

LUÍS UBALDE CLAVER. Professor del Màster en Sistemes Ferroviaris i Tracció Elèctrica de la UPC



comissió
de
logística

El transport multimodal: Un revulsiu per al ferrocarril

L'èxit del servei del transport de mercaderies passarà per la multimodalitat ben gestionada.

A la nostra era, el desenvolupament de la civilització, activitat vocacional de l'ésser humà (en general), comporta la necessitat creixent del transport de mercaderies. Aquesta activitat de desplaçar coses té associada una activitat lucrativa, que aspira a ser tan eficient econòmicament com sigui possible, i uns impactes sobre l'entorn, menystinguts durant molt de temps, però que afortunadament, cada cop més, pesen en la sensibilitat de les persones.

Sota aquest plantejament, a dia d'avui el ferrocarril solament disposa a la Unió Europea d'una quota de mercat en les relacions interiors al voltant del 18%; en el cas d'Espanya aquest percentatge baixa al 4%. El ferrocarril es veu superat àmpliament per la carretera, malgrat que té una major capacitat de transport i unes millors prestacions, a la vegada que el seu cost extern (la monetització dels impactes sobre el medi) arriben a ser inferiors a una quarta part del de la carretera en termes homogenis de càrrega transportada per distància recorreguda.

Es pot incrementar la presència del ferrocarril en el transport de mercaderies? Calen noves infraestructures ferroviàries? Certament, és possible i la construcció de noves infraestructures, tot i que ajuda, no és una condició suficient d'èxit. Cal posar l'èmfasi en el disseny del servei. Un client d'aquest servei vol que la seva mercaderia arribi íntegra i en bones condicions a un determinat punt sota tres variables competitives: cost, temps i emissions de CO₂. No es preocupa pel mitjà de transport escollit o per si s'ha d'emprar una combinació de modes diferents, sempre i quan l'operador de transport garanteixi les condicions del servei i se'n faci responsable.



La raó de ser del transport multimodal és optimitzar la cadena de transport fent servir en cada tram el mitjà més eficient d'acord amb les característiques del servei

Estem parlant del transport multimodal. S'entén com a transport multimodal aquell transport en què s'utilitzen com a mínim dos modes de transport diferents per transportar una mercaderia, sent la unitat de transport una caixa, un palet, un contenidor, un semiremolc, etc., que pot ser manipulada durant el transport per facilitar el grupatge amb altres mercaderies. La raó de ser del transport multimodal és optimitzar la cadena de transport fent servir en cada tram el mode/mitjà més eficient d'acord amb les característiques del servei, amb la intenció d'aconseguir una oferta competitiva i reduir el cost generalitzat del transport, és a dir, la suma dels costos del servei de transport pròpiament i els costos externs.

Imaginem el trajecte de la mercaderia dividit en tres trams, que són l'anomenada "primera milla" o tram de recollida; el tram central, on la mercaderia viatja agrupada amb altres carregaments en sistemes d'alta capacitat; i finalment

l'anomenada "darrera milla" o tram de distribució. El ferrocarril, amb trens que poden arribar als 750 m en línies interoperables (a França, fins i tot hi ha autopistes ferroviàries on circulen trens de 850 m), pot esdevenir a Europa el mode adequat per al tram central dels recorreguts en corredors d'alta demanda, descongestionant el sistema viari.

Per descomptat, cal reforçar els nodes d'intercanvi modal per evitar ineficiències del sistema. I cal també potenciar la figura de l'operador multimodal. Aquest agent, que té certes similituds amb els transitaris, és el responsable de contractar i coordinar cadascun dels serveis de transport que integren el servei global multimodal contractat pel carregador.

Noves infraestructures estrenarà el ferrocarril. No obstant, l'èxit del servei per al transport de mercaderies passarà per la multimodalitat ben gestionada. Audentes fortuna iuvat.