

## Los puertos en Euskadi dentro de las RTEs

Inmaculada Ugarteche  
Directora de Uniportbilbao

### SUMARIO: I. INFRAESTRUCTURAS.- II. SUPERESTRUCTURA.

En primer lugar quiero agradecer a los organizadores de estas Jornadas por haber invitado al sector portuario a participar en las mismas.

Durante las ponencias de las mañanas se ha pasado prácticamente de largo en la contribución de los puertos en esa red Transeuropea de transporte.

Desgraciadamente, los puertos europeos, a pesar de haber inventado la dicha red aún cuando no existía la propia Unión Europea, como bien recordaba en el acto inaugural el Alcalde de Bilbao, el Puerto de Bilbao que ya comerciaba con el resto de Europa, dio lugar a la creación de la ciudad de Bilbao. Y estamos hablando del año 1300.

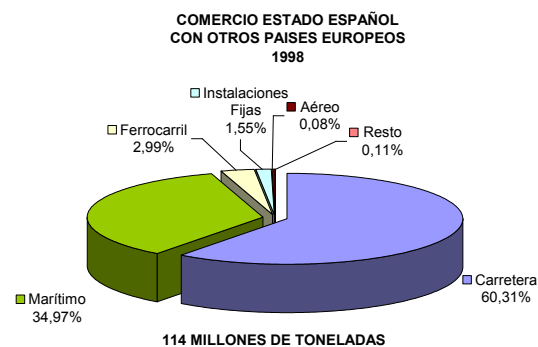
Como representante de 120 empresas relacionadas con el Puerto de Bilbao, empresas responsables tanto de la infraestructura portuaria como del equipamiento y logística de la red marítima de transporte, tratare de dar una visión general de los retos a los que se someten los Puertos de Euskadi, dentro de la Red Transeuropea de Transporte.

No cabe duda que un factor determinante para del movimiento portuario, es la infraestructura. Podemos decir que en las relaciones con Europa, el País Vasco es un privilegiado tanto en cuanto cuenta con tres puertos que son puerta de entrada y salida de mercancías de o hacia el resto de Europa.

Por centrar el campo en el que nos movemos, y considerando que en el temario propuesto no aparecen más alusiones al modo de transporte marítimo que esta ponencia, me permito incorporar algunas cifras estadísticas para abordar el tema con una visión de lo que representan los puertos en el entramado europeo de transporte.

El estado español comerció en el año 1998 (últimas cifras corregidas disponibles) con el resto de Europa con un volumen total de 114 Millones de toneladas.

La distribución de esos 114 Millones de toneladas por medio de transporte es la siguiente:



(El gráfico incluye países europeos no comunitarios)

Para tomar medida de lo que este transporte significa basta con dividir por las 24 Tm. de media que cargan los camiones en transporte internacional camiones el resultado son 2.875.000 camiones que anualmente transitan desde o hacia España.

Por ejemplo, en 1998 España intercambió con Polonia algo más de 1.500.000 Toneladas de las cuales aproximadamente el 50% se transportaron por carretera. Estas mercancías, aunque no comunitarias, utilizan la red transeuropea de transporte.

Con estas cifras, calcúlese el impacto medio ambiental y la carga que soporta la red de carreteras en Europa.

El gráfico demuestra también, que los puertos son el segundo modo de transporte utilizado en los intercambios.

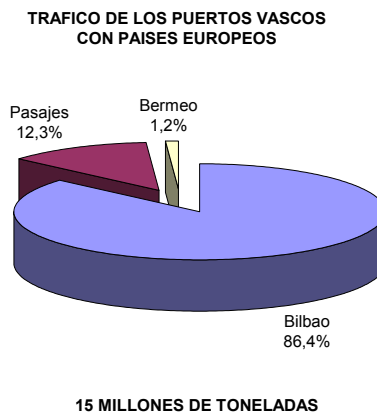
Los Puertos Vascos participan en ese comercio con algo más 15 Millones de Toneladas lo que viene a representar un 13,2% sobre los 114 Millones comentados.

De los aproximadamente 28 Millones de Toneladas que mueve anualmente el Puerto de Bilbao, el 43 % de las mismas tuvieron origen y destino en el resto de Europa.

De los 4,2 Millones de Toneladas del Puerto de Pasajes el 67%

De las 450.000 Toneladas del Puerto de Bermeo prácticamente el 100% son con Europa.

Los puertos vascos están integrados por méritos propios en la red Transeuropea de transporte.



Habitualmente, cuando se trata el tema de los puertos dentro de la Red Transeuropea de Transportes se asimila a las Infraestructuras portuarias.

En mi opinión, hablar de los puertos en este contexto debe ser hablar de

- Infraestructura
- Superestructura: Equipamiento portuario
- Servicio: Organización logística: *Intermodalidad*

## I. INFRAESTRUCTURAS

Infraestructuras portuarias son obras civiles caras que en el caso de los Puertos de Bilbao<sup>1</sup> y Pasajes son pagadas por los importadores/exportadores que los utilizan, y en el caso de Bermeo, puerto de interés regional corren por cuenta del Gobierno Vasco.

<sup>1</sup> Conviene matizar sin embargo, que el Puerto de Bilbao en su última obra de ampliación con un dique de defensa de 3 kilómetros de longitud obtuvo apoyo económico de fondos FEDER por aproximadamente 1/8 de la inversión.

Tal vez este sea el ejemplo más cercano de la disparidad de criterios que existe en estos momentos en Europa al hablar de financiación de Infraestructuras Portuarias.

La Comisión Europea<sup>2</sup> aboga, en estos momentos, por el reparto de los costes por el uso *infraestructuras* de transporte entre los usuarios de las mismas: "el que utiliza paga". El programa europeo establece que para el año 2005 deberá estar armonizado.

La fase 1ª (1998-2000) prevé la realización de un "Inventario sobre prácticas públicas de financiación y tarificación de puertos".

La convivencia de puertos privados y públicos por un lado, y la variada titularidad de estos últimos (municipales, gobierno local, administración central, administración centralizada con autonomía, cámaras de comercio, etc), provoca que los avances en la equiparación de sistemas no sean demasiado visibles y que a la fecha se trabaje en este inventario, que me permite recordar el que por el año 1985 en entonces "Port Working Group" de la CEE, y en el que el Puerto de Bilbao fue un activo participante, realizó con fines similares.

Cuando hablamos de repartir los costes de uso de la infraestructura también nos referimos a algunos *gastos de mantenimiento* en los que incurren los puertos con cargo de diversos presupuestos públicos o a cargo del usuario (en el caso de los puertos de Bilbao y Pasajes). A modo de ejemplo se pueden citar los gastos en dragado o balizamiento etc, que por asimilarnos a un medio por todos nosotros utilizado, como es la carretera, equivaldrían a la señalización vertical u horizontal o a la simple limpieza de la maleza de los arceles.

El tema de la armonización tarifaria entre puertos europeos es complejo y costará llegar a la fecha programada del 2005 con resultados positivos.

## II. SUPER-ESTRUCTURA

En el segundo aspecto que he comentado, el del equipamiento portuario, la situación también es compleja, si bien prevalece la iniciativa privada sobre la pública, lo que hace moverse en parámetros de rentabilidad económica.

En el caso de Bilbao y Pasajes, las Autoridades Portuarias construyen la infraestructura y la sacan en concesión a operadores privados que deben realizar importantes inversiones para adecuar los muelles a la manipulación de mercancías y buques.

Para hacernos de nuevo una idea, en el periodo 1999-2000 las inversiones privadas superarán en Bilbao los 8.000 Millones de Pesetas.

Cifra que considero nada desdeñable y que sin embargo NO consigue incluir a las empresas marítimo portuarias en la categoría de "industriales" que les permitan acogerse a p.ej. los PROGRAMAS DE AYUDAS FINANCIERAS A LA INVERSIÓN DEL SECTOR INDUSTRIAL.

En el País Vasco, hasta la fecha, este tipo de ayudas están dirigidas a empresas industriales y/o transformadoras, o empresa de servicios prestados a las mismas (servicios a estas técnicas, de explotación electrónica, de reducción del impacto medio ambiental, de estudios de mercado o de apoyo a la innovación industrial a estas industrias)

En ningún programa publicado hasta la fecha se acoge al *sector auxiliar del transporte* en el que está catalogada la actividad marítimo-portuaria.

<sup>2</sup> COM (1998) 466 final. Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE.- Libro Blanco presentado por la Comisión.

Antes de entrar en el último apartado el de Servicios-Organización Logística-Intermodalidad, conviene volver a recordar que los Puertos considerados de interés general en el Estado Español (Bilbao y Pasajes entre ellos) compiten a su vez con otros modos de transporte como hacía referencia al inicio de la exposición.

- Respecto a al transporte por carretera, el pasado año, la (Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de Junio, recogía por vez primera medidas dirigidas a según sus palabras “...eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros mediante la imputación del coste de la infraestructura a los transportistas”
- En el transporte por ferrocarril, el libro blanco, sobre “Tarifas justas para el uso de infraestructuras” esquematiza los cánones ferroviarios de los distintos países que los aplican (8 de los 15) entre los que no se encuentra España.

Por completar el apartado de las infraestructuras / superestructura, los puertos del País Vasco, se han ido adaptando y previendo las necesidades. Las condiciones físicas de Bilbao han permitido aprovechar el Abra para duplicar es espacio portuario. Pasajes ha reorganizado su espacio interior y mira hacia fuera de la bahía valorando la posibilidad de construir un puerto exterior. Bermeo ha surgido de un puerto pesquero.

Los puertos en el panorama europeo compiten, en palabras textuales del mencionado libro blanco, “*encarnizadamente*”<sup>3</sup> entre ellos, y como he venido comentado, hasta la fecha en inferioridad de condiciones respecto a otros modos de transporte. ¿Se imaginan a los ferrocarriles, a las carreteras haciendo ofertas?

Sin embargo no debemos perder de vista que la *competitividad* de los puertos no se basa exclusivamente en las infraestructuras. La capacidad y el equipamiento son las condiciones necesarias pero no suficientes.

Aquí es donde aparece el apartado de Servicios: Logística de transporte: INTERMODALIDAD

En una reciente encuesta que hemos lanzado sobre las empresas vascas involucradas en el comercio exterior, en cuyo análisis estamos trabajando estos días, está comprobando que a la hora de decidirse por un modo u otro de transporte, las empresas en primer lugar consideran como variable determinante

1. El Precio
2. El Tiempo de tránsito
3. La Frecuencia

Quedando en último lugar la denominada “Complejidad en la contratación” atribuida al sector marítimo.

Y cuando se habla de precio, tiempo, y frecuencia se habla del transporte “puerta a puerta”. Origen-Destino.

Los puertos vascos van modificando su estructura física, creciendo, pero hay que convertirlos en verdaderos intercambiadores modales.de valor añadido.

---

<sup>3</sup> COM (1998) 466 final....El sector de los puertos marítimos funciona a menudo en líneas comerciales y presenta un alto grado de competencia: los puertos marítimos tanto del mismo Estado miembro como de Estados miembros distintos compiten encarnizadamente en busca de clientes. Hay una tendencia perceptible hacia una mayor participación privada en las actividades portuarias, sobre todo las de naturaleza predominantemente comercial como la manipulación de la carga. ...

Si en el escenario europeo la carretera y en menor medida el ferrocarril son para los puertos sus competidores, en el “hinterland” de los puertos, en su zona de influencia terrestre, ambos modos de transporte son sus grandes aliados.

Pero además en este apartado, igualmente, juega un papel fundamental la armonización aduanera y la dotación de servicios telemáticos de comunicación entre las distintas aduanas nacionales de tal forma que se llegue a equiparar el tiempo de tránsito por un puerto a lo que puede ser el de un camión en destino.

Las últimas tendencias en el modelo europeo de Puertos abogan por la “cooperación” entre agentes de la cadena de transporte y avanzan en propuestas de modelos *de transporte intermodal*.

Recientemente - Diciembre 99, - la Comisión Europea en el informe relativo a los “avances en la aplicación del programa de acción sobre intermodalidad y transporte intermodal de mercancía en la Unión Europea” (COM 97 243 de 29 de Mayo), recoge algunos aspectos sobre los que trabajar resumidas en estas cuatro iniciativas:

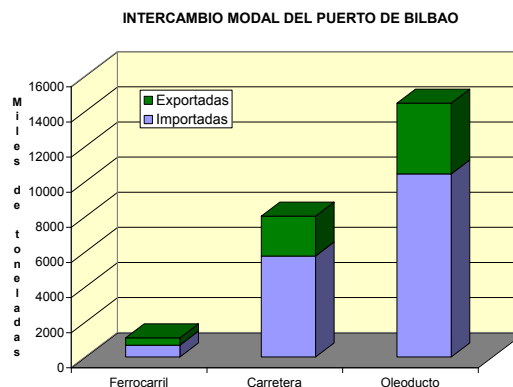
1. Desarrollo de aplicaciones más integradas del sistema inteligente de transporte para fomentar la intermodalidad.
2. Creación de aplicaciones de comercio electrónico para el transporte intermodal de mercancías.
3. Ampliación de las actividades sobre gestión de la cadena de suministro, la logística y la intermodalidad en el transporte de mercancías.
4. Demostración del potencial del transporte intermodal de mercancías para las cadenas de suministro.

Iniciativas, que tal vez ahora aparezcan identificadas, *pero sobre las que las comunidades portuarias llevan trabajando muchos años*.

Iniciativas europeas que precisan en muchos casos *algo más* que la financiación de estudios. Se pueden presentar decenas de estudios, proyectos, etc, relativos a p.ej. a ferries rápidos entre Europa, proyectos piloto en comunicaciones inter agentes etc. a los que les falta bajar al “día a día”. Afortunadamente alguno de ellos da sus frutos.

En el futuro de los puertos vascos seguirán apostando por mejorar más aún su intermodalidad.

¿Deben los puertos vascos comunicarse con las redes de ferrocarriles y carreteras definidas en la Red Transeuropea de Transporte? Sí; siempre y cuando esas conexiones les permitan incrementar su hinterland.



Planteándose como favorecedores de otros puertos competidores o de otros modos igualmente competencia, cuando se aventuran más amenazas que oportunidades. ¿Está tan claro?

En este momento para los Puertos Vascos puedo decir que no parece prioritario conectarse con redes de alta velocidad / velocidad alta de ferrocarril. Existen las suficientes dudas razonables como para creer que este tipo de redes no pueden admitir mercancías por tres características de los trenes de mercancías:

1. Menor velocidad de los trenes (A futuro no parece que la mercancía demande más velocidad a mayor precio)
2. La incidencia del mayor peso de los trenes de mercancías sobre el trazado
3. El mayor número de “problemas” que generan los trenes de mercancías, que se traducen en mayores medidas de seguridad.

Existen otras prioridades como por ejemplo, mejorar la capacidad de las comunicaciones ferroviarias existentes, de más de hace un siglo, que en el caso de Bilbao, y a pesar de ser el puerto con mayor volumen de tráfico interno ferro-portuario están saturadas.

En dicha intermodalidad, además de una coordinación de medios e infraestructura, requiere de la coordinación entre los proveedores marítimos (consignatarios, transitarios, estibadores, remolcadores, prácticos, autoridades portuarias), con los propios operadores de transporte por carretera y por ferrocarril.

- El transporte por carretera, adolece en Bilbao, de una falta de estructura empresarial que resta competitividad al conjunto de servicios ofrecidos a los usuarios del Puerto. Falta de estructura que se traduce en transporte en crecimientos menores de los deseados en el volumen de mercancías manipulados. Los trabajos desarrollados por Uniport hasta la fecha han resultado infructuosos.
- En el segundo modo, transporte por ferrocarril, desde la asociación que dirijo, se ha realizado una experiencia pionera con la colaboración de todas las partes involucradas identificado las necesidades actuales y participando en la planificación a largo plazo de infraestructuras ferroviarias de acceso al Puerto de Bilbao.

En el conjunto de la red transeuropea de transportes (*Energía, Telecomunicaciones, Transporte*), un puerto puede considerarse como una muestra perfecta de laboratorio. La participación de los mismos en los intercambios modales, la distribución de energía y la masiva utilización de tecnología de la información, les hacen sin duda ser unos sistemas completos y complejos que merecen el apoyo incondicional de la Unión Europea

Para finalizar, ¿qué demandan los puertos de Bilbao / Pasajes, en la Europa del futuro:

- Armonización financiación entre puertos
- Armonización financiación respecto a otros modos de transporte
- Armonización aduanera inter-europea
- Estandarización y homologación de herramientas de telecomunicaciones
- Dentro de cada puerto
- Entre los distintos agentes de los distintos puertos
- Entre las distintas aduanas etc. etc

Conseguidos estas demandas al menos el mercado será más transparente, se conseguirá recortar los costes ambientales, y se evitarán los falseamientos en la competencia.