

Tarragona no consigue articular una red de 'autopista en el mar'

Bruselas quiere relanzar un sistema de transporte competitivo y eficiente que puede suponer un ahorro de hasta el 20% respecto a la carretera

Núria Riu Tarragona

■ De intermodalidad ferroviaria se ha hablado mucho durante los últimos años y, pese a que no acaba de fluir, por la ausencia de las conexiones adecuadas, ha estado presente en la agenda de los distintos gobiernos. Más desapercibida ha pasado la intermodalidad marítima, por la cual pujan todos los puertos deseosos de incrementar tráficos. Representa también una de las asignaturas pendientes de Tarragona, que no ha conseguido articular una red de 'autopistas en el mar' (o *Short Sea Shipping*).

Este concepto lo acuñó la Comisión Europea en el Libro Blanco del Transporte 2001 con un doble objetivo. Por un lado, mejorar la fluidez de las vías terrestres, al subir al buque los vehículos de carretera para reducir los kilómetros rodados. Y, por el otro, facilitar la accesibilidad de las regiones periféricas y las islas.

Las autopistas del agua están insertadas dentro del mapa de Redes Transeuropeas (TEN-T), con el objetivo de relanzar este concepto y que en 2020 los grandes centros de distribución de mercancías estén conectados entre sí. Están muy desarrolladas en el Báltico y el Mar del Norte, pero menos en el Atlántico sur y el Mediterráneo.

Sin embargo, algunos países como Italia incluso incentivan económicamente a quienes utilizan esas rutas alternativas. Una política que poco a poco va consolidando una red que conecta los principales puertos, aero-



El buque Scandola cubría el trayecto regular entre el Port de Tarragona e Italia. FOTO:DT

puertos y estaciones ferroviarias del Viejo Continente.

El Port de Tarragona tuvo una única línea, en este sentido, con

'Aún falta un largo recorrido pero la intermodalidad es una alternativa más'

Carlos Arola
Agente de Aduanas

el puerto italiano de Vado Ligure (Italia). Dejó de funcionar en abril de 2013, sin lograr celebrar su primer año en funcionamiento. El servicio, operado por la naviera Asa Lines y consignado por la empresa tarraconense Arola Aduanas, conectaba ambas ciudades en 24 horas.

Cuando se estrenó se establecieron dos frecuencias semanales, pensando en ampliar la oferta progresivamente, según incrementara la demanda. «Al principio el 50% de ocupación que teníamos era bueno, pero no obtienes beneficios. Esperábamos llegar al 75%, pero

no asumimos los mínimos que nos habíamos fijado», describe Carlos Arola. El problema no fue la demanda desde Tarragona, ya que el buque transportaba básicamente productos químicos y carga general, sino que el viaje de vuelta no salía a cuenta.

Con capacidad para un centenar de trailers y más de cincuenta contenedores, el buque Scandola dejó de operar tras no obtener las ayudas de Bruselas. La Comisión Europea consideró que este servicio no se ajustaba a los requisitos establecidos en su plan para pro-

mover el transporte intermodal y quitar tráfico de la carretera. «Cumplíamos todas las exigencias aunque ellos consideraron que no», lamenta Carlos Arola. De lo contrario podrían haber obtenido una partida de hasta dos millones para seguir operando el servicio.

Pese a ello, la Comisión Europea establece que las autopistas marítimas son aquellas con una regularidad de como mínimo tres servicios semanales. «Se inició en un momento en el que la situación económica tampoco era la actual», argumenta Carlos Arola.

La seguridad en los plazos de entrega, la reducción en las emisiones de CO2 y el hecho que el transportista puede descansar una vez ha cargado el camión representan las principales ventajas que destaca Arola. En cambio asegura que en estos recorridos cortos es difícil reducir el tiempo del desplazamiento. «Con este tipo de entregas no puedes competir con el camión», indica.

Un ahorro de más del 15%

Estas navieras normalmente hacen la entrega en 48 ó 72 horas. Además, solo se necesita a un conductor. Por ello, las compañías que han impulsado estas rutas lo han hecho pensando en el importante ahorro económico en el transporte. Éste oscila entre un 15 y 20%, dependiendo también según el precio de los carburantes.

Con todo, Carlos Arola apunta que la intermodalidad marítima «no sé si es el futuro, pero debe ser una alternativa necesaria». Y añade: «Aún falta un largo recorrido y siempre que cambias de medio hay unos gastos extraordinarios de tiempo, que implica que si la distancia no es excesivamente grande sea ineficaz, pero debe ser una opción más».

Los viajes particulares y el turismo también se han beneficiado de estas rutas. Aunque en este caso son puertos como el de Barcelona o el de Valencia los que han capitalizado esta demanda.

Libros

Un servicio legendario

Autor: Ken Blanchard

Editorial: Empresa Activa

■ A cualquier empresa le gustaría ser reconocida por su excelente calidad de servicio, sin embargo la mayoría de los clientes consideran que el servicios que reciben es, en el mejor de los casos, aceptable. En esta historia narrada por el reconocido Ken Blanchard pueden ver en acción cuáles son los requisitos para tener



un servicio que sea legendario, y también los obstáculos con los que se enfrentan quienes quieren conseguirlo.

El cerebro del inversor

Autor: Pedro Bermejo

Editorial: Pirámide

■ No todos los comportamientos responden a la lógica ni se explican mediante las teorías clásicas de la economía. Hay algo más, algo que nos lleva a actuar de un modo erróneo y a evitar las decisiones racionales. Las páginas de este libro te desvelarán por qué realizaste mal aquella inversión y apren-



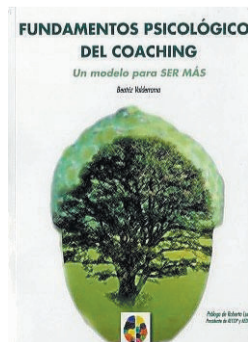
derás a no culparte por esas decisiones y los conocimientos necesarios para no volver a caer en esos errores.

Fundamentos psicológicos del coaching

Autor: Beatriz Valderrama

Editorial: EOS

■ El proceso de coaching tiene como objetivo ayudar al cliente a transformar su ser para conseguir sus metas. Si nos concentramos en desarrollar nuestro ser, luego podremos hacer y lograr más. Este libro presenta de forma clara y didáctica un modelo integral para el proceso del coaching que cons-



ta de seis fases coherentemente articuladas y pensadas para sacar el mayor partido a nuestras capacidades.