

Bilbao amplía el plazo para la nueva terminal de contenedores a petición de los licitadores



El plazo de presentación de ofertas para hacerse con la segunda terminal de contenedores del puerto de Bilbao se ha ampliado un mes a petición de los potenciales empresas interesadas, según confirman portavoces de la entidad que preside Ricardo Barkala. En concreto, tal como publicaba el BOE de ayer, los licitadores tendrán hasta el próximo 29 de mayo para entregar sus plicas a la dársena vasca.

Los medios de la autoridad portuaria argumentan que su decisión se basa en que “la evaluación por parte de los licitadores de los contenidos y el alcance de las bases y los requerimientos establecidos por los pliegos del concurso, además de la resolución de las dudas y las consultas que se vienen realizando al respecto, y la preparación documental de las eventuales propuestas, son procesos complejos y de alcance detallado”. Asimismo, añaden, “se une el periodo vacacional de Semana Santa”, por lo que “se ha considerado retrasar un mes el plazo para presentar ofertas para poder facilitar su presentación”.

La nueva terminal de contenedores, que podrá ocupar hasta 535.000 metros

cuadrados en el Abra Exterior o Espigón Central, es la gran apuesta de futuro del puerto de Bilbao. En los últimos años, no ha soplado el viento de cola para el negocio de contenedor en la rada vasca, que cerró 2022 con 496.624 teus y un descenso del 7,85%. No obstante, en sus recientes comparecencias públicas, el presidente Barkala ha subrayado que “contamos 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 tráfico de tránsito”.

Las señales que la autoridad portuaria ha recibido del mercado para apostar por una segunda infraestructura de contenedores han sido, al parecer, positivas. Según fuentes sectoriales solventes, “antes de publicar el concurso, el puerto disponía de tres cartas de interés”. Este extremo coincidiría con las palabras del propio Barkala, que, en diferentes foros públicos, se ha hecho eco de que “varias navieras del grupo de las cinco más importantes del mundo” y “algunos terminalistas, unos vinculados a armadores y otros que no”, han mostrado su interés por el nuevo desarrollo de la dársena.

La nueva terminal entrará en competencia directa con la que CSP Iberian Bilbao Terminal, participada en un 39,5% por la china Cosco, explota sobre una superficie de 438.000 metros cuadrados. Esta terminal tiene capacidad para dos millones de teus al año. El armador con sede en Suiza MSC y el francés CMA CGM son los principales clientes de la dársena en el negocio del contenedor, por lo que, según los analistas, “es difícil no vincularles” con la decisión de la autoridad portuaria de sacar más oferta al mercado. Esta publicación se ha puesto en contacto con las oficinas centrales de ambas navieras para confirmar su interés por la futura terminal de contenedores en el Espigón Central, aunque no ha recibido respuesta.

En cualquier caso, como también ha venido repitiendo el presidente del puerto de Bilbao, “no es cuestión de trasladar tráfico de la actual terminal a la nueva, lo que tampoco justificaría una inversión de más de 100 millones de euros por parte de ningún operador”. De hecho, “si no hay una oferta de futuro para el puerto, el concurso quedaría desierto”.

MOVIMIENTOS EN EL NEGOCIO PORTUARIO DE CONTENEDORES EN ESPAÑA

La ampliación para presentar ofertas también ha coincidido con pocos días de

margen con la inauguración de la terminal de Boluda en Santander y con el anuncio de que Dubai Ports World (DP World), uno de los grandes gestores portuarios internacionales, romperá amarras con la Autoridad Portuaria de Tarragona, donde abandonará su concesión de 130.000 metros cuadrados y capacidad para 500.000 teus anuales. El gigante estibador con sede en Dubai dispone de un potente brazo de servicios marítimos de corta distancia en los puertos del norte de Europa que explota a través de Unifeeder Group.