

PRIE: Reunión AEE – Clúster Energía Eólica Navarra

Acta de reunión Jueves 18 de Mayo de 2017

Lugar: Madrid

Asistentes:

- **Xabier Ezquer** – Director General de Industrias Laneko y portavoz del Clúster de Energía Eólica de Navarra.
- **Tomás Romagosa** – Director Técnico AEE.

A continuación se detallan brevemente los principales puntos tratados en la reunión:

- Xabier Ezquer presenta la reciente constitución del Clúster de Energía Eólica de Navarra. El Clúster está compuesto inicialmente por ocho empresas, que participan diferentes fases del proceso de fabricación de un aerogenerador:
 - Acciona Windpower
 - Siemens – Gamesa
 - Centro Nacional De Energías Renovables (CENER)
 - IED Greenpower
 - Arsán Estampaciones
 - Fluitecnik
 - Frenos Iruña
 - Jatorman
 - Barranquesa
 - Industrias Laneko
- Han establecido un convenio con el Clúster de Energía del País Vasco, con el que trabajan en estrecha colaboración. Inicialmente el Clúster de Energía Eólica de Navarra ha creado tres grupos de trabajo:

- Logística y Transporte
 - I+D+i
 - Internacionalización
- Dentro del grupo de trabajo de Logística y Transporte, su prioridad consiste en mejorar los corredores logísticos con el Puerto de Bilbao (Lumbier – Bilbao).
 - Las personas de contacto que han recopilado para tratar el tema del corredor son:
 - Gobierno de Navarra (Manu Aierdi / Pilar Irigoien)
 - Gobierno del País Vasco (Equipo de Arantxa Tapia /J.I. Hormaeche)
 - Abertis (Esther Fernández).
 - Fomento (Manuel Niño González)
 - AUDENASA (Juanjo Ilundain)

Además quieren contar con el apoyo de la AEE en las reuniones, dentro del marco de implantación del PRIE y de elaboración de la Agenda Sectorial de la Industria Eólica.

A continuación se expone un resumen de la **problemática a la que se enfrentan**:

- La tramitación de los permisos la realizan a través de Tráfico de Álava, ya que el punto de entrada en Euskadi desde Navarra es a través de Egino, con destino el Puerto de Bilbao.
- La solicitud de autorización se tramita desde Tráfico de Álava para el tramo alavés, y Tráfico Vizcaya, para el trayecto vizcaíno. Es Tráfico de Álava quien pasa la información a Tráfico Vizcaya para el trayecto en esta provincia.
- En caso de superar ciertas dimensiones/pesos, los Departamentos de Tráfico solicitan un informe a cada una de las Diputaciones provinciales para que se compruebe la viabilidad del transporte (por pesos totales, anchuras, longitudes, alturas puentes...) en la ruta a seguir en cada provincia. Las dimensiones/pesos a partir de las cuales un permiso va a informes en las

diputaciones, son (superando cualquiera de los siguientes valores ya va a informes):

- Longitud total del convoy superior a 35000mm, ó
- Anchura total superior a 4500mm, ó
- Altura total superior a 4500mm, ó
- Peso total convoy superior a 76000 kg
- Una vez se reciben los informes por parte de las diputaciones, les marcan las condiciones del transporte: avales, conducción en nocturno, escoltas policiales, restricciones, etc...
- Puede darse el caso de que por la ruta solicitada desde Navarra a Vitoria por la A-1 y de Vitoria dirección Bilbao por la N-240 se deniegue desde las diputaciones, y les hagan bajar por autopista. Entonces deben contactar con el propietario de la autopista para que autorice el tránsito y confirme el coste del peaje a pagar (hace dos años, por obras en el acceso a Bilbao por N-240, desviaron a la autopista un transporte de SIE-021, y tuvieron que pagar un peaje aproximado de 750€/Unidad).
- En ocasiones han tenido problemas para pasar por el Puerto de Barazar (N-240), debido a las manifestaciones que organizan algunas asociaciones de carácter político, social y medioambiental para bloquear el paso de los convoys. Un ejemplo fue la Nacelle transportada desde Japón al CENER para la celebración de un evento.
- Los permisos que otorgan para el caso de transporte de piezas que requieren informe, son para 1 año o 25 viajes.
- Los tiempos de tramitación de permisos que requieren estudio/informes, están entre 2 y 3 meses.
- Los avales necesarios para un permiso concreto, no sirven para otro exactamente igual. Deben depositarlos antes de que nos den el nuevo permiso.
- La disponibilidad de escoltas policiales es escasa y muchas veces no disponen de efectivos, por lo que tienen que retrasar las cargas en planta. El cambio de escolta en el límite de Navarra con País Vasco (Policía Foral vs. Ertzaintza) también provoca paradas y retrasos en el convoy.

- En muchas ocasiones, les solicitan que sean los propios transportistas quienes midan las alturas en puentes, señales, anchuras de paso en ciertos puntos, etc... Esto les supone parar en medio de carreteras, autopistas, circunvalaciones, con el consiguiente riesgo que ello implica. En alguna ocasión han tenido que parar y la Ertzaintza no se lo ha permitido, por el riesgo de provocar un accidente, por lo que tampoco pudieron medir. En definitiva, se les están traspasando responsabilidades que deberían ser asumidas por los organismos públicos, y ello les obliga a infringir normas de circulación y a asumir importantes riesgos de accidente.

Desde el Clúster de Energía Eólica de Navarra, proponen los siguientes **puntos de mejora**:

- Recortar al máximo posible los tiempos de tramitación de los permisos respecto a los 2-3 meses actuales.
- Ampliar el nº de viajes por permiso: dejar la validez de 1 año sin límite de viajes, como ocurre en otros sitios.
- Ampliar los valores mínimos a partir de los cuales los permisos requieren informes.
- Ampliar los valores mínimos a partir de los cuales les obligan a realizar transportes nocturnos (con los SIE-021 siempre tienen que bajar de noche, lo cual es caro y les proporciona muy poca flexibilidad a la hora de poder trabajar con 1 solo equipo de transporte)
- Todos los camiones, por ley, tienen un seguro de responsabilidad civil. No se entiende que, además, se deban poner avales. Si durante el tránsito un camión daña una señal, un quitamiedos, un puente, el seguro de responsabilidad civil se haría cargo. Si para cierto tipo de transportes, la cobertura de este seguro tiene que ser para cuantías más altas, no hay problema. Se modifica la póliza a lo que se pida desde Gobierno Vasco y solucionado. A la hora de presentar la solicitud de transporte, se indica por parte del Gobierno Vasco qué cuantía debe cubrir el seguro de R. Civil y se presenta por parte del transportista antes de que se le den los permisos. Una copia del certificado se puede llevar en la

cabeza tractora por si en algún momento es requerida por la policía o cualquier otra autoridad.

- En la medida de lo posible, intentar ampliar los valores a partir de los cuales los transportes se deben realizar con acompañamiento de la Ertzaintza.
- Las rutas deberían estar perfectamente estructuradas por parte de Gobierno Vasco en relación con las alturas, anchuras y radios de curvatura en las vías principales de accesos a los Puertos de Bilbao y de Pasajes, de manera que cuando se realice una solicitud, las diputaciones sepan si se pasa o no y posibles alternativas. Los transportistas no deberían ser los responsables de medir dichos umbrales.