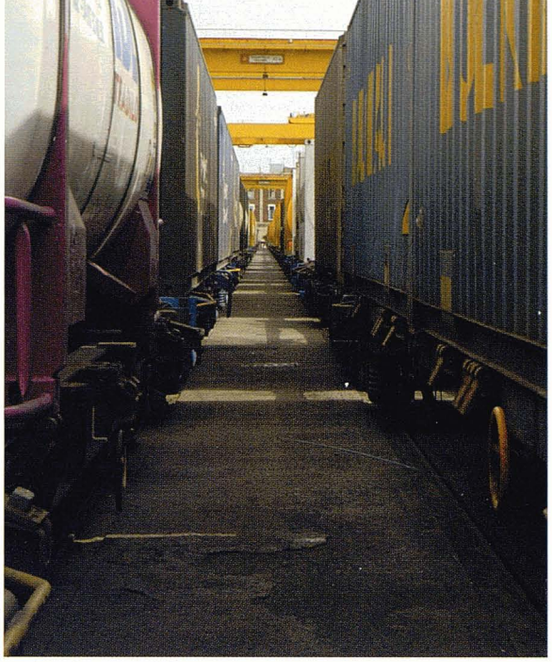


Terminal ferroviària del Morrot a Barcelona. R. Vilalta



Combois al Morrot. R. Vilalta



La intermodalitat, possibilitats i experiències

PER: JOSÉ RAMÓN OBESO LAHERA, president de Combiberia

Combiberia és una societat creada ara fa dotze anys per un grup de transportistes per carretera d'ASTIC, que creien que, seguint el referent que hi havia a la resta de la Unió Europea, era possible fer servir el ferrocarril com a element col·laborador del transport. A aquest grup es va unir, també, el primer equip de Transport Combinat de RENFE que pensava de la mateixa manera. Fins llavors i durant cent cinquanta anys, per al ferrocarril, la carretera havia estat exclusivament un competidor que agafava quota de mercat.

Combiberia es va crear amb la mateixa vocació que té avui: ser un majorista de transport combinat per ferrocarril que compra trens i ven buits de mercat i els ven exclusivament a la professió, és a dir, als transportistes de carretera, als logístics, als transitaris, etc. El capital social el compon RENFE, dues societats germanes, Novatrans (França) i Kombiverker (Alemanya), i la resta del capital l'aporten diverses companyies de transport per carretera.

Taula 1. Producció Combiberia

Enviaments	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	%
Gener	2.310	2.264	2.636	1.618	2.608	2.934	2.825	3.241	3.503	3.638	3.85
Febrer	2.501	2.279	3.278	1.941	3.009	2.830	3.035	3.158	4.297	4.268	-0,67
Març	2.474	2.488	3.527	2.092	3.136	2.859	2.818	3.343	4.419	3.824	-13,46
Abril	2.113	2.993	2.851	2.166	2.825	1.664	2.887	3.115	3.814		
Maig	2.538	3.162	2.744	2.221	3.216	3.187	3.163	3.143	3.803		
Juny	2.527	3.430	2.363	2.738	3.164	2.980	2.683	1.817	4.063		
Juliol	2.595	3.174	2.938	2.814	3.235	2.847	3.390	3.549	4.059		
Agost	1.449	1.977	1.869	2.114	2.391	2.117	2.611	2.422	3.025		
Setembre	2.373	3.513	3.278	2.770	2.938	2.594	2.883	3.424	3.882		
Octubre	2.353	3.692	2.856	2.845	3.315	2.846	3.358	3.790	3.731		
Novembre	2.300	3.616	2.708	2.781	3.016	2.643	3.317	3.990	4.103		
Desembre	2.300	2.058	1.877	2.382	2.169	1.881	2.123	2.743	3.139		
Total	27.833	34.646	32.925	28.482	35.022	31.382	35.093	37.735	45.838		

Tenim un tren diari que va i ve des de Tarragona i Barcelona fins a Alemanya i un altre que va per Júndiz-Vitòria. Després distribuïm els contenidors a través de RENFE (serveis TECO) per tot el país i fem el mateix amb els nostres col·legues d'Alemanya, França i Bèlgica.

La companyia s'ha desenvolupat amb normalitat. Al començament oferíem bons preus i bons serveis dins de la Unió Internacional Rail Ruta (UIRR) i creixíem per damunt del 10% anual. En els darrers deu anys l'increment mitjà del preu de les xarxes ha estat del 35%, mentre que el del transport per carretera ha estat del 12%, amb la qual cosa hem perdut competitivitat i, per tant, capacitat de creixement. En aquest moment, tot i que l'any 2004 encara hi va haver un cert creixement, en general, les UIRR europees, que mouen prop de quatre milions de TEU, ja fa un temps que no registren creixements perquè han deixat de ser competitives.

Com es pot observar a la Taula I, Combiberia movia, l'any 1996, 27.000 enviaments, que són gairebé el doble en TEU, mentre que, el 2000, estàvem a uns 35.000 i el 2004, a uns 45.000. Estem, doncs, en la mateixa situació que la resta de ferrocarrils a Europa, és a dir, avançant a poc a poc, bàsicament perquè, a parer meu, el fet cert és que les xarxes nacionals tenen molt poc interès en el transport de mercaderies i molt en el transport de viatgers.



Transport ferroviari de mercaderies a l'estació de Granollers. R. Vilalta



R. Vilalta

Dels nostres serveis a Europa, es pot observar que del 2002 al 2003 hem mogut prop de tres milions d'enviaments i que, en trànsit internacional, hem crescut un 6%; també podem observar que, pel que fa als tràfics nacionals, movem un milió i mig de TEU i que només ha crescut un 0,4. Enguany, però, ha crescut una mica més. I aquí és on veiem que el trànsit s'ha anat modificant i que ara aconseguim el 77% en l'àmbit internacional i el 23% en el nacional. Cada vegada necessitem més quilòmetres, distàncies més llargues, per poder competir amb la carretera, perquè en distàncies de vuit-cents quilòmetres no som competitius, i tot se'ns fa curt.

Si a Europa el transport creix de l'ordre de 2 punts per damunt del PIB (cosa que significa gairebé un 8% en relació amb Espanya i més d'un 5 entre els països europeus), al nostre país només creix el transport que es fa per carretera i també el *short sea shipping*, que contínuament agafa quota de mercat al ferrocarril.

La solució és molt complicada. En la darrera presentació del pla estratègic que va fer el president de RENFE i la ministra de Foment, dels 6.000 milions d'euros que es destinaran al ferrocarril entre el 2005 i el 2009, només 450 s'atribuiran per a mercaderies. És a dir, un 8% del total.

Els nostres problemes són greus, sobretot perquè tenim uns trens que no són prou competitius. Quan nosaltres comprem trens a Europa, de 750 metres i de 1.800 tones, arribem a la frontera d'Irun o a la de Portbou, i hem de dividir-los en dos i posar-hi dues màquines perquè les estacions no admeten trens de més de 400 metres. En l'actualitat s'atribueix molta importància al fet que les mercaderies aprofitin les línies d'alta velocitat, quan, de fet, el nostre gran competidor no és l'avió sinó el camió, que va a 70 km/h. A parer meu, caldrà tendir, sens dubte, a construir vies exclusives, barates i amb espai, que puguin portar trens molt grans i de moltes tones.

La primera directiva sobre la liberalització del ferrocarril (Directiva 440/91), que es va aprovar ara fa catorze anys, correspon a la situació actual, que és la següent:

- Hi ha una petita obertura a Suècia, al Regne Unit, als Països Baixos i a Alemanya.
- S'està tractant la qüestió a Itàlia Portugal, Bèlgica i Espanya.
- A França, Luxemburg, Finlàndia, Irlanda i Grècia no es belluguen.
- Als extrems, hi ha els deu nous països que han entrat a la Unió.

Aquest és el nostre present: han passat catorze anys des de la primera directiva i hem avançat poc. Les locomotores no passen d'un país a l'altre, perquè, a més de tots els problemes d'interoperabilitat, hi ha falta de ganes. I, a més, la liberalització real és molt lenta, encara que a Espanya som dels més obedients amb Brussel·les, tot i que continuem perdent quota.

> “ CAL DUR A TERME UNA LIBERALITZACIÓ REAL AMB URGÈNCIA, QUE PASSA PER L'ADQUISICIÓ DE TRENS DE GRAN CAPACITAT EN LONGITUD I TONATGES I LOCOMOTORES DE GRAN CAPACITAT I PETITA VELOCITAT, SIMILAR A LA CARRETERA

Cal dur a terme una liberalització real amb urgència, que passa per l'adquisició de trens de gran capacitat en longitud i tonatges i locomotores de gran capacitat i petita velocitat, similar a la carretera (màxim 100 km/h). També caldria construir grans terminals, tant als grans ports perquè també rebin els tràfics terrestres, com terminals de pas prop de les grans ciutats i amb vies exclusives per a mercaderies. En aquest sentit, les alliberades per a l'alta velocitat a tot Europa ja serien suficients.

I, finalment i per a acabar, en aquesta qüestió del futur modal, jo sí que crec en el transport marítim de curta distància, el *short sea shipping*. El Port de Barcelona és un exemple de bon funcionament d'aquesta funció, per bé que tinguin problemes de competitivitat, perquè, és clar, el cas Barcelona-Gènova, o, encara més, el de València a Civitavecchia o a Nàpols, amb la meitat de distància per via marítima que per carretera, no es produeix en cap altre cas.