

LA AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-NANTES- SAINT NAZAIRE

[Versión imprimible en pdf](#)

Fernando Menéndez Rexach
Ingeniero de Caminos

EL CONTEXTO DE LA POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES

La formulación conjunta de los objetivos generales de transporte por la Unión Europea queda reflejada en las publicaciones de los libros blancos de transporte, pues bien, en todos ellos se ha propugnado la potenciación del transporte marítimo de corta distancia. La reiteración de su aparición indicaba, sin duda, que la realidad estaba lejos de alcanzar el potencial que tiene este segmento de transporte marítimo, que es el modo de movilidad más sostenible.

El mantenimiento de la potenciación del transporte marítimo de corta distancia ha ido evolucionando conceptualmente desde las meras formulaciones de incremento del cabotaje de corta distancia ("short sea shipping") a las más concretas expresiones de autopistas del mar, en donde se pretende conceptualizar al modo marítimo la modalidad primordial del transporte por carretera.



El primer libro blanco de transporte comunitario publicado en 1991 propugnaba el crecimiento del transporte marítimo y en concreto del "short sea shipping" (sss). El segundo libro blanco presentado en 2001 hablaba expresamente de las autopistas del mar. En el tercer libro blanco del año 2011 se rebasan los conceptos modales del transporte: carretera, ferroviario, aéreo y marítimo y se contempla su integración promoviendo el desarrollo de corredores multimodales de transporte, lo que conlleva en paralelo hablar de los principales ejes de transporte que son los que vertebran la Unión Europea y los que, por tanto, tienen bajo su óptica los responsables comunitarios de la política de transportes.

Detengámonos brevemente en este último libro blanco de transportes de referencia para esta década y consideremos aquellos aspectos más relevantes en relación con nuestro tema. Se plantean tres grandes objetivos que afectan de lleno a las autopistas del mar:

- Descarbonizar el transporte
- Mejorar el rendimiento en cuanto a la eficiencia energética de los vehículos
- Potenciar el transporte multimodal

Establece una previsión de crecimiento del tráfico de pasajeros en el horizonte de 2050 del 50%; porcentaje que llega hasta el 80% en el caso de las mercancías. En paralelo con estas previsiones globales de evolución de la demanda de movilidad recoge los objetivos siguientes:

- Reducción de las emisiones de CO₂ al 60% en el año 2050, respecto a los datos de 1990
- Transferir el 30% del transporte por carretera a más de 300 kilómetros a otros modos en el horizonte de 2030, porcentaje que se amplía al 50% en el horizonte de 2050
- Triplicar la red de alta velocidad ferroviaria en el horizonte de 2030 y en el horizonte de 2050 la mayoría de los viajes de media distancia deben ser canalizados por el ferrocarril
- Todos los puertos principales deben estar conectados al ferrocarril

De esta manera se espera una contribución sustancial del transporte al cumplimiento del objetivo energético de la Unión Europea a 2020 el conocido, 20/20/20; es decir:

- 20% reducción de los gases de efecto invernadero
- 20% de incremento de la eficiencia energética
- 20% de participación de las energías renovables

Posteriormente a la presentación del tercer libro blanco y como concreción de las propuestas contenidas en el mismo se formuló una materialización en las infraestructuras de transporte, "dirigida a transformar el mosaico de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos y canales en una red de transportes unificada", *Connecting Europe Facility* (CEF).

La red principal de transportes definida "eliminará los cuellos de botella, modernizará las infraestructuras y dinamizará las operaciones de los transportes transfronterizos para pasajeros y mercancías de toda la Unión Europea".

Esta red principal ha sido seleccionada dentro de una red global analizada y aparece reflejada en los mapas adjuntos.

Esta red principal debe estar finalizada en 2030, con coste total estimado de 500 000 millones de euros, de los que el total estimado para el período financiero 2014-2020 asciende a 250 000 millones €, en los que la aportación comunitaria ascenderá solo a 31 700 millones € dentro del programa específico CEF, a los que se añadirán otros 10 000 millones € procedentes de los Fondos de Cohesión, porcentajes muy inferiores a las financiaciones anteriores vía fondos de cohesión o Feder. La aportación comunitaria será como máximo el 20% del coste total del proyecto, correspondiendo el resto a las instituciones nacionales y regionales y al sector privado.

Estas actuaciones se concentrarán como vemos en el mapa en los corredores principales de transporte que deben abarcar un mínimo de tres Estados miembros y un mínimo de tres modos de transporte y dos tramos transfronterizos. Dos de ellos afectan a España, uno en la fachada mediterránea y otro en la fachada atlántica, en ésta se encuentra el puerto de Gijón como puerto principal, (uno de los 83 seleccionados a nivel comunitario) formando parte del corredor atlántico sur.

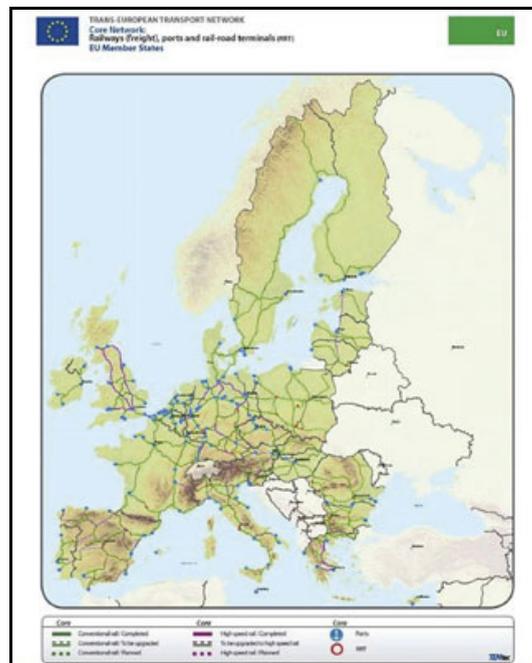
Los corredores principales seleccionados tienen previsto, además, una modalidad novedosa de gestión, ya que se contempla el nombramiento de un coordinador comunitario, quien presidirá la plataforma de interesados establecida para cada uno de ellos y constituirán un importante instrumento para garantizar la coordinación, la cooperación y la transparencia.

APLICACIÓN AL ARCO ATLÁNTICO SUR

En el ámbito europeo, la situación de partida del cabotaje marítimo de corta distancia era muy distinta según las distintas áreas geográficas, así mientras que en el Báltico, el mar del Norte y el Mediterráneo tenía ya un peso significativo, en otras áreas tenía un desarrollo incipiente, como era el caso de la fachada atlántica sur europea. Ante este hecho se llevaron a cabo diversas iniciativas entre los gobiernos español y francés, con el fin de promover en concordancia con los objetivos comunitarios ese tipo de transporte marítimo entre ambas fachadas.

El primer hito administrativo de esta iniciativa quedó reflejado con la suscripción de un acuerdo el 3 de julio de 2006 para la constitución de la Comisión Intergubernamental hispano-francesa responsable de la organización, realización y seguimiento del proceso de selección de ofertas. Su cometido prioritario era la convocatoria de un concurso público internacional, para lo que se requería la elaboración de los correspondientes pliegos de condiciones, técnicas y administrativas, que permitieran la posterior selección de ofertas y, en su caso, la firma de los correspondientes contratos. El marco de potenciales interesados quedaba circunscrito básicamente al sector privado, ya que la presencia del sector público era meramente simbólica, como garante de la disponibilidad y apoyo de los correspondientes puertos terminales. Lógicamente eran las navieras las que deberían liderar las ofertas presentadas y el grupo de socios interesados.

Los gobiernos francés y español, asimismo, acordaron una ayuda a fondo perdido que en el caso del gobierno español ascendía a 15 millones de euros por cada autopista del mar, siendo equilibrada la participación de cada Estado, lo que elevaba el máximo de la ayuda a 30 millones de euros, que sería asignada a cada una de las ofertas ganadoras, pagadera durante tres años con el compromiso de mantener el servicio al menos durante cinco años. Por su parte, el Estado francés, fijaba en un máximo de 41 millones de euros el volumen total de la aportación. Esta subvención se justificaba por la necesidad de apoyar en sus inicios un tipo de servicio que con el tiempo alcanzaría su madurez y ya no necesitaría



Mapa de los corredores principales en diciembre de 2011



Barco RO-PAX y desembarco de vehículos. Foto: Autoridad Portuaria de Gijón.

de este tipo de apoyos.

El concurso era abierto y podía ser seleccionada más de una oferta, de hecho, el propio título del concurso se refería a la "selección de proyectos relativos al establecimiento y explotación de una o varias autopistas del mar entre España y Francia en la fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte". También se contemplaba la posibilidad de recurrir a ayudas comunitarias, siendo esta una iniciativa de los concursantes. Estas ayudas comunitarias tenían una componente básica que era la constatación de la canalización de tráfico por la autopista del mar frente al uso carretero, así evaluaba los vehículos-kilómetro o toneladas-kilómetro transferidas desde uno a otro modo.

En abril de 2007, el día 17, fue publicada en el BOE la convocatoria oficial del concurso, en similar fecha en el Diario Oficial de la República Francesa y poco después en el Diario Oficial de la Unión Europea. El plazo de presentación de ofertas se fijó para el día 5 de noviembre del mismo año. Durante los casi siete meses de plazo para la presentación de ofertas se produjeron distintas iniciativas para tratar de configurar grupos, siempre sobre la base del liderazgo de una compañía marítima, y contando con la presencia de algunos de los puertos principales españoles y franceses. Quedaba además, abierta la posibilidad de que

el tramo de cabotaje hispano-francés formara parte de un itinerario más amplio y la conexión marítima se extendiera a puertos de terceros países, si bien dichas prolongaciones no eran objeto de subvención por parte de los Estados convocantes del concurso.

El día 5 de noviembre de 2007 finalizó el plazo de presentación de ofertas, con la existencia de tres grupos en liza, cada uno encabezado por una naviera:

- Brittany Ferries con los puertos de Santander y La Rochelle
- GLD Lines, (Grimaldi y Louis Dreyfus Lines), con los puertos de Gijón y Nantes-Saint-Nazaire
- Transmediterránea (Acciona) con los puertos de Vigo y Nantes-Saint-Nazaire, a los que posteriormente se deberían incorporar Algeciras y Le Havre.

La Comisión Intergubernamental analizó las ofertas presentadas y el 27 de febrero de 2009 se firmó en París el protocolo que ponía en marcha el proyecto sobre la base de incluir las dos ofertas seleccionadas por dicha comisión, que tenían al puerto de Nantes-Saint-Nazaire como único nodo francés y a los puertos de Gijón y Vigo como nodos españoles. Después de un laborioso proceso de ratificaciones gubernamentales y parlamentarias en ambos países el 8 de septiembre de 2010 el buque ro-pax "Norman Bridge" realizó la primera travesía entre Nantes y Gijón. Antes había sido resuelta una reclamación presentada por una naviera centro europea alegando que eran ilegales las ayudas concedidas a esta autopista del mar, lo que no dejaba de ser paradójico, pues no existía servicio similar lo que quedó recogido entre las razones de desistimiento de la reclamación presentada.

Merece llamarse la atención sobre la complejidad y dificultad de todo el proceso administrativo del concurso sobre la autopista del mar, ya que iniciado formalmente en 2006 transcurrieron algo más de cuatro años hasta su puesta en servicio, hecho llamativo pues entre todos los procesos entonces en marcha, (que no eran pocos), fue el que antes se llevó a cabo con éxito, hasta el punto de constituir un referente dentro de la Unión Europea. Uno de los principales problemas que plantea tan largo proceso es el relativo a la validez de la oferta; incluso sin crisis económica son muchos cuatro años para poder mantener exactamente los términos de la oferta: demanda, fletes, energía, modelo de negocio, etc. No digamos, si entre medias se produce una crisis como en la que estamos inmersos; de ahí que una conclusión clara era la voluntad de acortar plazos, sin perder garantías en el proceso de licitación.

LA AUTOPISTA DEL MAR GIJÓN-NANTES

La selección de Gijón como nodo portuario español fue una sorpresa; no así en el caso de Nantes-Saint-Nazaire, que contaba con una gran tradición de este tipo de servicios, sobre todo con Inglaterra. En el puerto de Gijón apenas habían tenido continuidad los pocos servicios que se habían llevado a cabo. Gracias a ellos disponía de las infraestructuras portuarias para poder atender a este tipo de tráfico, pero era un desconocido en este tipo de licitaciones. No obstante, tenía un activo muy importante y era la geografía: su localización, centrada en la fachada cantábrica, daba un peso importante al número de vehículos-kilómetro que se desplazaban desde la carretera al modo marítimo y relativamente equilibrados los que se realizaban en territorio español y en el francés, ya que el itinerario marítimo constituía la hipotenusa de un hipotético triángulo rectángulo cuyos catetos eran los tramos terrestres.

Además, las 14-15 horas de navegación entre Gijón y Nantes-Saint-Nazaire permitía poner en servicio la autopista del mar con un solo barco realizando tres servicios semanales y con dos barcos, seis, lo que acotaba el riesgo de la operación, al tiempo que esa duración de la travesía le hacía apto para captar, tanto tráfico de pasajeros, como de mercancías, y en éstas, tanto de vehículos sin acompañar,

como con conductor, pues la mayor parte de la travesía se llevaría a cabo en horas nocturnas. Este tiempo de navegación hacía posible, a su vez, que los camiones fueran acompañados de sus conductores, ya que su tiempo de descanso diario ocurría con el camión parado en el barco y al desembarcar en el otro extremo tenían todo el tiempo legal de conducción para ser utilizado.

La captación del tráfico de pasajeros también se veía favorecida por ese tiempo de travesía marítima, compatible con la disponibilidad de camarotes para la noche y con la incorporación posible de una amplia gama de vehículos destinados al transporte de personas: automóviles, autocaravanas, autobuses, etc. Estas características del servicio permitieron una eficaz comercialización del servicio de la autopista del mar, rebasando las previsiones iniciales estimadas a partir de los estudios de demanda llevados a cabo. Los estudios de demanda estaban centrados básicamente en el análisis de la demanda potencial del entorno de ambos puertos: Gijón y Nantes, utilizando la información proporcionada por documentos aduaneros, además de entrevistas cualificadas a los sectores principales generadores de cargas en esa relación: empresas siderometalúrgicas, pizarra, automóvil, transportistas, etc.

TRÁFICOS ACUMULADOS SEPTIEMBRE 2010 MAYO 2012	GIJÓN - ST. NAZAIRE		TOTALES	MEDIA	%
	VEHÍCULOS	Camión	13.227	50,10	51,95%
No Acomp.		3.506	13,28	13,77%	
Coche		6.765	25,63	26,57%	
Camper		1.022	3,87	4,01%	
Moto		863	3,27	3,39%	
Bus		79	0,30	0,31%	
TOTAL		25.462	96,45	100%	
PASAJEROS	Pasajero Camión	23.780	90,08	63,27%	
	TOTAL	37.584	142,36	100%	
GIJÓN - ST. NAZAIRE					
VEHÍCULOS	Camión	9.326	35,33	44,54%	
	No Acomp.	1.896	7,18	9,05%	
	Coche	7.581	28,72	36,20%	
	Camper	1.176	4,45	5,62%	
	Moto	880	3,33	4,20%	
	Bus	81	0,31	0,39%	
	TOTAL	20.940	79,32	100%	
PASAJEROS	Pasajero Camión	25.922	98,19	72,98%	
	TOTAL	35.518	134,54	100%	

Tablas de evolución de tráfico. Septiembre 2010-mayo 2012

Siempre se planteó la autopista del mar como una oportunidad adicional al servicio de los transportistas terrestres, no como una competencia, de tal manera que su puesta en servicio permitiría ampliar el área comercial de su actividad, rebajar costes, establecer alianzas o acuerdos con transportistas de otros países, etc. El largo período transcurrido hasta su puesta en servicio permitió difuminar las posibles oposiciones planteadas, en el sentido de que podía reducir la venta de toneladas por kilómetro y por tanto reducir la facturación del transportista. La puesta en servicio de la autopista del mar puso de manifiesto que el abanico de usuarios potenciales era superior al detectado en los estudios previos, ya que no solo era un servicio para ser utilizado por los entornos de los puertos, sino que, además, iba a ser aprovechado en aquellas largas cadenas de transporte europeo, como un eslabón adecuado para mejorar el funcionamiento de la totalidad de la cadena.

Los volúmenes de tráfico de mercancías atravesando los Pirineos rebasan los 120 millones de toneladas, con una participación minoritaria del ferrocarril, en el entorno de los 5 millones de toneladas, y están concentrados en los dos pasos fronterizos extremos, por donde circula más del 90% del total, siendo algo mayor el porcentaje que atraviesa por La Junquera que por Irún. Así, son del orden de ocho mil camiones diarios los que circulan por este último paso fronterizo y a una parte de ellos la autopista del mar Gijón-Nantes ofrece una alternativa marítima. El 8 de septiembre de 2010 se inició el servicio por el ro-pax "Norman Bridge" entre Nantes y Gijón, barco que dispone de dos mil metros lineales de bodega y camarotes de 2 y 4 plazas para más de seiscientos pasajeros. El horario de salida era las 21 horas y el de llegada las 11 horas, con tres expediciones semanales por sentido y parada el sábado para labores de mantenimiento. Poco tiempo después de iniciado el servicio se adelantó la salida del domingo a las 16 horas para adaptarlo a las peticiones de los transportistas y poder estar a primera hora de la mañana del lunes en ruta.

Los tráfico captados por la autopista del mar destacan por las siguientes características:

- Variedad de segmentos de viajeros y mercancías: camiones, con o sin conductor, plataformas, coches nuevos, pasajeros con su propio coche, caravana, moto, autobuses, plataformas, etc.
- Progresión creciente de usuarios, hasta el punto de haber tenido que aumentar, significativamente, la capacidad del buque.
- Fidelización de usuarios: tanto de cargadores, como de transportistas.
- Fomento de la intermodalidad ferroviaria, al llegar los coches nuevos en trenes completos desde el interior peninsular.
- Estacionalidad más acusada en el tráfico de pasajeros que en el de mercancías, siendo el invierno la temporada de menor movimiento.
- El domingo es el día de la semana de mayor demanda de mercancías en el sentido norte, debido al objetivo de aprovechar al máximo la semana para realizar las tareas de transporte.
- El plazo menos perentorio del transporte de vehículos nuevos permiten que estos sean cargados con una cierta flexibilidad hasta completar la carga del barco, mejorando los coeficientes de ocupación.
- Mayor volumen de tráfico de mercancías sentido norte, Nantes, que sentido sur, Gijón, aproximadamente 60/40; con volúmenes mensuales superiores a los 1200 vehículos comerciales.
- Ligero mayor volumen de tráfico de viajeros en el sentido sur, Gijón, que en el sentido norte, Nantes, 52/48; con gran estacionalidad en el verano, con valores superiores a 4.000 pasajeros en agosto
- Aunque no existe un análisis exhaustivo de las matrículas de los vehículos, destacan los transportistas: españoles, portugueses y franceses, aunque es muy frecuente la presencia de otras nacionalidades: ingleses, belgas, holandeses, alemanes, marroquíes, etc.
- El área del noroeste peninsular y el entorno amplio de Nantes son las principales zonas generadoras de carga, confirmándose los estudios de demanda realizados: productos siderúrgicos, pizarra, coches nuevos, productos de alimentación, etc. No obstante hay detectados movimientos pertenecientes a largas cadenas logísticas, donde uno de sus eslabones corresponde a la autopista de mar.

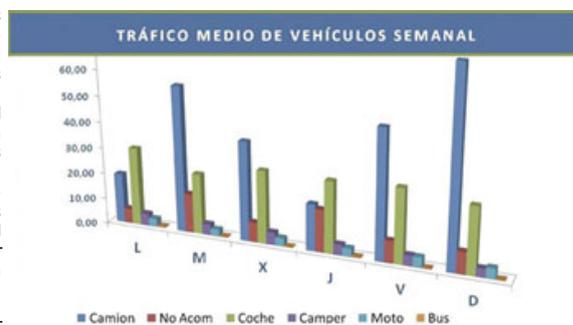
Los tráfico captados y su progresión están muy por encima de las previsiones realizadas con los análisis de la demanda efectuados y eso pese a la situación de profunda crisis económica y a la consiguiente reducción de la actividad. Esta positiva situación se produce en todos los segmentos de tráfico canalizados por la autopista del mar: camiones, plataformas, turismos, etc. La entrada en servicio de la autopista del mar puso de manifiesto la complejidad del tratamiento de la estiba en un tipo de tráfico de estas características, donde como hemos comentado se superponen diferentes segmentos de tráfico con una diferente modalidad de estiba. Los camiones con conductor no requieren la presencia de estibadores, no así, los vehículos comerciales sin conductor, que sí lo exigen. En el umbral del cumplimiento del segundo año de actividad está previsto, en la oferta presentada, pasar en el tercer año de funcionamiento a la segunda fase en la explotación de este servicio con dos innovaciones básicas:

- La introducción de un segundo buque en la línea para poder proporcionar un servicio diario por sentido
- La oferta ferroviaria complementaria desde Nantes hasta las inmediaciones de Lille, para servicio de plataformas

Los grados de utilización del servicio permiten aventurar una exitosa entrada en servicio del segundo buque, pues en todos los estudios teóricos realizados una condición de principio para el éxito del servicio marítimo de corta distancia es la cadencia mínima y, sin duda, la frecuencia diaria constituye un indicador generalmente admitido como servicio mínimo. En una relación nueva como la establecida entre Gijón y Nantes, era razonable iniciar el servicio con menor frecuencia, pero con carácter provisional, además, los ratios de ocupación que permiten cotas de rentabilidad positivas, solo se alcanzan con un volumen de oferta suficiente de, al menos un servicio diario por sentido.

CONCLUSIONES

La primera conclusión que cabe extraerse es la validez del objetivo europeo de la potenciación del transporte marítimo de corta distancia y en concreto de las autopistas del mar. Tienen sin duda un potencial innegable, si bien para su inicio y durante los primeros años, requieren de apoyo público hasta poder consolidarse dentro de un mercado muy competitivo. Todo ello contribuye al fomento de la intermodalidad y a la potenciación del transporte más sostenible, como lo es el modo marítimo. También cabe destacarse el amplísimo segmento de demanda de transportes, tanto de viajeros como de mercancías, susceptible de beneficiarse de la implantación de este tipo de servicios, tanto camiones con su conductor como distintas plataformas sin conductor, cargas de distintas clases, etc. Otro tanto cabe decirse de los viajeros, con una amplia gama de usuarios, siendo predominante los que viajan con el propio vehículo.



Puede afirmarse que la autopista del mar es un servicio europeo, ya que no solo sirve a los usuarios de los países donde se sitúan los puertos, España y Francia, sino también y en no pequeña medida a numerosos países: Portugal, Bélgica, Holanda, Alemania, Inglaterra, etc, e incluso a terceros países como Marruecos. El rápido proceso de maduración del servicio acaecido durante estos dos años, lejos de haber tocado techo, abre a la puerta a distintas posibilidades, algunas de ellas derivadas de la pertenencia a unos de los corredores recientemente seleccionados, "Connecting Europe", que permitirá además derivar fondos a conexiones terrestres, carreteras y ferrocarril y éstas, no sólo de corta distancia.

Otros artículos relacionados con: [movilidad](#), [Transporte](#), [desarrollo sostenible](#)



©2009 Revista Ambienta <<Accesibilidad>>