

Autopistas del Mar

El Puerto de Bilbao en las Autopistas del Mar

“El fomento transporte marítimo es uno de los ejes en los que se asienta el último documento programático que sobre este sector ha publicado la Comisión Europea. El Libro Blanco del Transporte “La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad” apuesta claramente por el transporte de mercancías por ferrocarril y por el Transporte Marítimo de Corta Distancia. En la práctica el Libro Blanco propone hacer más competitivo el transporte ferroviario, marítimo y fluvial frente al transporte por carretera, para limitar los efectos de éste último sobre la congestión de las redes viarias, el impacto medioambiental y la seguridad.”

Partiendo de los principios inspiradores de este documento, la Unión Europea ha ido definiendo las Redes Transeuropeas del Transporte, que tienen por objetivo garantizar la movilidad de personas y bienes, con infraestructuras de calidad, utilizando de forma óptima los recursos existentes, cubriendo todo el territorio y haciendo previsión de la conexión entre países. En este sentido, la Unión Europea ha definido una 30 de proyectos prioritarios dentro de la Red Transeuropea de Transporte. Uno de estos proyectos son la Autopistas del Mar.

Técnicamente el concepto de Autopista del Mar se define como “el segmento marítimo que conecta dos puertos (o cualquier combinación de puertos entre dicho segmento) interconectados a su vez con las redes transeuropeas y los corredores intermodales que, salvaguardando la cohesión social, configuran un sistema intermodal eficiente donde las mercancías son rápidamente transferidas entre modos a través de la optimización

de las operaciones portuarias, superando barreras naturales y áreas sensibles así como otros obstáculos geográficos.”

Las Autopistas del mar tienen por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos. Las autopistas del mar no deben excluir el transporte combinado de personas y mercancías, a condición de que predomine el transporte de carga.

El establecimiento de Autopistas del Mar presenta una serie de condicionantes de tipo geográfico, de volumen de mercancías transportadas y de accesibilidad interior y exterior de los puertos. Requieren además de unos servicios marítimos regulares que cumplan una serie de parámetros dirigidos a la reducción de costes. El objetivo es poder ofrecer un coste “puerta a puerta” competitivo con la carretera. Para ello es necesario que se complemente con los modos viario y ferroviario de la forma más eficiente posible.

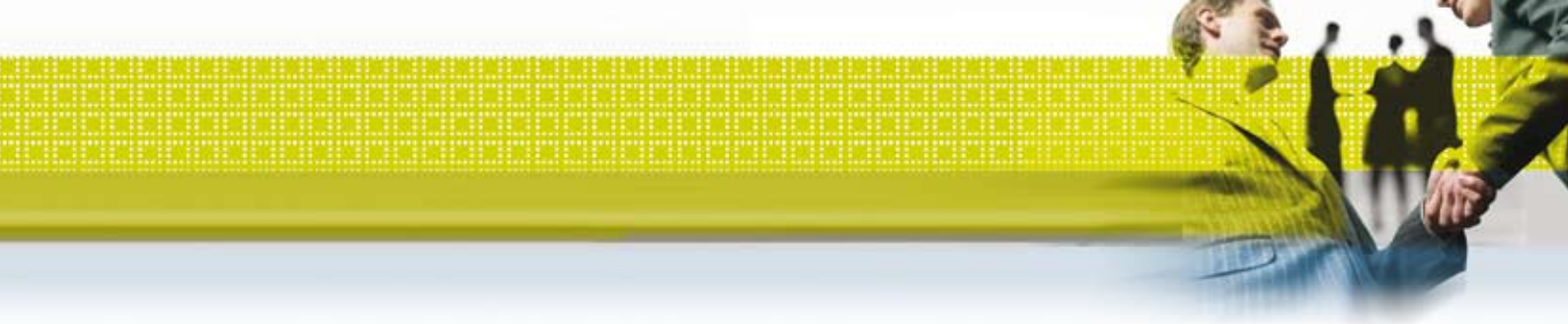
Se han designado cuatro corredores para el establecimiento de estas Autopistas del Mar:

- ➔ “Motorway of the Baltic Sea” para comunicar los países de la UE del mar Báltico con los de Europa Central y del Oeste.
- ➔ “Motorway of the Sea of western Europe” para comunicar



- Colapso del paso de Biriattou
- Congestión de Carreteras
- Altos costes de inversión infraestructuras de carretera
- Incremento de volumen de mercancía
- Containerización
- Peajes al transporte por carretera
- Intermodalidad del ShortSea Shipping
- Alta eficiencia energética
- Reducción del Impacto Medioambiental
- Normativa y Voluntad política de la UE

- Calidad del servicio inferior a la carretera
- Servicios portuarios al buque y mercancía mejorables
- Tarifas portuarias de mercancías inexistentes en carretera
- Trámites aduaneros
- Código de Seguridad ISPS en el puerto
- Compleja cadena logística - Elevado N° Participantes



España y Portugal con el Mar del Norte a través del arco atlántico.

➔ "Motorway of the Sea of south-east Europe" para comunicar el área del Mediterráneo más oriental.

➔ "Motorway of the Sea of south-west Europe" para comunicar España, Francia e Italia con la otra autopista del mar.

Considerando los puertos existentes en la fachada atlántica española, el Puerto de Bilbao supone un emplazamiento óptimo como punto de origen o destino de una autopista del mar con la Europa Atlántica, entorno que absorbe ya la mitad del tráfico marítimo del puerto de Bilbao.

En particular, recientes estudios han realizado un exhaustivo análisis de la viabilidad de este tipo de tráfico concluyendo que las rutas existentes entre el puerto de Bilbao y los puertos de Brujas y Dunkerque reúnen los requisitos de calidad estipulados por Europa para detentar la categoría de autopistas del mar.

La viabilidad de una autopista de mar depende tanto de factores de ubicación geográficos, como de características propias del puerto, pasando por los requerimientos del mercado. Los estudios consideran inicialmente viables los tramos marítimos superiores a 450 millas, con un volumen de unas 15.000 plataformas al año y con una excelente red de comunicaciones desde el puerto a las redes transeuropeas de autopistas y ferrocarril.

Del mismo modo, entre las características propias de las terminales, los muelles deben contar con una línea de atraque de 250 m., un calado superior a 8 m., una rampa ro-ro de doble calzada, grúas portainer, un sistema administrativo sin trabas

aduaneras y una garantía de al menos dos salidas semanales. Todas estas características definen al Puerto de Bilbao.

Con el nuevo muelle A3, de 900 m de longitud, 20 m. de calado y un rápido acceso a las redes ferroviarias y viarias de transporte, que también continúan experimentando constantes mejoras, Bilbao aprueba con creces el examen europeo. A ello se suma la existencia de la plataforma electrónica 'e-puertobilbao', un sistema informático integrado que permite una comunicación rápida y directa entre todas las partes. La zona de influencia favorable en cuanto a tiempos de entrega es el restringido a un radio de influencia de 300 km del puerto, es decir, el formado por las provincias de Álava, Asturias, Vizcaya, Burgos, Cantabria, Guipúzcoa, Rioja, Navarra, Palencia, Soria, Valladolid y Zaragoza.

Si bien cualquiera de las dos opciones se presenta como muy viable, el caso del eje Bilbao - Brujas es la opción más contemplada por los operadores, como lo demuestra el hecho de que ya existan varias líneas en el Puerto de Bilbao que operan en este recorrido. En este trayecto los plazos de entrega se equiparan a los del transporte por carretera con el valor añadido de suponer unos ahorros para los transportistas que oscilan entre el 12% y el 25%. Las estadísticas señalan que esta autopista del mar por sí sola provocaría una reducción en el tráfico rodado por el paso de Biriadou de 900 camiones a la semana, cumpliendo así sus objetivos primeros: la disminución del tráfico en las carreteras europeas y, por consiguiente, su impacto medioambiental. Todo ello, además, a un menor coste.

*Txaber Goiri,
Director de Competitividad*