfica.

En tot cas, és un fet que, en l'àmbit de les relacions internacionals, el sistema de transport combinat de moment no arriba, en el ferrocarril espanyol, al nivell d'importància que tindrà en el futur. Representa, aproximadament, la quarta part del total fet per aquest mitjà (vegeu quadre).

És indubtable, de tota manera, que és precisament en els recorreguts internacionals on el transport combinat pot trobar els millors avantatges més grans de les possibilitats ofertes per la carretera i el ferrocarril.

Per tot això, em sembla interessant destacar els esforços portats a terme per aquest últim mitjà de transport, per a configurar una oferta de prestacions superiors a les existents. Aquests esforços s'inscriuen en un doble àmbit: el primer, correspon a la reducció del temps d'accés de la mercaderia des del seu origen fins a les instal·lacions ferroviàries, incloent-hi les operacions de transbordament; el segon, a la reducció del termini de transport en els recorreguts per les línies de ferrocarril. La figura 6 representa els anomenats esforços dels que són una representació emblemàtica, el Sistema Commuttor, actualment en fase d'experimentació per la SNCF, i els diferents sistemes bimodals, anàlogament en fase de proves.

Pel que fa als desplaçaments per ferrocarril, resulta ben conegut que, en el transport de mercaderies, la velocitat màxima de circulació no té la mateixa importància que en el transport de viatgers, però no és menys cert que una combinació adequada de la millora en el terreny del que podríem considerar com a logística i de la velocitat comercial per ferrocarril permetria oferir una qualitat de transport elevada.

El ferrocarril ha avançat notablement en les dues últimes dècades amb l'augment de la velocitat màxima dels trens de mercaderies, especialment, pels esforços fets per la SNCF amb la introducció del servei comercial de marxes del tipus 140 i 160 km/h.

L'experiència disponible fins aquest moment amb l'explotació de trens de mercaderies a 160 km/h, iniciada el 1988 en la relació Marsella-Lilla i continuada després en uns altres itineraris francesos (Perpinyà-Rungis, el 1989) i recentment en la DB, (fig. 7) assenyalen que, sense excloure aquest tipus de serveis, el balanç tècnico-econòmic dels 140 i 160 km/h, invita a progressar en una més gran extensió dels 140 km/h.

Amb ocasió dels estudis fets per a projectar la nova línia d'alta velocitat i ample internacional entre Barcelona i la frontera francesa, ha estat possible definir el nivell de qualitat de l'oferta de mercaderies indicada a la fig. 8. La seva comparació amb la realitat actual mostra reduccions en el termini de transport fins al 50%.

"EVOLUCIÓ DEL TRÀFIC INTERNACIONAL DE MERCADERIES PER FERROCARRIL DESCOMPOSICIÓ PER TÈCNIQUES EN LA FRONTERA MEDITERRÀNIA (1986-1990)"

Any	Eixos intercanviables	Transbordament	Transport combinat
1986	51%	24%	25%
1988	50%	28%	22%
1990	47%	30%	23%

Figura 6

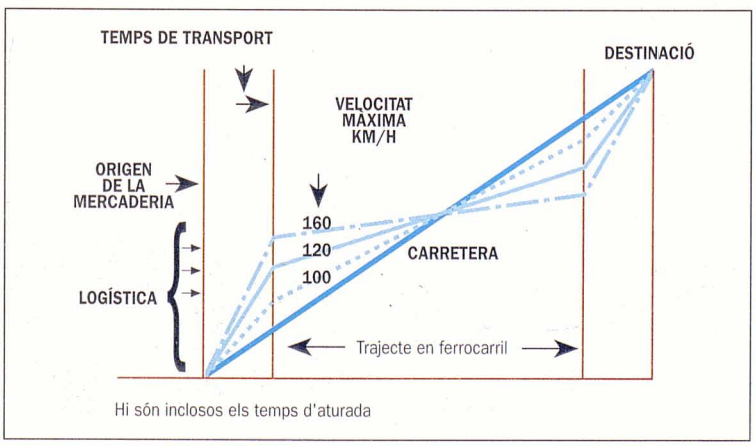


Figura 7

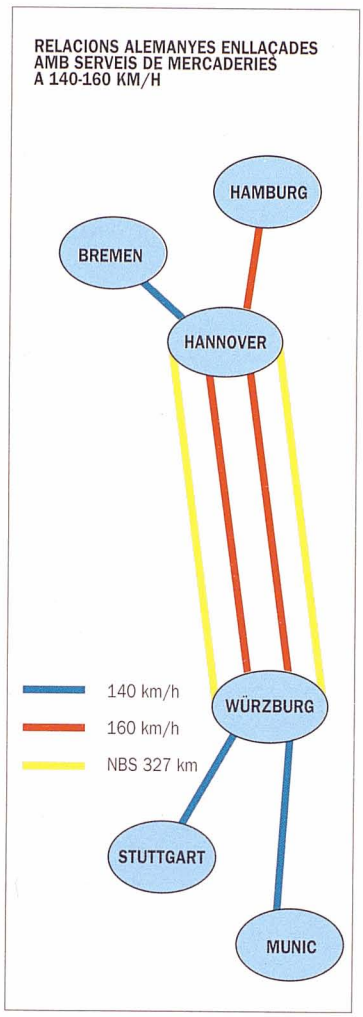
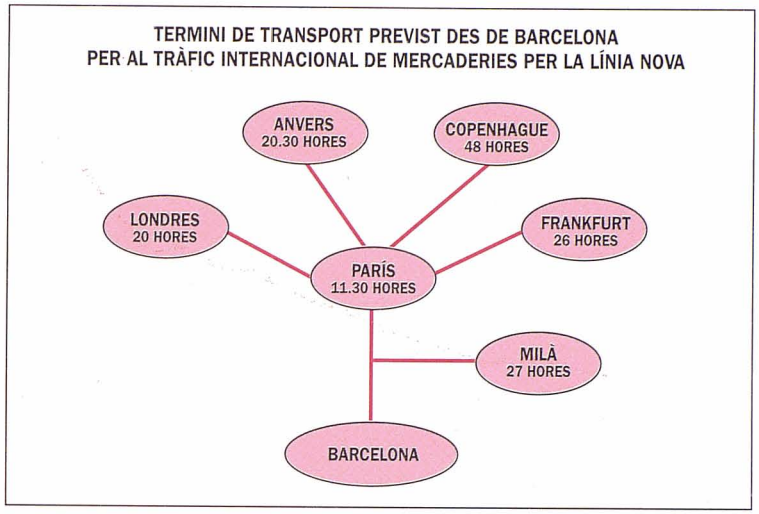


Figura 8



"Mobilité durable"

Per a finalitzar voldria assenyalar que la carretera constitueix avui i ho continuarà sent demà un mitjà de transport fonamental pel que fa a les mercaderies. Les tècniques diverses del transport combinat ferrocarril-carretera poden contribuir i han de contribuir, malgrat tot, de manera important a suportar les necessitats del transport i han de fer possible el que, en el llibre verd sobre l'impacte del transport sobre el medi ambient publicat recentment per la CE, es defineix com a "mobilité durable".

Aquest concepte agrupa el doble objectiu de limitar els impactes cursats sobre el medi ambient pels diferents mitjans de transport i permetre, a aquest últim, continuar assumint-ne les funcions econòmiques i socials.

En aquest context no hi ha dubte que si el transport combinat va poder tenir, en el primer terç d'aquest segle, l'objectiu que mostra la figura 9, en el moment actual, la necessitat real és la inversa.

A.L. □

Figura 9

