



# **El puerto de Bilbao se la juega al sacar a concurso una segunda terminal de contenedores**

La Autoridad Portuaria de Bilbao no cesa en su empeño de hacerse un hueco en el tráfico internacional de contenedores, a pesar de la traumática experiencia de hace casi dos décadas, cuando tuvo que salir al rescate de las estibadoras locales. La entidad ha decidido sacar a concurso público la adjudicación de una segunda terminal de contenedores. La nueva terminal se ubicará en la última superficie ganada al mar en el Abra Exterior, que en su fase actual es de 232.530 metros cuadrados. La construcción de la segunda fase en el denominado Espigón Central comenzará este año y sumará 300.000 metros cuadrados más.

En un comunicado, la dársena que preside Ricardo Barkala asegura que la decisión “es el resultado de diversos procesos de consulta que apuntan a una oportunidad de crecimiento de tráfico de mercancía contenerizada en el puerto de Bilbao, contrastado por el expreso interés mostrado por varios operadores

internacionales”. Ahora, los armadores más activos en la dársena son la francesa CMA CGM y la ítalo-suiza MSC.

La nueva instalación entraría en competencia directa con la de CSP Iberian Bilbao Terminal, participada en un 39,5% por la china Cosco, que explota una superficie de 438.000 metros cuadrados y tiene capacidad para dos millones de teus. A la luz de las últimas cifras oficiales, el puerto de Bilbao cerrará 2022 con un tráfico de contenedores que rondará los 500.000 teus, por debajo de los 539.000 de 2021 y lejos de su máximo histórico de 638.447 teus de 2018.

Estos datos de capacidad y evolución del tráfico de contenedores ilustran el riesgo asumido por el puerto de Bilbao al sacar más oferta al mercado “para la captación de nuevos tráficos y líneas navieras”, que “constituyen objetivos estratégicos de la autoridad portuaria”, señala la institución en el comunicado emitido tras su último consejo de administración. No obstante, operadores de la dársena aseguran que “si el puerto ha sacado a concurso una segunda terminal, es porque tiene algún candidato en firme”. Otra de las opciones que barajaba la autoridad portuaria era dedicar el espacio ganado al mar a un proyecto industrial más ligado a la carga general. La dársena añade que los operadores internacionales que han mostrado interés en el concurso “constatan que el puerto cuenta con una posición favorable para ser una alternativa real al problema de la congestión de los puertos del norte de Europa, a lo que se une la posibilidad de atraer líneas regulares transoceánicas directas y de captar tráficos de tránsito”.

La concesión será por un plazo máximo de 40 años y el tráfico mínimo anual será de un teu por metro cuadrado concesionado. Las empresas interesadas podrán presentar sus propuestas en el plazo de tres meses y optar a una parte o a todas las superficies disponibles en ambas fases del Espigón Central.

El tráfico de contenedores es un nicho que se ha desarrollado tradicionalmente

con dificultades en el puerto de Bilbao. De hecho, en 2005, cuando había dos estibadoras en el negocio del contenedor (ATM y TMB), la autoridad portuaria tuvo que invertir 11 millones de euros para salir en auxilio de ambas concesionarias y recuperar una superficie de prácticamente 150.000 metros cuadrados, un espacio previamente consensuado por las citadas empresas. Ese año, el movimiento de contenedores de la dársena fue de 503.000 teus, similar al de hoy. Después de varias operaciones mercantiles entre corporaciones, las concesiones de ATM y TMB, a excepción de la superficie recuperada por el puerto, se diluyeron bajo el paraguas de Cosco a través de CSP Iberian Bilbao Terminal, que dispone de dos líneas de atraque que suman 1.500 metros.

Los expertos consultados sostienen que “no se puede comparar lo que pasó en 2005 con la situación actual”. Subrayan que “el retroceso en el negocio del contenedor no es exclusivo del puerto del Bilbao, sino que es general debido a la contracción del consumo, la invasión de Ucrania y la crisis energética”. Además, añaden que “entonces se perdió una estibadora, pero la superficie concesionada se ha mantenido, y, si bien es cierto que el nivel de ocupación de la terminal no es alto, también es verdad que no es lo mismo mover hoy un contenedor que hace casi 20 años, porque la automatización de las terminales y de los barcos ha permitido optimizar los espacios”.

Por último, los mismos medios concluyen que “el puerto de Bilbao tiene que poner en valor el acuerdo laboral de la estiba, que es único en España y un foco de confianza para cualquier operador internacional que esté dispuesto a invertir, además de la competitividad en las estadías de los barcos, que van de las 18 a las 24 horas, todo ello con el objetivo de recuperar las líneas deepsea directas que tenía con América Latina”.

Sin embargo, otros analistas consultados cuestionan la idoneidad de la decisión del puerto que preside Barkala porque “una segunda terminal de contenedores no implicará un incremento del tráfico, sino el desvío de volumen de carga desde la terminal existente a la futura concesión», por lo que “no generará ingresos adicionales para la entidad que justifiquen el retorno requerido de la inversión

pública ya realizada”. En su opinión, la autoridad portuaria “debería asegurar a través de los pliegos que no se va a producir un traslado de volumen dentro del puerto, sino un aumento de tráfico sobre el actual”. En el escenario de hoy día, con un ocupación del 25% en la terminal de Cosco, las mismas fuentes se preguntan “si añadir otros 1.200 metros lineales de atraque en dos muelle generará un incremento neto de las tasas por el tráfico de contenedores”.