

## SHORT SEA SHIPPING, ERREPIDE-GARRAIOAREN ERRONKA

# ENRIC TICÓ-REN HITZALDIA

*Enric Ticó y Buixadósek Zuzenbideko lizentziatura ikasi zuen Bartzelonako Unibertsitatean eta Europako Erkidegoetan diplomaduna da Kanpo Arazoetako Ministerioaren eskutik. Garraioarekin eta logistikarekin lotutako hainbat enpresen Kontseilari eta Espainiako Enpresaburuen Elkartearen Konfederazioko Zuzendaritzako kide da; Garraioa-kudeatzaileen Espainiako Federazioko (FETEIA) eta Short Sea Shipping Sustatzeko Elkartearen presidentea da. 1988 eta 1995 artean Kataluniako Generalitateko Herri-Lanetako Kontseilari izan zen. Hurrengo zortzi urteetan Kataluniako gobernuko Portu eta Garraioen zuzendari nagusi izan zen.*

Short Sea Shipping (SSS) sustatzea Europako agendan maiz azaltzen den gaia da. Gaur Short Sea Shipping Sustatzeko Elkartearen presidentea gisa agertzen den hemen. Elkarteak, funtsean, garraiorako alternatiba sustatzen ahalegintzen den Europako sarearen baitan dagoen kidegoa da. Egun, hausnarketa egiten ari dira Erkidegoko hainbat instantzian, SSS sustatzeaz gainera, intermodalitatea sustatzea kome-nigarria izatearen inguruan.

Geure aburuz, azkenean, SSS babestea praktika intermodalen zati bat babes-tea da; hori dela-eta, jada ez gaude elkarre gehiago sortzearen alde, baizik eta geure sustapenerako zentroen azpiegitura, esperientzia eta funtzionamendu egokiaz baliatzearen alde, intermodalitatea sustatzeko elkarre bilaka daitezten.

Une honetan, Short Sea Shipping Sustatzeko Elkarteak honela dago osatuta: % 50 Estatuko Estatuak osatzen dute, izan ere, Estatuak interes handia du portu-sistemaren eta itsaso-negoioaren funtzionamendu egokian —honi lehendakariordetza bat dagokio—; gainerako % 50 berriz, maila pribatuek osatzen dute. Dena den, azken horien artean ere enpresa eta erakunde publikoak ere badaude —Kataluniakoak eta Galiziakoak, esaterako— bere arrantza-portuei eta kirol-portuei merkataritza eta industria alderdia emateko nahiaren isla gisa. Ontzien jabeak, garraio-kudeatzaileak eta Salgai Arriskutsuen Garraioko Espainiako Konfederazioa (CETM) ere gehitu behar ditu-gu. Eztabaida izugarri aberastean duten interes eta ikuspegi anitz dituzten erakundeak elkartzen direneko esparrua da, beraz.

Elkarrekin, bizirik izan den bost urteotan, bost azterlan egin ditu. Hasiera batean SSSk erakar zitzakeen salgaien tipologia eta bolumenaren gaineko azterlanari ekin genion. Produktu jakin batzuek kate logistikoaren modalitate horretan sartzeko zuten gaitzikortasunaren arabera, hainbat proposamen egin ziren.

Itsasoko autopisten gaia ere jorratu genuen: gori dagoen gaia da eta hainbat ekimen daude horrekin lotuta, hala nola, hispano-frantziarra (horri dagokion lehiaketa

ere gertu da). Horrekin batera, Itsasbazterreko trafikoa eta SSS kontzeptuak Deep Sea Shippingaren alderaketa gisa ere eztabaidatu ziren.

Horretaz gainera, SSS garatzeko orduan errepideko gaien garraioak zein mailatan esku hartzen duen ere aztertu dugu. Azken buruan, sektore hori, tarte jakin batzuetan, ontzietako zerbitzuak erabiltzea erabilgarri denaz konbentzitzeko moduz ari gara. Azkenik, Amaitzeko, hitzaldiak eta aurkezpenak egin ditugu kidego horren aurrean alternatiba horren abantailak aurkezteko helburuarekin.

Bestalde, SSS terminal ezin hobea antolatzeko erari buruzko azterlan oso funtzionala amaitzen ari gara; besteren artean, inbutuak, portuetara daramaten bideak, ro-ro azpiegituren diseinu egokia, zama jartzeko eta kentzeko eremuak, trafikoaren kudeaketa eta abar aztertzen ari gara.

Beste zenbait gairen artean, lanerako bi batzorde iraunkor sortu berri dira. Lehenengoaren zeregina SSSri buruzko estatistikak egitea eta hedatzea izango da, datu ofizialak ekarri eta trafiko horien funtzionamenduan eta eboluzioan sartutakoak. Bigarrenaren zeregina (ilusio handia jarri dugu batzorde horretan) prozedurak izango dira, eta mugetako ikuskapen-puntuen funtzionamendua eta esku hartzen duten instantzia guztien koordinazioa bezalako gaietarako die. Azken gai horren eboluzioa ez da egokia, nahiz eta Ministroen Kontseiluak prozesuak arintzeko eta sinpletzeko hitzarmenak hartu.

Dena den, nire mintzaldiaren ardatza, gure elkartearen etorkizuna berriro ere planteatzeko orduan oso erabilgarria izan den azterlan bat da. Errepide-garraioko langileek —SSSren aurrean— iritzi duala dutela egiaztatu dugu. Zenbaitek gaia saihesten dute eta, besterik gabe, lan egitera mugatzen dira; hala ere, bada beste talde bat, gehiago hausnartzen duena, eta bere negozioa garatzeko aukera lausoki ikusten duena. Aitzitik, azterlanak negozioaren kontrola hirugarrenen aurrean galtzearen nolabaiteko mehatxu sentipena azaltzen du: ontzia, itsasontzia, eta abar. Hori da, hain zuzen ere, SSS era eraginkorrean sustatzeko orduan aintzat izan behar duen elementuetako bat da. Azterlanak, itsasoko bidearen alde egiteko orduan dagoen zalantza nagusia gaiak entregatzeko epea eta kostuak direla islatu du.

Enpresa kopuru nahiko handi bati egindako inkestaren emaitzak aztertuz, hala ere, SSSk aurrezkoa ekar dezakeela eta, kasuen ehuneko nabarmenean, entregatzeko epea murriz dezakeela ondoriozta dezakegu, hasieran pentsa genezakeenaren alde-rantzizkoa da ondorioa, beraz. Horrek bide egokitik goazela pentsatzea ahalbidetzen digu.

Zenbaitetan, administrazio publikoen eta operadore pribatuen estrategiaren arteko gatazka logikoa gerta daiteke. Enpresaburuek haien bezeroentzako zerbitzurik onena eta errentagarritasuna bilatzen dituzte, baina erakundeek bestelako irizpideak lehenetsi behar dituzte aukera horri ezinbestean eman behar dioten babesan: energia aurreztea, bideetan buxadura kentzea eta abar.

Egia da, orain arte, SSS sustatzea herri botereen esku egon dela ia osorik, baina, lan horri gutxietsi gabe, ekimen horren arrakasta enpresen erabakien mende

egongo da. Enpresaburuek bere bezeroei eskaintzen dieten zerbitzuaren arriskuei, eragiteko ordutegiei, kostuei eta kalitateari buruz dituzten zalantzak argitzen dituztenean, bidea zabaldu egingo da.

Esandakoogatik guztiagatik, Short Sea Shipping Sustatzeko Elkartean orain arte indarrean zegoen arrazoibidearen eskemarekin apurtzea eta enpresei zuzeneko zerbitzua eskaintzea proposatu genuen (enpresek bideei eta gainerako gaii buruzko kontsultak egin ditzakete webgunearen bitartez —[www.shortsea.es](http://www.shortsea.es)—). Nola funtzionatzen du informazio eskariei erantzuteko inplementatutako kostuen simulagailuak? Helburua tresna benetan erabilgarria izan dadin denez, garraiolariak berak bere kostuak sartuko ditu sisteman, eta ez Administrazioak bere gailuetan adierazten dituenak. Informazio errealarrekin lan egitean datza, eta guztiok dakigu erreferentziako kostuak ez direla benetan egiaztatzen enpresa bakoitzaren jardunean. Bere datu propioak sartuz jakin ahal izango du enpresaburuak zer den errentagarriago ibilbide jakin batentzat: errepide-garraioa edo itsaso-garraioa.

Simulagailuaren aritzeko era oso erraza da. Zamaren jatorriko puntuak eta helmuga puntuak adierazi behar dira. Geroago errepide-garraioko langile bakoitzaren kostuen parametroak sartu behar dira eta, azkenik, itsasoko garraioaren aukera kontsultatzen da. Sistemak irteera portuei, itsasoko bideei, lotura intermodalei, garraio-denborei eta garraio-kostuei buruzko datuak emango dizkigu. Ibilbide jakin batzuetan egindako zenbait proben emaitzek, zenbait kasutan SSS aukerarik merkeena eta azkarrena dela erakusten dute.

Gailua harrera ona izaten ari da —hori erakusten dute egindako kontsulta ugariek— logistikako enpresa-talde handien eskutik baino, talde langile txiki eta ertainen eskutik, azken horiek egungo ibilbideak eta aukera osagarriak baloratzeko irizpideak lortzen dituztelarik.

Amaitzeko, egun mahai gainean SSSrentzako bultzada izan daitezkeen bi gai ditugula azpimarratu nahiko nuke. Bata itsasoko autopisten lehiaketa irekia da, epeei eta asteko zerbitzu kopuruari dagokionez eskaintzen dituen baldintzengatik kritikak jaso dituena. Baldintzak ziurrenik gehiegizkoak dira, baina etorkizuneko eraginkortasunari begira, ezin eztabaidatuzko balioa duten lehen urratsa dira.

Bigarren elementua, nire ikuspegitik, aurrekoa baino garrantzitsuagoa da: ekobonoa definitzea, hain zuzen ere. Short Sea Shipping Sustatzeko Elkartean Estatuko Portuei bidali diegun proposamena adostu dugu. Proposamen horretan Estatuko ekobonoaren (Italian ezartzen ari direna bezalakoa) orde, irteera eta sarrera portuak daudeneko herrialdeak ez ezik, herrialde guztiak barne hartzen dituen Europa mailako ekobonoa planteatu dugu. Horretaz gainera, funtsezkoa da SSS erabiltzeko erabakia garraiolariarena (errepideko garraiolariarena, batez ere) baldin bada, garraiolaria bera izatea laguntzen onuraduna.

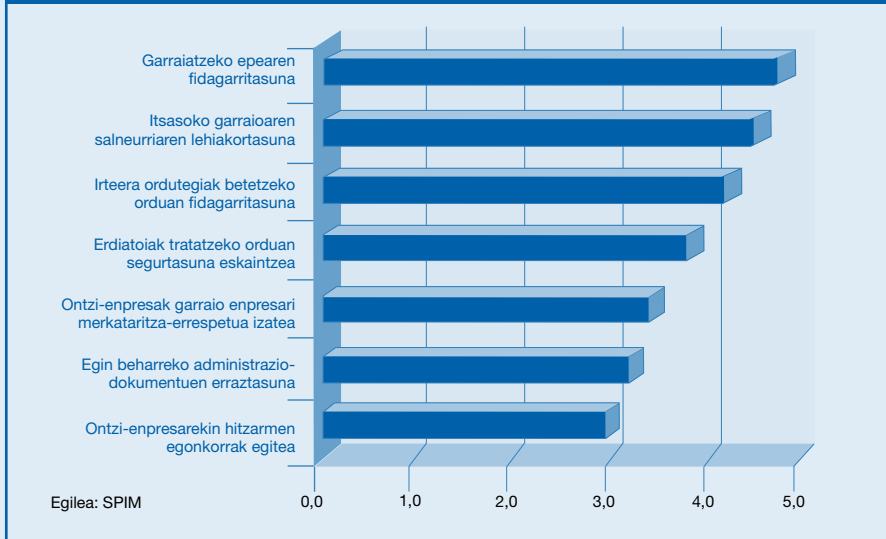
### Garraioaren sektoreko langileen eskakizunak

“Errepideko garraioaren sektoreak SSS garatzeko orduan dituen ondorioak. SSS gauzatzeko baldintzak” Azterlanaren ondorioak.

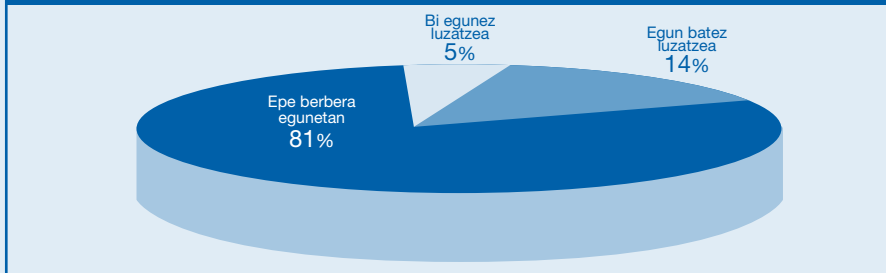
Errepideko garraioa langileek SSSren aurrean jarrera anbiguoa dute. Sektorea jasaten ari den presioen aurreko aukera gisa hautematen dute baina, aldi berean, itsasoko sektorearen alde negozioa emateko mehatxua ere atzematen dute.

Transit time deritzona betetzeko eta produktua emateko data betetzeko orduan fidagarritasuna eta, horretaz gainera, kostuen % 10 baino gehiago aurreztea dira errepideko garraioa langileek SSS zerbitzuak erabiltzeko egiten dituzten eskakizun nagusiak.

### BLIG erabiltzeko orduan erabakigarriak diren alderdien balorazioa



### BLITGan onartuko luketen garraiatzeko epearen luzapena



### Garraioaren sektoreko langileen eskakizunak

208 SSS kate aztertu genituen, Espainiako 11 hiri eta Europako 16 lotzen zituztenak, Espainiako 8 portu eta Europako 10 kontuan hartuta.

Kate bakoitza hiru parametro zituen bereizgarri:

- Garraioaren distantzia
- Transit time
- Garraioaren kostua

Errepideko garraioaren eta SSS garraio intermodalaren parametro horien analisi konparatzailea egin genuen.

- Errepideko garraioko 265 enpresari galdeketa egin genien.
- Bi lanerako mahai egon ziren errepideko garraioko langile nagusiekin:
  - Bata Levanteko eta Espainiako hegoaldeko enpresekin, hozkailu-garraioko enpresekin, bereziki.
  - Bestea zama orokorreko garraio enpresa nagusiekin

### ONDORIOAK

#### Bide laburreko itsas garraioko kateak distantzian, denboran eta kostuan, errepidekoarekin alderatuta, dakarren hazkundea

- Kateen % 35ean, SSSk guztizko distantzia murriztu dezake
- Kateen % 26an SSS transit time deritzona ere murriztu dezake.
- % 90ean entregatzeko eguna mantentzen du.

## ONDORIOAK

SSS zerbitzuak garatzeko orduan aintzat izan behar diren alderdirik garrantzitsuenak jarraian aipatzen direnak dira:

- Itsasoko garraioarekin lotutako kostuen aurrezkia aprobetxatzeko 450 miliatik gorako itsaso-tarteak hautatzea.
- Ontziaren lastertasuna ontziaren errotazioak maximizatzeko moldatzea.
- Zama biltzeko jomugak 1.500 kilometrotik gorako kateetan zentratzea.
- Itsasoko zerbitzuak biltzea, maiztasuna handitu ahal izateko.
- Itsasoko langilearen neutraltasuna zaintzea, errepideko garraioko langi leak bere bezeriarekin duen merkataritza-harremana errespetatu ahal izateko.
- Errepideko garraioko Europako langileekiko

## Zergatik Short Sea Shippinga?

Energia kontsumo txikiagoa duelako.

Kanpoko kostu gutxiago duelako:

- Istripuak.
- Kutsadura.
- Auto-ilarak.

Azpiegiturak asetu gabe hazteko ahalmen handiagoa.

Estatu kideen arteko kohesioa.

Itsasoko linea ezartzea berehala egin daiteke eta azpiegiturak hobetzea baino merkeagoa da

### Zenbait adibide

		Errepide garraioa			SSS garraioa		
Jatorria	Helmuga	Distantzia km	Dembora ordu kupurua	Kostua €	Distantzia km	Dembora ordu kupurua	Kostua €
Arrasate	Pescara	1.802	60,72	1.622 €	1.704	57,60	1.394 €
Lisboa	Hamburg	2.643	85,67	2.379 €	2.596	79,72	2.093 €
Badajoz	Amsterdam	2.118	67,62	1.967 €	2.286	63,95	1.789 €
Sevilla	Munich	2.443	81,59	2.199 €	2.364	78,11	2.013 €
Oporto	Hamburg	2.512	82,64	2.261 €	2.203	76,76	1.902 €
Oporto	Amsterdam	2.118	66,58	1.906 €	2.055	64,50	1.762 €
Logroño	Düsseldorf (1)	1.475	45,70	1.328 €	1.742	53,29	1.365 €
Oporto	Toulouse (1)	1.121	29,24	1.009 €	1.573	46,07	1.302 €

(1) SSS ez da aukerarik egokiena beti

### Kasu bakoitza zehazki aztertu behar da

SSSren aukera azkarragoa eta merkeagoa izan daiteke. Salneurri hobeak edo marjina hobeak izatea ahalbidetu dezake.

Ordutegiak hobeki kudeatzea ahalbidetu dezake, kostua/distantzia harremana hobetuz.

Kostu aldagai gutxiago egotz daitezke.

Atsedeen-denbora bezala zenbatzea (EBko 561/2006 Araudia).