

ERREPIDEKO GARRAIOLARIAK INTERMODALITATEAREN AURREAN

ALBERTO IRISARRI-REN TXOSTENA

Alfredo Irisarri Castro bide, ubide eta portuetako ingeniaria da. SPIM aholkularitzako administrari solidarioa izanik, garraioaren eta logistikaren arloetan garatu du bere lan profesional guztia. CONETRANS eta CETM elkarteetako idaz-kari nagusia izan zen, eta CETM elkarteko lehendakaria zortzi urtez. Era berean, honako hauetan ere ardura handiko postuak bete ditu: Asturietako Printzerriko Gobernua, Espainiako Ingeniaritza Institutuko Garraioen Batzordea, eta Bide, Ubide eta Portuetako Ingeniarien Eskolako Garraio Batzordea. Eta, gainera, graduondoko hainbat zentrotan Garraio eta Logistika Estrategiako irakasle izan da.

Short Sea Shipping (SSS) izenekoa asko erabiltzen den gaia bihurtu da. Ikuspuntu guztiz pragmatiko batetik abiatuta, errepideetan garraiolariak garraio-kate intermodal hori zein kasuetan erabiliko duten, zein motatako garraiolariak erabiliko duten, eta non gertatuko den azaltzen saiatuko naiz, bostehun, hemezortzi, bederatz lineatan... gerta baitaitezke. Zalantzak argitzen saiatzeko eta SSSn barne har daitezkeen segmentuei buruzko informazio zehatza esku artean izateko, merkatuko azterketak egin ditugu eta Sustapen Ministerioari eman dizkiogu, intermodalitateari dagokionez PEIT (Azpiegituren eta Garraioen Plan Estrategikoa) plana garatzeko.

Iraganean, karga orokorreko eta beste espezialitateetako enpresaburuekin izandako elkarrizketetan eta bileratan oinarritutako azterketak egin genituen, SSSren bideragarritasunari buruz haien iritzi orokorra eta irizpidea zein zen jakiteko. Short Sea Shipping-eko Sustapen Elkarteak azterketa horiek eskatu zituenean, ez zuen helbururik adierazi, eta lan-ildoak konpainia espezializatuen esku utzi zuen. Funtsean, errepideko nagusiak itsasontzietara igotzearen antzeko ideia zen.

Enpresek eraginkorren iruditzen zaien garraiatzeko modua aukeratzen dute, betiere kostu-muga jakin batzuen barruan. Iraganeko hamabosteko Europar Batasunean, azken 30 urteetako esperientziak adierazi digu errepidea eta itsaso-garraioa izugarri handitzen ari direla eta beste bideek, aldiz, bere horretan jarraitzen dutela. Egoera hori hogeita bosten EBn aldatuko ez dela suposatuta beharko dugu. Hortaz, egunero kargatzaileen eta horien bezeroen konfiantza handitzeko gai diren bi modu daude. Errepideko garraioak SSS autobidearen ordezkoko ona dela argi ikusten duenean erabiliko du, hau da, konfiantza osoz betetzen den errutina bat bihurtzen denean eta erreminik ez dagoenean.

Orain dela urte asko Opel-entzat esperientzia bat abian jarri nuen. Casetasetik (Zaragoza) Koloniaraino zihoan tren bat muntatzea, hain zuzen ere. Nahiko modu

konplexuan egin genuen. Grebak topatu genituen edonon: Irunen, Poitiersen, Anguleman... Itsaso-portuen esparrura eramandako greba zeharka ezin horiek dira errepideko langileak geldiarazten dituztenak, baina haiek diotenez, ez dute alde zuretik joera negatiborik.

Errepideko garraioa handitzen ari da eta baita itsasokoa ere; baina, itsasoko garraioari dagokionez, iraganeko Sobietar Batasuneko herrialdeekin petrolio gordinarenekin eta ikatzaren salerosketa da gehien handitu dena. Frantziarekin, Alemaniarekin, Italiarekin edo Ingalaterrarekin egiten diren salerosketak, adibidez, kamioien bitartez egiten dira. Ildo horretatik, SSSK kasu jakin batzuetan bakarrik handitu ahal izango du bere ordainsaria. Hori horrela dela onartu beharko dugu, salerosketen antolamendu kontua besterik ez baita.

Espanian, errepideko garraioa oso ugaria da ipar-erdialdeko, hego-erdialdeko eta mediterraneoko korridoreetan eta Ebro ibaiaren ardatzean. Antzeko zerbait gertatzen da Irungo eta La Junquerako igarolekuetan. Horrek baztertze sozial eta politikoa dakar, eta, hortaz, alternatibak bilatzeko beharra sortzen du.

Irtenbide bat bilatzea ez da lan erraza. Nazioarteko garraioa urtean % 3 edo % 4 handitzen da, eta produkzio eta kontsumoko ereduak jarraibide oso argiak dituzte. Inork ez du stock nahi, denek garraio azkarra nahi dute, eta, horren ondorioz, zerbitzu hori ematen dien modua aukeratzeko dute. Errepideko garraiolariarentzat epeetan fidagarritasuna aldaezina da, eta hori beteko dela bermatzen ez baldin bada, hobe da horiekin hitzik ez egitea, ezta prezioari buruz ere.

Betiko eragiketekin alderatuta intermodalitateak dakarren antolamenduzko nahasmenaz gainera, errepideko langileak kezkatzen dituen beste gai bat ontzi-konpainien merkataritza-errespetua da, hau da, konpainia horiek bezeroak kentzeko kargatzaileengana joango ez direla guztiz bermatu behar zaie errepideko langileei. Errepidearen munduak SSS asfaltoa ontzien altzairuarekin eta, euskarri gisa, itsasoarekin trukutzen duen autobide neutrotzat hartzen ez badu, ez du inoiz horretan parte hartuko.

SSSz baliatzeko behar den dokumentazioa ere kezkatzeko arrazoia da. Garraioenpresek ontzira igotzeko beharrezkoak diren dokumentuak zehazteko eta betetzeko ongi kualifikatuak dauden administrari asko ez dituzte. Burokraziako prozedurak eta izapideak sinplifikatzeko borondate argia eduki behar da.

Inkestek eragiteko modu zehatzari ere garrantzia ematen diotela adierazi du. Garraiolariak ez dute trakzio-burua ontzian sartu nahi, denbora hori atsedean hartzeko erabili dezakeenean izan ezik. Bestela gertatzen bada, erdiatonia igoko dute bakarrik. Helmugan lana antolatzeari dagokionez, garraiolari gehienek ez dute trakzioa ontzi-konpainiaren esku utzi nahi eta lana beren baliabideekin edo kideen arteko akordioekin bitartez egitea nahiago dute. Oro har, garraiolariak ontzi-konpainiari aitortzen dioten funtzio bakarra itsasoko trakziolari-funtzioa da, besterik ez, eta, nola ez, itsasoko negozioan parte hartzeko asmorik ez dute.

Aurrekoa argi utzita; zein enpresa dira SSSren aukera erabiltzeko prest daudenak? Galdera horri entzuteko, sektorearen egitura aztertu behar dugu. Enpresa txikien

negozioa kilometroak egitean oinarritzen da, eta, argi dagoenez, ez dute itsasontzi-rik erabiliko. Hogei baimen edo gehiago dituzten enpresek beren garraio-zerbitzuan itsasoan zehar garraiatzea gehitu dezaketela pentsa dezakegu.

Kontuan hartu beharreko beste faktore bat errepideko garraioaren sektoreak jasaten dituen aldaketak dira.

Kamioi-eskaintza handiegia zuen herrialdea izatetik —sektorea aldatu da, eta langabetuek kamioi bat modu okerrean erosi eta merkatuan murgiltzen zireneko garaia jada bukatu da— zonalde jakin batzuetan eta urteko aldi jakin batzuetan kamioi-gabezia duen herrialdea izatera igaro da.

Langileak sektoretik ihes egiten hasi dira, lanak eta soldatak eraginda. Atzerriko garraiolariak ere zailtasunak jartzen dituzte zenbait bidaietarako. Espainia enplegu betearen mugan dagoen herrialdea da eta jendeak beste aukera batzuk aurkitzen ditu. Distantzia handiko operazio batzuen urritasunari araudi berrien ondorioak gehitu behar zaizkio (gidatzea eta atsedena, eta abar.).

Arrazoikoa da pentsatzea baldintza horiek SSS erakargarriago egingo dutela. Mediterraneoko aurrealdean linea berriak sortu dira eta atlantikoan ere aurreikuspen onak daude. Errepide-garraioak bere jarduerak beste garraio-modu batzuetara bideratzeko modua pentsatu behar du, eta ez salerosketen bolumenagatik bakarrik, baizik eta zailtasun soziokulturalengatik ere. Alternatiben artean ontzia dago eta baita, zergatik ez, trenbideko “freeway” famatuak ere.

Baina, distantzia motzeko itsaso-lineek funtzionatzen al dute? Baldintza jakin batzuk ematen badira, bai; baina, azken finean, baldintza garrantzitsuenak denbora eta kostua dira. Hasiera batean, 20, 21 edo 24 korapiloko abiaduran nabigatzen duten itsasontzien zailtasunetan pentsa dezakegu. Baina, kontuan hartu behar dugu egungo ontziek 29 korapiloko abiadan nabigatzen dutela, eta, EBko Garraioen Liburu Zuriak dioenaren arabera, trenak 18 km orduko batez besteko abiadan mugitzen direla. Kamioiei dagokienez, ahalmen handiko errepideetan bederatzik orduz gidatuta, gehienez ere 70 km orduko abiadan ibil daitezke, eta zenbateko hori 24 ordurekin zaitzen badugu, batez besteko abiada orduko 22 kilometrokoa dela ikusiko dugu.

Horrek esan nahi du funtsezkoena kalkuluak ongi egitea dela, eta, hain zuzen ere, hori da Enric Ticó aurreko txostenean adierazten zuen simulagailuaren helburua. Hori egiteko, hiri eta portu jakin batzuk hautatzen ditugu —denak ez, aurrekontuak direla eta—, eta Espainiako barneko hirien (Madril, Valladolid, Zaragoza...) beste herrialdeen arteko bideak ibilbideren batean lotzeko aukera ematen duten itsaso-kateak identifikatzen ditugu. Ildo horri jarraituta, 176 lotura potentzial egin ziren, eta horietan guztietan SSSrekin distantziak handitzen zirela egiaztatu zen. Ibilbidea luzeagoa zen bide horretan errepidean baino.

Hala ere, kamioien etenaldien araudia bete behar izatea eta gainerako mugak aintzat hartuta, ibilbide batzuen kasuan SSSren erabiliko du bidea merezi zuen. Ibilbide nahiko laburretan atzeratzen ziren, baina beste batzuek errepideen erregistroak berdintzen zituzten. Bestalde, ibilbide luzeetan, kasu gehienetan SSSk erregistroak

berdintzen zituen, eta beste batzuetan aurrea hartzen zien, baita egun batekoa ere. Kostuei dagokienez, antzeko zerbait gertatzen zen. Distantzia motzetan SSSk galtzen zuen, baina distantzia handitzen zen heinean geroz eta gehiago irabazten zuen, % 20 baino gehiagoko ehunekoetara heldu arte.

Kontuan hartu beharra dago kargatzaile batek bere enpresaren kalkuluak ez dituela soilik logistikaren arabera egiten, produkzioaren guztizko kostua ere kontuan hartuz baizik. Askotariko kostuak daude, besteak beste biltegiatze-kostuak eta finantza-kostuak. Laburbilduta, horrek esan nahi du SSSk kasu batzuetan balio duela eta beste batzuetan ez. Zenbait langilek hogeit hamar urtetik gora daramate mota horretako eragiketak egiten, Citroën-Gefco, esate baterako. Atlantikoko aurrealdeaz gainera, mediterraneoko aurrealdean eta hegoaldean jarduten duten lineak aurkitu ditugu.

Oro har, nire ustez, tamaina handiko enpresa batek —50, 60, 80 kamioi— SSSren aukera kontuan hartuko luke, ontzi-konpainiaren lehen aipaturako merkataritza-arloko fidagarritasuneko, prezioko eta neutraltasuneko baldintzak beteko balira. Pilaketa eta kontaminazioa, eta antzeko beste faktore batzuek gainera, errepideko garraioko enpresaburuek argi dute beren kanpo-kostuak eta, batez ere, erregaia debekatuko dituztela, eta izaera geostrategikoko aldaketa kontrola ezinen menpe daudela: gerrak, tentsio diplomatikoak, burtsako espekulazioa, eta abar. Errepideko eta itsasoko garraioaren mundua ekimen-gaitasun handiko inguruak dira eta beren artean harremanetan jarri beharko lirateke.

Ekimen pribatua izan beharko litzateke proiektu horiek abian jartzen dituen, baina sektore pribatuak ezin ditu bere mugak gainditu, eta bere jarduteko muga errentagarritasunaren menpe dago. Sektore publikoak kemen gehiagorekin ekitea beharrezkoa da. Nolanahi ere, hori eztabaidatzeke dago oraindik, eta ezin dugu ezer aurreratu. Teoria hutsak diren hausnarketak egin ditzakegu, besterik ez. Hiru urte barru, teoria hutsa den ala beharra den ikusiko dugu.