



Domí Alonso / Asetrabi

Los centros de transporte españoles envidian el enfoque europeo público-privado

Un debate de la patronal Asetrabi abre el melón de cómo impulsar estas plataformas pese a las voces contrapuestas de los principales actores

IÑAKI CARRERA | Bilbao

27 de noviembre de 2024



Las distintas visiones de cómo afrontar el desarrollo de las plataformas logísticas centraron la última jornada organizada por la [Asociación Empresarial de Transportes de Bizkaia \(Asetrabi\)](#), que [preside Sonia García](#), y la Diputación Foral del territorio, en las instalaciones de Aparkabisa (Centro de Transportes de Bizkaia) en Valle de Trápaga. El presidente de la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE), Ramón Vázquez, defendió que “hay que superar las visiones particulares y localistas” e ir hacia “un enfoque global que conjugue los intereses del Estado”. “Así pasa en el resto de Europa, donde hay un modelo muy claro de participación público-privada, de partenariado entre la Administración Pública y el capital privado para desarrollar los proyectos. Sin embargo, en España, la inversión [en plataformas logísticas] es muy baja respecto a la de sus vecinos europeos. Y, además, las rentabilidades que persiguen los inversores cuando realizan estos desembolsos son también mucho más altas porque requieren más riesgo”, declaró Vázquez.



Domi Alonso / Asetrabi



“Hay un modelo muy claro de participación público-privada en Europa”

Ramón Vázquez Presidente de la Asociación de Centros de Transporte de España (ACTE)

En España, la estrategia logística se apoya en el modelo de Terminales Intermodales y Logísticas (Tilos) del ministerio de Transportes, pero “la competencia es de las Comunidad Autónomas, que tienen planificaciones y formas de actuación muy diferentes en la materia”, añadió. Como contraste a este modelo, el responsable de Acte puso el ejemplo de Italia, que tiene “el programa Interporto que cubre gran parte del territorio”. “Allí les llaman ‘freight villages’, ciudades de transporte que han absorbido potentes inversiones y que presentan una gran diferencia respecto a [los centros de transporte de] España, que todas tienen acceso ferroviario”, subrayó Vázquez.

Por su parte, la directora general de Aparkabisa, Ana Belén Quijada, puso el contrapunto a las palabras del presidente de ACTE. “Mi visión se centra en el ámbito de Aparkabisa y de los centros de transportes de Bizkaia, y apuesto por que los planes y las actuaciones del día a día vayan desde lo local hacia lo global. Bizkaia no tiene absolutamente nada que ver con los otros territorios del País Vasco y con las otras provincias del Estado”, defendió Quijada.

LA FALTA DE SUELO NO CONTAMINADO CONDICIONA EL DESARROLLO DE CENTROS LOGÍSTICOS EN BIZKAIA

“Desde principios del siglo pasado, Bizkaia ha mantenido una economía basada en la industria, lo que ha condicionado nuestras infraestructuras. Cuando cae la siderurgia, esa actividad se reconvierte en servicios. Ahora se empieza a reflexionar sobre la conveniencia de retomar la actividad industrial en un formato que no tenga mucho impacto en el medio ambiente. Además, somos una provincia pequeña donde el suelo es un bien limitado. Esa actividad histórica sí nos ha dejado suelo libre, pero contaminado. Si el suelo está limpio, automáticamente, los ayuntamientos lo destinarán para vivienda o zonas de recreo. Los suelos restantes tienen un elevado nivel de contaminación, lo que exige grandes inversiones en su limpieza y largos períodos de tiempo”, indicó la responsable de Aparkabisa.



“Bizkaia ha mantenido una economía basada en la industria, lo que condiciona sus infraestructuras”

Ana Belén Quijada Directora general de Aparkabisa

Quijada también se refirió a los retos que afronta Aparkabisa, el centro de transportes por carretera de referencia en Bizkaia con 315.000 metros cuadrados de superficie para la distribución que están repartidos en las localidades de Valle de Trápaga y Ziérbana. La plataforma, que gestiona una sociedad pública controlada la Diputación Foral, se encuentra al 100% de ocupación y cualquier expansión de sus instalaciones tendría que realizarse en terrenos de otro municipio. “Aparkabisa, por su ubicación estratégica en la A-8 [Autovía del Cantábrico], cubre el reparto a la margen izquierda de la ría de Bilbao. Antes las empresas demandaban muchos metros cuadrados. Sin embargo, de la mano de los nuevos hábitos de consumo y del comercio electrónico, piden centros pequeños para almacenar, repartir y recibir las devoluciones. Y Aparkabisa está en condiciones de adaptarse a esta nueva tendencia”, manifestó Quijada.

Otros desafíos de Aparkabisa son la digitalización, que “ha cambiado la manera de relacionarse con los clientes”, la energía renovable, que “pasa por la instalación de placas fotovoltaicas”, y la transición ambiental “mediante un sistema monitorizado para realizar un mantenimiento predictivo de las instalaciones en lugar de preventivo”. Uno de los proyectos estrella del centro es la construcción de una estación para la carga de vehículos eléctricos, que “estará destinada en un principio a los autobuses”, y que, si hay demanda, “se extenderá a los vehículos pesados de mercancías”. La primera fase de esta actuación, cuyas obras ya han comenzado, absorberá una inversión de cinco millones de euros.



Domi Alonso / Asetrabi

Asimismo, [en la jornada de Asetrabi](#) (integrada en la patronal CETM), participó el jefe de Desarrollo Comercial e Intermodalidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Jon Anasagasti. La gran apuesta de la entidad es [la terminal intermodal de Jándiz \(Álava\)](#), que ya está construyendo el Adif y entrará en funcionamiento en el tercer trimestre de 2025. Esta instalación ferroviaria, nodo estratégico del eje Atlántico, tendrá ancho ibérico y estándar, lo que permitirá en un futuro que los trenes con origen o destino en Europa puedan acceder directamente a la misma sin necesidad de realizar transbordos en la ‘frontera’ de Irún (Guipúzcoa) y Hendaya (Francia). “Hay cerca de 10.000 camiones que cruzan a diario la frontera de Irún, lo que nos indica que hay mercancía suficiente para captar, aunque conjugando los tres modos de transporte. El ferrocarril llega a todas las terminales del puerto y tenemos tráfico con 20 depots en España. En el futuro, Jándiz permitirá extender la logística ferroviaria del puerto a Europa”, aseguró Anasagasti.