

Cantidades transportadas, energía y costo para la sociedad



El coste del transporte de mercancías o de viajeros no se limita únicamente al precio de la energía consumida para realizarlo y a la amortización de las infraestructuras realizadas.

Para la sociedad incluye otros aspectos, por supuesto más difíciles de cuantificar pero perfectamente reales: contribución al efecto invernadero y a la contaminación atmosférica, daños para la salud de las personas, degradación del medio ambiente y pérdida de atractivo turístico para algunos de los parajes atravesados, nocividad sonora, accidentes de tráfico...

La sociedad soporta todos estos costes indirectos; por eso una correcta planificación por parte de los poderes públicos debe evaluar y comparar la eficacia y la oportunidad de los diferentes modos de transporte, eligiendo el más apropiado en cada caso concreto.



El interés del cliente: menor coste, fiabilidad, flexibilidad.



Para el "cargador", el que desea mandar la mercancía, no existe ningún modo de transporte ideal.

Lo importante para él es el precio, el tiempo del viaje, la regularidad y la fiabilidad del servicio, y también la flexibilidad de los horarios.

Optará por el modo de transporte más adecuado a sus necesidades según el tipo de mercancía, la longitud del trayecto y las infraestructuras disponibles.



La red ferroviaria actual no es competitiva



¿Por qué es tan limitada la red ferroviaria pirenaica?

Se suele achacar a las dificultades técnicas de la montaña. No obstante, eso no lo explica todo ya que en otros macizos el tren ha logrado imponerse, como por ejemplo en los Alpes.

Así pues, durante muchos años, los Pirineos han venido acumulando factores desfavorables para el desarrollo del ferrocarril: factores técnicos, debidos a la diferencia de ancho del ferrocarril español y europeo, - históricos con el cierre por Francia del ferrocarril Canfranc-Oloron, - económicos debido al desarrollo más tardío del sudoeste europeo.

Hoy día, como resultado de la saturación de la red viaria, la situación es más favorable al desarrollo del transporte ferroviario.



Los Pirineos en el horizonte

2020

La red de infraestructuras prevista hoy para los Pirineos ¿responderá a las necesidades del mañana?

Contestar esta pregunta es intentar prever el futuro... Y si bien la prospectiva* suele utilizar unas herramientas matemáticas e informáticas perfeccionadas, es todavía más un arte que una ciencia.

No obstante, es imprescindible a la hora de actuar porque determina nuestras opciones de hoy a la luz de los futuros escenarios posibles.



La red en el horizonte 2020

Los proyectos actuales diseñan la red del transporte pirenaico de 2020.

Hoy día, los diferentes actores (Estados, Instituciones y Entidades territoriales) parecen estar de acuerdo en llevar el tráfico carretero de mercancías hacia los ejes litorales, y modernizar las carreteras de montaña para el tránsito de viajeros.

Los intercambios locales y regionales, de poca distancia, seguirían siendo esencialmente viarios. Se contemplan soluciones para trasladar parte de los flujos internacionales hacia el modo ferroviario y marítimo, como la promoción del cabotaje o la realización de una travesía ferroviaria de gran capacidad. Estos proyectos son imprescindibles para canalizar el aumento de tráfico previsto en ese horizonte.



¿Qué tráfico se espera en 2020 ?

¿Cómo prever las cantidades de mercancías que atravesarán los Pirineos en 2020?

En primer lugar, se traza una curva del tráfico anterior y se prolonga para los años futuros, diseñando así un guión de referencia.

Después, variando determinados parámetros macroeconómicos establecidos por los expertos, se obtienen varias hipótesis entre las cuales se selecciona la más baja y la más alta, con el fin de proponer un abanico de tráfico para el futuro suficientemente realista.

En el horizonte 2020, esta técnica, aplicada a los Pirineos, nos permite contemplar un tráfico anual de entre 310 y 440 Millones de toneladas de mercancías.



Evitar la congestión

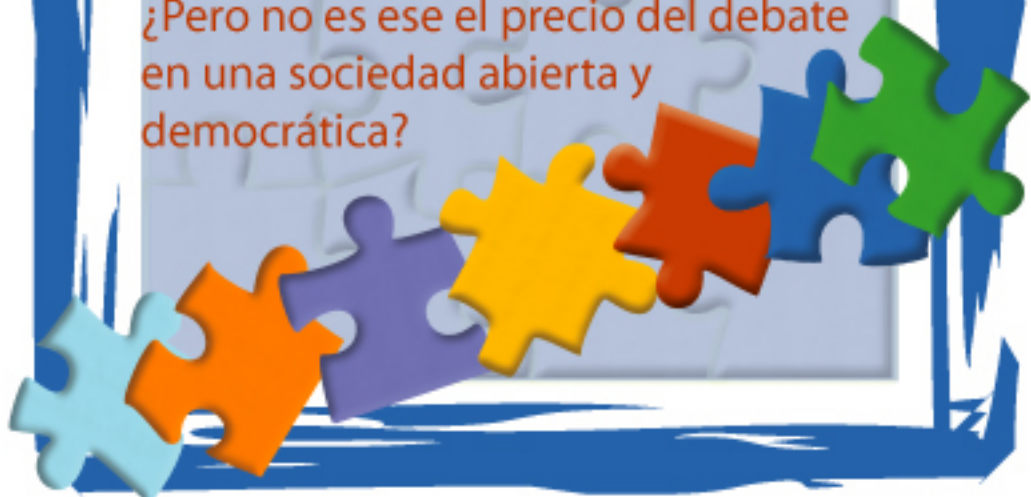


¿Qué medidas conviene adoptar para evitar la saturación que se espera en las redes de transporte pirenaicas?

El desarrollo de la multimodalidad, la gestión racional de los flujos y la innovación tecnológica, constituyen soluciones aceptadas por la inmensa mayoría.

Por supuesto, suelen surgir divergencias y conflictos a la hora de poner en marcha los proyectos. La financiación, las alternativas de trazados y de localización de centros logísticos, la reticencia de los usuarios a cambiar sus costumbres, son algunas de las cuestiones y dificultades que quedan por superar.

¿Pero no es ese el precio del debate en una sociedad abierta y democrática?



Transladar las mercancías a los barcos y los trenes

El mar y el ferrocarril, más respetuosos con el medio ambiente, deberían absorber la mayor parte del futuro aumento del tráfico transpirenaico. Es la prioridad que defiende la Unión Europea en cuanto al transporte de larga distancia, a pesar de que la carretera sigue siendo el mejor modo para el principio y el final de los trayectos. Ambos modos implican un menor impacto medioambiental, reduciendo la emisión de contaminantes y logrando mayor seguridad.



El objetivo de desarrollar una auténtica multimodalidad implica que se realicen importantes inversiones en materia de infraestructuras, que no serán rentables de inmediato. Por consiguiente, conviene que los deseos de un desarrollo sostenible se plasmen en soluciones factibles, planificadas y eficaces que permitan el paso a través de los Pirineos en el horizonte 2020.



La logística

necesaria para limitar el despilfarro



El calzado deportivo fabricado en Alemania que va a Portugal por carretera para que le pongan los cordones, es uno de los muchos ejemplos de mercancías que aún atraviesan inútilmente los Pirineos.

Para disminuir ese despilfarro, es imprescindible practicar un transporte inteligente. Esa es la tarea de los técnicos de logística que acompañan los esfuerzos de distribución del tráfico entre todos los medios de transporte.

Estos especialistas ayudan a los cargadores y los transportistas a optar por el modo de transporte más adecuado para determinadas mercancías y trayectos, pero también a limitar el despilfarro, Optimizando la carga y los trayectos.

Este es el objetivo último de la intermodalidad, aprovechar el modo de transporte más apropiado facilitando el intercambio entre modos.

