

MANUEL MONFORT-EN TXOSTENA

Manuel Monfort Tena merkataritza irakaslea eta Transportes Monfort enpresako presidente eta zuzendari nagusia da. Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal, S.A. (COMBIBERIA) Sozietatearen kide fundatzailea da, 1977 eta 2004 bitartean Castelloko Garraioko Enpresaburuen Elkarteko presidente izan zen. 1980an parte-hartze aktiboa izan zuen CONETRANS sortzeko orduan eta Errepide-Garraioko Estatuko Batzordeko lehen presidentea izan zen 1998 eta 2005 bitartean CETMko (Salgaien garraioko Estatuko Federazioa) presidente izan zen eta egun EDUMSAko lehendakariorde da, Valentziako Erkidegoko Enpresaburuen Federazioko zuzendaritza-batzordeko kide izateaz gainera. 1997an Garraioaren Merzimentuaren Domina eman zioten.

Nire aurretik aritu diren gaitutako hizlarien mintzaldiak entzun ostean, lehenik eta behin, garraiolaria naizela eta nire helburua gure inguruan izaten ari garen esperientzia azaltzea dela adierazi nahi dut. Garraioak 2000 urtetik aurrera, nire ustez, izan duen eboluzioaz arituko naiz, merkatuko beharrez eta aurkitzen ditugun arazoez. Horik abiatuta, Short Sea Shipping (SSS) deritzonari buruz dugun iritzia eta horrek erabiltzen duten langileei eskaini beharko lizkiekeen zerbitzuei buruz arituko naiz.

Nire aburuz, SSS errepide-garraioaren zerbitzura dagoen beste tresna bat gehiago da eta tresna hori erabili ahal izango dugu errentagarria, erabilgarria eta eroso den heinean. Mediterraneoko Itsasoan —ezin naiz beste lekuez aritu— zeramika-gaien saleroste oso garrantzitsua dago Castelloren eta Italiako Modena hiriaren artean. Bi guneen artean errepidez dagoen distantzia 1.500 kilometrokoa da eta Valentzia eta Bartzelonako portuen bitartez Genoa, Erroma edo Livornorekin lotzeko aukerak SSS aukera bideragarri egiten du.

2000 urtetik hasi eta egunera arte, errepidez garraiatzen diren salgaien bolumena bikoiztu egin da eta trafikoa bestelako bideetara desbideratzeko joera duen politika argia dago; izan ere, Europako bideetako azpiegiturak ase daudela—nire ustez posible da horiek hobetzea— eta kutsadurari aurre egin behar zaiola diote. Ehun kamioi daramatzen ontziak ehun ibilgailu horiek gastatzen duten erregai kopuru bera gastatzen duenaz ez dira ohartu, ezta, erdia soilik beteta egonda ere, duen pisuagatik ia erregai kopuru berbera gastatzen duenaz ere.

Dena dela, EBk Liburu Zuriaren (badirudi orain irizpide ez hain zorrotzekin berrikusi dutela) bitartez, errepidea ez diren bestelako bideen alde egitea erabaki du. Kamioiaren ordainsaria % 80koa bada, bezeroek errentagarritasuna, malgutasuna, azkartasuna eta stockik ez egotea bilatzen dutelako da. Bruselako bulego batean sortu den filosofiarekin SSS eta burdinbideak garatzearen aldeko apustua egiteko erabakia hartu dute. Aspaldian, Levanten Transfresak eramaten zituen fruituak burdinbidez Europako azoka handietara. Egun, fruitu guztiak kamioiez joaten dira eta kamioi horiek dira fruituak supermerkatuetara eramaten dituztenak.

Zer gertatzen da burdinbideekin? Combiberia duela 15 edo 20 bat urte sortu

zen eta bazirudien munduaren jabe egingo zela. Renfe, Alemaniako burdinbideak eta Frantziakoak sartu ziren, eta baita Espainiako kontainer-garraiolaririk garrantzitsuenak ere. Denbora igaro ostean, sozietate horrek 60 edo 70 kamioi dituen enpresaren pareko fakturazioa du.

Hasiera batean zenbakiak onak direla dirudi, baina geroago maiztasunekin eta kargatzaileen behar larriekin topo egiten dugu; izan ere, azken horiek ezin dute itxaron. Nahiago nuke inoiz burdinbidearen funtzionamendua ezin hobea izango balitz, baina horrela bada, beste parametro batzuekin funtzionatu beharko du. Italiako bezero batek Castelloko bati produktu baten 25 tona eguerdian eskatzen badizkio, kamioia arratsaldean irteten da eta bere helmugara helduko da hurrengo eguneko azken orduan.

Egia da ere errepidean arazo larriak daudela: gidatzeko egunak, araudi berriak, zirkulatzeko murrizketak, bideetako auto-pilaketak, azpiegiturak erabiltzeagatik ordaindu behar izatea, gasolioaren prezioa eta abar. Benetan, SSS eragozpen horietako baten batentzako irtenbidea izan daiteke.

SSS sustatzeko gaitzen diren laguntzak ikusi beharko ditugu. Zenbait ekobonoari buruz mintzatzen dira, baina egia da ere oraindik ez dela inolako laguntzarik mamitu. Badirudi Italian jada existitzen diren bideetan % 20eko beherapena eta bide berrietan % 30ekoa aplikatzen dela. Onuradunek — aplikatzeko hiru urteko epea duen eta oraindik ere arautu gabe dagoen programa baten arabera — urtero, gutxienez, 80 bidaia egin behar dituzte itsaso bidezko zenbait ibilbidetan.

Antza, argi dago SSS lehen urratsak ematen ari dela. Hala eta guztiz ere, hasierako gertakariak Bartzelonan izan ziren, hirurogeita hamarrek hamarkadan, baina fenomenoa ez zen kontsolidatu Katalunian duela hiruzpalau urtera arte. Egun Bartzelona-Genoa, Genoa-Bartzelona-Erroma, Bartzelona-Livorno, Valentzia-Livorno, Tarragona-Livorno eta Valentzia-Salerno lineak daude. Arrakastarik izan ez zuten proiektuak ere egon ziren, Boluda Taldeko Fos ontzi-enpresak Castelló-Livorno zurrera eramandakoa, adibidez.

Aurreko hizlariek izapidetzea eta maiztasuna aipatu dituzte garraio mota horren ahulgune gisa. Onartu beharra dago hori dela gaiaren funtsezko arazoetako bat. Bilbao eta Castellotik Italiarantz irtetzen den kamioi bat ez da La Junquera eta Ventimiglian geratzen. SSS hasi zenean, izapidetzearekin lotutako arazo larriak zeuden (adierazpenak, gai arriskutsuak kontrolatzea, adituen txostenak eta abar). Bestalde, maiztasuna ere prozesuaren oztopo gehigarria da. Zenbaitetan, goizeko hamarretan zamatutako kamioi bat hamalau orduz egon behar da zain ontziratuta aurretik eta geldirik dagoen ibilgailua, dirua galtzen ari den ibilgailua da. Eta aurretik esandakoari guztiari gidarien jarduerarik eza gehitu behar diogu, izan ere, gidariek gidatzen egon ala ez, ordainsaria eta kilometrajeagatik saria eskatzen baitute. Azken hori nolabait konpon daiteke trakzio- -buruak bidali beharrean erdiatoiak soilik bidaliz. Autonomoek eragiketa horiek nola planteatu ditzaketen bestelako gaia da.

Azkenik, ontziratuta aurretik zain egoteagatik eta ibilbideagatik beragatik, garraio saria jada ez da hain errentagarria eta errepide-garraioaren aukera nagusitu egiten da. Hala ere, egia da ontzia erabiltzeak ibilbideko herrialdeetan ezarritako murrizketen eta jaiegunen ondoriozko arazoak ekiditen dituela. Araudi berriaren arabera, zehaz-

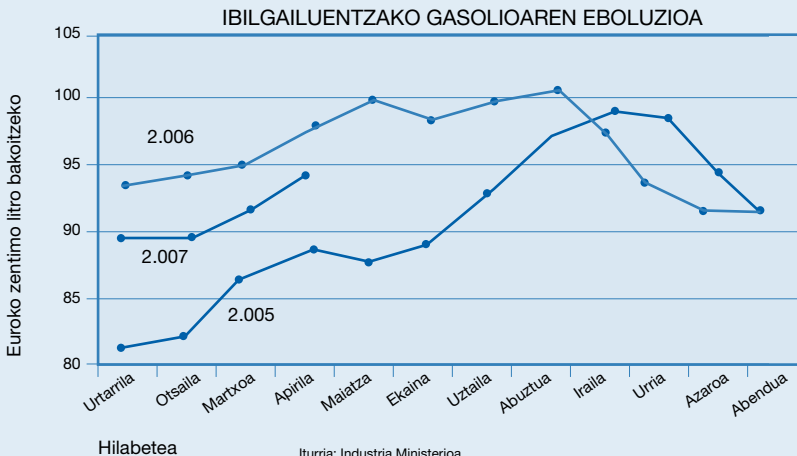
teke dago itsaso bidezko ibilbidea lana edo atsedena den gidarien jarduera kontuan hartzeari dagokionez.

Abantaila eta desabantailak ditugu beraz. Abantailen artean, aipatzekoa da aurrezten den erregai, kamioia gutxiago higitzen dela eta auto-ilararik ez egotea. Dena den, ibilgailuek gastatzen jarraitzen dute, nahiz eta ez ibili (amortizazioak, zergak eta abar).

SSSk zenbait ontzitan gai arriskutsuak eta hoztutako gaiak garraiatzea ahalbidetzen duenez, errentagarria izan daiteke erdiatoiak kargatu ditzaketen errepedeko garraiolariarentzat, fidagarritasuna eta arazoizko maiztasuna aurkitzen badituzte eta nolabaiteko diru-laguntzaren bat eskuratzetik badute. Hortik aurrera, enpresetako zirkulazio sailen eta bezeroen beraien pentsamoldea aldatzeko ahalegin handia egin beharko genuke, bere kultura eta inertzia baitute.

Errepideko arazoak

- Gidatzeko mugak:
- Gidatzeko egunen mugak – 561/2006 Araudi berria
- Gero eta murriztaileago diren zirkulazio-ordutegiak (Frantziako arazoa)
- Errepide eta autopistetako pilaketak (hiriguneak)
- Gasolioaren salneurriaren gorakada:
 - 2005eko urtarrileko salneurria (zergak barne)_ 80,81 zent. litro bakoitzeko
 - 2007ko apirilko salneurria (zergak barne)_ 94,37 zent. litro bakoitzeko
- Autopistetako bidesarietako salneurriak (beherapen bereziak kentzea)
- Gizarteko eta laneko arazoak



SSSk ekartzen dituen lehen irtenbideak



- Hasierako ibilbide gutxi
- Kangurua Bartzelonatik (70eko hamarkada)
- Egungo linearik garrantzitsuenak:
 - Bartzelona- Genoa (GNV)
 - Bartzelona- Erroma (Napoliko Grimaldi)
 - Bartzelona- Livorno (Napoliko Grimaldi)
 - Valentzia- Livorno (Napoliko Grimaldi)
 - Tarragona- Livorno (Suardiaz)
 - Valentzia -Salerno (Napoliko Grimaldi)
- Hasiera eskasak:
 - Arrakastarik gabeko proiektuak: Castelló – Livorno (Boluda) eta Tarragona – Savona (MedSeaways)
 - Irteera gutxi eta maiztasun irregularra
 - Lastertasun gutxi
 - Zenbaitetan gidarientzako oso “erakargarri” ez diren ontziak
 - Atzerapenak portuetako izapidetzeetan
 - Portuetako gehiegizko kostuak

Laburbilduz, kostua garestia da kamioientzat

Abantailak eta desabantailak	
ABANTAILAK	DESABANTAILAK
<ul style="list-style-type: none"> • Ontzi bidezko ibilbidearen iraupena < gidatzeko orduak (jatorria eta helmugaren artean). • Frantzia, Italia eta Espainian dauden trafiko murrizketak ekiditen dira. • Gidariak atseden hartuz bidaiatzen dute nahiz eta argitzeke egon takografoa “erabilgarri” bezala agertzea. • Auto ilara posibleak, eguraldi txarra, isunak eta abar ekiditen dira. • Kamioia gutxiago higatzen denez, tailerrea gutxiagotan joan behar dira: gurpilak, balaztak eta abar. • IMO zamak eta hozkailuetan daudenak garraiatzea ahalbidetzen du. • Zalantzarik gabe, zerbitzua ona bada, SSS errepidetik joatea baino errentagarriagoa da. • Atoiak soilik eramatea ahalbidetzen du. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trafiko sailetako “chip”a aukera hau erabil dezaten aldatzea _ planifikazioa zailagoa da hirugarren baten ordutegietara moldatu behar izateagatik. • Gidariak ere egiten ez dituen kilometroengatik kobratzen du. • Gidatzeko orduak eta ontzian atseden hartzeko orduak sinkronizatzea. “ordu erabilgarrien” legeri berria aplikatzeko orduan kontuz ibili behar izatea. • SSS lehia bezala kontsideratzen duten errepideko garraiolarien pentsamoldea aldatzea, aukera errentagarriagoa baita.

Zein litzake garraiolariarentzako Zerbitzurik egokiena?
<ul style="list-style-type: none"> • % 100 erregularra den zerbitzua • Ordutegi finkoak, egunaren arabera aldatzen ez direnak puntualtasuna • Ibilbidea errepidekoa baino azkarragoa izatea • Bidaiariarentzako kalitatezko zerbitzua • Portuko izapidetzea merkeago izatea • Portuetako eta aduanatako izapidetzeak kentzea (EBn baikaude) • Portuetarako sarbidea erraza izatea • Ibilgailuko tarifa errepideko kostua baino merkeago izatea