

**Entrevista**

**Augusto Jannone**

**Presidente de  
ProSevillaPort**

***“Las empresas del Puerto de Sevilla son claves para la recuperación de la economía y el empleo”***

PSP presenta  
alegaciones al  
Plan de Movilidad  
del Ayuntamiento  
de Sevilla



**Edita:**

ProSevillaPort

**Diseño y redacción:**

B2B Comunicación Integral

**Dpto. comercial:**

696 80 23 29

[www.b2bcomunicacion.com](http://www.b2bcomunicacion.com)

**Contacto:**

[comunicacion@sevillaport.es](mailto:comunicacion@sevillaport.es)

**Dirección:**

Edificio Galia Puerto

Carretera de la Esclusa, 9

41011 Sevilla

654 73 69 24

Todo el material está sujeto a derechos de autor.

Queda terminantemente prohibido distribuir el

contenido de la revista o una parte de esta sin

autorización expresa de ProSevillaPort.

[www.sevillaport.com](http://www.sevillaport.com)



**4 EDITORIAL** Competitividad, visibilidad e interlocución, ejes de una nueva etapa

**6 PRIMERA LÍNEA** ProSevillaPort nombra presidente a Augusto Jannone

**8 EN PROFUNDIDAD** Balance 2020 del Puerto de Sevilla y de los puertos de interés general de Estado

**12 ENTREVISTA** Augusto Jannone: "Es necesaria una rebaja de la presión fiscal y una mejora de la movilidad"

**18 PROTAGONISTAS** Autoridad Portuaria de Sevilla y ProSevillaPort estrechan sus lazos de colaboración

**20 INFORME** 150 años de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla

**24** El sector logístico se reivindica como motor de la economía

**28 ES ACTUALIDAD**

**32 ASOCIADOS**

# EDITORIAL

## Competitividad, visibilidad e interlocución, ejes de una nueva etapa

ProSevillaPort, la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla, inicia una nueva etapa cuyo objetivo es consolidar este enclave y su área de influencia como uno de los principales polos de la provincia en lo que se refiere a creación de riqueza y de empleo, algo especialmente importante en una coyuntura como la actual.

Con su nuevo presidente al frente, Augusto Jannone, la Asociación aspira a convertirse en el interlocutor de las empresas ante el conjunto de las instituciones para trasladar sus reivindicaciones, con el fin de mejorar las condiciones en las que trabajan y elevar así su competitividad.

Otro de los retos es apoyar la llegada de nuevas compañías al Puerto de Sevilla, lo cual no solo servirá de palanca para su crecimiento sino que redundará en el conjunto de la provincia y sus ciudadanos.

Una tercera pata de esta nueva etapa pasa por dar visibilidad al Puerto, a ProSevillaPort y a sus empresas, muchas de las cuales son líderes en sus respectivos sectores, utilizando para ello todos los canales de comunicación y difusión disponibles.

El conjunto del sector, la ciudadanía y las Administraciones Públicas deben conocer la importancia estratégica de la Comunidad Portuaria de Sevilla como motor económico para el conjunto de la provincia, pero también a nivel regional.

A esta importante labor contribuirá, sin duda, la revista RePort que tienen en sus manos, una publicación que informará trimestralmente de las noticias más relevantes sobre las compañías que operan en el Puerto de Sevilla y su área de influencia e incluirá distintos análisis acerca de la actualidad sectorial.

Para finalizar, desde estas líneas queremos resaltar el magnífico trabajo realizado por los anteriores responsables de la Asociación, con Francisco Rodríguez-Piñero a la cabeza, quienes lideraron una iniciativa fundamental para el futuro del Puerto de Sevilla y sus empresas.



## ProSevillaPort nombra presidente a Augusto Jannone



Augusto Jannone y Simón Onrubia

ProSevillaPort ha elegido como nuevo presidente a Augusto Jannone, empresario dedicado al comercio al por mayor de maderas y tubos siderúrgicos a través del grupo que lleva su apellido e igualmente presidente de la Cámara Italiana de Sevilla.

En paralelo, la asociación ha creado la figura de gerente con el objetivo de reforzar su estructura y actividad. El puesto lo ocupará Simón Onrubia, socio fundador de la consultora B2B Comunicación y exdirector del periódico EXPANSIÓN en Andalucía.

En representación de distintas compañías e instituciones, la junta directiva la completan Juan José Porras (GRI); Enrique Aguayo (Molisur); Carlos Jiménez (Suardiaz); Pedro Sánchez Cuerda (Grupo La Raza); Alfonso Fernández (Carbón

Puerto); Fernando Muñoz (Containerships); y Ángel Pulido y Manuel González, ambos de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

El Puerto de Sevilla es uno de los grandes pulmones económicos de la provincia y las doscientas empresas ubicadas en el recinto y su área de influencia suman una facturación superior a los 1.100 millones de euros. Esta cifra supone el 3% del Producto Interior Bruto (PIB) provincial y alrededor del 1% de Andalucía. En conjunto, además, generan más de 20.000 puestos de trabajo, situándose así como uno de los principales motores de la creación de empleo en toda la región.

Augusto Jannone explica que “nuestro objetivo prioritario es mejorar la competitividad, dinamizar el negocio

y promocionar los intereses generales del Puerto, así como de nuestros asociados, que están demostrando que son un ejemplo a seguir en un momento tan complicado como el actual. Desde ProSevillaPort queremos ayudarles a continuar generando riqueza y empleo de calidad, tal y como vienen haciendo desde hace décadas”.

El nuevo presidente de la asociación subraya que el Puerto de Sevilla “está viviendo un momento clave, con unas enormes perspectivas de crecimiento y un plan inversor superior a los 40 millones de euros que ha diseñado la Autoridad Portuaria para el periodo 2020-2024 para mejorar las infraestructuras y para innovación”.

En la misma línea se expresa Simón Onrubia, quien añade que “es fundamental la unión de todas las compañías que, de manera directa o indirecta, están relacionadas con el Puerto, buscando sinergias entre ellas, para lo cual ProSevillaPort les ofrecerá un amplio catálogo de servicios para facilitar su actividad. Igualmente, es imprescindible dar visibilidad a nuestras empresas y al trabajo que están desarrollando; que la ciudadanía y las instituciones sepan la importancia económica y social que suponen para el conjunto de la provincia”.

Otro de los retos de ProSevillaPort, añade, es “fomentar la colaboración entre el sector público y el privado, una fórmula que todas las Administraciones están impulsando y que debe ser un pilar para alcanzar soluciones conjuntas que favorezcan al Puerto”.

### Objetivos

Fundada a finales de 2018, la Asociación tiene por finalidad la promoción de la actividad económica, medioambiental y social vinculada al Puerto de Sevilla y su área de influencia, en su más amplia concepción, entendiendo como tal la actividad marítima y ferroviaria, la logística e industrial, los servicios prestados por las empresas y entidades que utilicen como base de actividad el recinto portuario, las actividades vinculadas con la promoción medioambiental del estuario del Guadalquivir y el desarrollo del distrito urbano portuario vinculado a actividades relacionadas con usos puerto-ciudad.

Asimismo, se postula como el interlocutor ante las instituciones y la propia Autoridad Portuaria con el fin de mejorar la competitividad de su comunidad por-

tuaria en todos los ámbitos: comercial, logístico, industrial y de puerto-ciudad.

En la actualidad, ProSevillaPort la integran casi cuarenta socios en representación de los distintos sectores que operan en el puerto sevillano, desde los ámbitos logístico e industrial, pasando por la propia actividad portuaria y de tráfico de mercancías, el ocio y el turismo.

### Enclave estratégico y único puerto de interior

El Puerto de Sevilla es el único puerto marítimo de interior de España. Está situado en una de las principales áreas metropolitanas del país, con más de un millón y medio de habitantes en el entorno y en el centro generador de carga del sur peninsular. Es un puerto com-

pletamente multimodal con conexiones marítima y terrestre y a lo largo de sus 850 hectáreas dispone de una amplia superficie para el desarrollo logístico e industrial.

Supone un enclave estratégico para la Unión Europea, ya que constituye un nodo principal del Core Network y forma parte del corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).

Cuenta con cinco terminales portuarias concesionadas y tres muelles públicos, más de 4.000 metros de línea de atraque y un millón de metros cuadrados de almacenes. Igualmente, dispone de una extensa zona logística e industrial ya desarrollada y de una terminal de cruceros a escasos metros del centro de la ciudad.



# EN PROFUNDIDAD

## El tráfico en el Puerto de Sevilla se contrae un 3,6% en 2020, frente al 8,6% nacional

Pese a que el Puerto de Sevilla no ha sido ajeno a los efectos de la pandemia provocada por el coronavirus Covid-19, ha sido uno de los puertos españoles que ha experimentado menor contracción de su actividad comercial durante 2020, con récord incluido en tráfico ferroviario el año pasado en número de TEU (contenedores).

En términos generales, el balance de tráfico ha cerrado con 4,2 Mt (en 2019 movió 4.3 Mt). El volumen de mercancías transportadas ha descendido un 3,6%, una caída leve en un año muy complicado.

Por su parte, el conjunto de Puertos del Estado ha cerrado el ejercicio 2020 con 515.682.392 toneladas movidas, lo cual ha representado un descenso del 8,65% respecto al año anterior.

### Impulso a la modernización del puerto hispalense

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona, ha valorado los avances logrados durante la presentación del balance 2020: "Ha sido un año marcado por la pandemia en el que hemos avanzado en tres im-

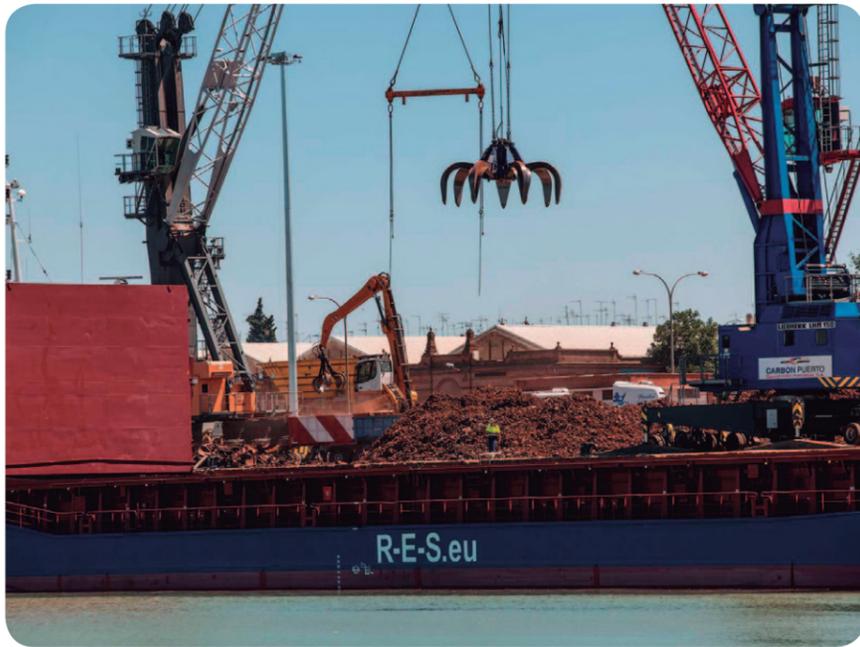
portantes líneas de trabajo. Primero, hemos acelerado al máximo la transformación digital del Puerto de Sevilla con la puesta en marcha de una Oficina de Proyectos Tecnológicos con la que mejoraremos la gestión de los servicios portuarios, aprovecharemos al máximo todo el potencial de nuestras infraestructuras y optimizaremos cada eslabón de la cadena logística".

"Segundo, hemos iniciado el camino hacia el puerto del futuro con la adjudicación de la nueva terminal del Cuarto y con los trabajos para el diseño del nuevo distrito urbano portuario", ha continuado.

"Por último, hemos lanzado un proyecto para la optimización de la navegación en base al conocimiento científico y a técnicas innovadoras que permitan la entrada de buques con más carga, todo bajo el enfoque 'Trabajar con la naturaleza' como venimos haciendo", ha añadido.

### Actividad comercial

En lo que respecta a la actividad comercial, los tráficos más destacados han sido el ferroviario, graneles líquidos y abonos. Crece el tren un 6,6% con 55.131 TEU, magnitud en la que 2020 ha sido un año récord, y aumentan los trenes un 7,8% con 1.167 unidades. "Desde el Puerto de Sevilla



conectamos regularmente con Madrid, Bilbao, Valencia y Sines (Portugal); y de forma puntual con Córdoba", ha subrayado Carmona.

Por tipología de tráfico, los abonos naturales y artificiales crecen una media del 16% superando las 750.000 toneladas, y el granel líquido suma 346.907 toneladas (+18,2%).

Además, en 2020 la Autoridad Portuaria ha constatado que aumenta el tamaño medio de los buques que entran en el Puerto de Sevilla. Sobre el total de la flota (exceptuando líneas regulares y cruceros), el porcentaje de buques de 100 a 160 metros de eslora ha pasado de un 39,4% en 2018 a un 45,3% en 2020.

No obstante lo anterior, los efectos de la pandemia se han dejado notar en el

En cuanto a la actividad comercial, los tráficos más destacados son el ferroviario, graneles líquidos y abonos. Crece el tren un 6,6% con 55.131 TEU, siendo 2020 año récord según el número de TEU

tráfico de mercancía contenerizada. Debido a las limitaciones de movilidad y a la afección al turismo provocada por la crisis sanitaria, el tráfico de contenedores -principalmente con las Islas Canarias- ha descendido un 7,6%, pasando de 136.636 TEU en 2019 a 126.161 en 2020.

### Logística e Industria

Por otra parte, la nueva superficie otorgada en concesión ha superado los 20.000 m<sup>2</sup>. Entre las concesiones de

2020 se encuentra la otorgada a Metalia, firma dedicada a la fabricación de estructuras metálicas en el Polígono de Astilleros; una planta piloto industrial para el Centro de Innovación, una base de autobuses en el Polígono de Tablada de la empresa La Requenense, y la ampliación de las instalaciones de Sevitrade.

En relación con la industria, ha despuntado la carga de proyecto con 42 buques (en 2019 fueron 20) que han movido piezas para torres eólicas, puentes e infraestructuras como un cargadero de



cereal. En logística, el Puerto de Sevilla se ha afianzado como centro regional de referencia y especialista en última milla, gracias a empresas como Amazon, instaladas en la ZAL por su proximidad al cliente final. Además, la ZAL ha puesto en servicio la plataforma de frío de Carbó Collbatallé y una nave multi-cliente de 14.000 m², que ya está a plena ocupación.

**Caras y cruces en los Puertos del Estado**

Por su parte, el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, ha valorado positivamente los resultados del año en la totalidad de los recintos nacionales. Ha recordado que en el primer semestre se pronosticaba un cierre en negativo que podría hacer perder entre el 10 y el 16% de los tráficos. Desde la entidad se confía en que durante 2021 estos experimenten una

recuperación gradual hasta alcanzar cifras similares a 2019.

A pesar de haber cerrado el ejercicio con unas bajadas generalizadas en todas las formas de presentación de las mercancías, la de carácter general, la que más valor aporta a la cuenta de resultados de los puertos, y que supone cerca del 52% del total movido, ha recuperado en el último cuatrimestre gran parte de lo perdido desde el inicio de la pandemia.

Productos como los abonos, aceites, frutas y hortalizas han contribuido con sus incrementos a alcanzar los 261,6 millones de toneladas movidas, reduciendo el descenso al 4,5% respecto al año anterior.

Los graneles líquidos, el segundo grupo de mercancías más numeroso con 167,1 millones de toneladas, el 33%

del total, descendieron un 10,7%, lastrados por la bajada de biocombustibles, petróleo crudo y fueloil, aunque también ha habido productos que han experimentado un incremento como el gasoil.

Los graneles sólidos, con 77 millones de toneladas movidas, el 15,2% del total, han presentado también cifras negativas, constatándose el desplome del tráfico de carbón (-24,3%), debido al acuerdo de cerrar centrales carboeléctricas para mitigar el cambio climático, y algunos productos de construcción como el cemento (-9%) y el asfalto (-6,7%).

Afortunadamente, la posición estratégica de los recintos nacionales en el contexto del comercio mundial y de las principales rutas marítimas, ha permitido que las mercancías en tránsito siguieran creciendo hasta los 156

millones de toneladas, un 0,8% más que en 2019, lo cual representa que se mantiene el ratio de que un tercio de los productos movidos en los puertos españoles tienen como destino final otros países del entorno.

Como era de esperar, el tráfico de pasajeros ha sido uno de los más afectados por la crisis sanitaria que arrancó en marzo de 2020. Así, el total de viajeros, de línea regular y de cruceros, ha descendido un 64,5%, alcanzándose los 13,3 millones. Esta bajada ha sido mucho más acusada en el caso de los cruceros, con una caída de más del 87% y apenas 1,37 millones de viajeros contabilizados en 2020, de los que prácticamente el 80% correspondieron a los meses de enero y febrero, previos a las limitaciones impuestas por la pandemia. Por el contrario, durante los diez últimos meses del año apenas se han contabilizado 260.000 cruceristas.

El sistema portuario español cerró el ejercicio 2020 con 515.682.392 toneladas movidas, lo cual ha supuesto un descenso del 8,65% respecto al año anterior, pese a que se pronosticaban caídas de entre el 10 y el 16% del tráfico



Puerto de Melilla. puertos.es



Puerto de Vigo. puertos.es

**RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO EN ESPAÑA A DICIEMBRE DE 2020**

CONCEPTO	Mes diciembre		Acumulado desde enero		Variación			
	2019	2020	2019	2020	Diferencia	%		
MERCANCIAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES	LÍQUIDOS	15.178.422	13.779.814	187.089.689	167.110.944	-19.978.745	-10,68
		SÓLIDOS	6.896.712	6.170.555	90.843.677	77.035.547	-13.808.130	-15,20
	MERCANCÍA GRAL.	CONVENCIONAL	5.823.463	5.743.002	78.722.689	67.687.195	-11.035.494	-14,02
		EN CONTENEDORES	15.120.388	17.466.961	195.289.626	193.871.813	-1.417.813	-0,73
		TOTAL	20.943.851	23.209.963	274.012.315	261.559.008	-12.453.307	-4,54
	<b>TOTAL</b>	<b>43.018.985</b>	<b>43.160.332</b>	<b>551.945.680</b>	<b>505.705.499</b>	<b>-46.240.181</b>	<b>-8,38</b>	
OTRAS MERCANCIAS	PESCA	TOTAL PESCA	17.355	9.084	205.394	164.450	-40.944	-19,93
	AVITUALLAMIENTO	COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	685.668	565.647	7.988.860	6.547.938	-1.440.922	-18,04
		OTROS	178.536	112.319	2.058.455	1.303.894	-754.561	-36,66
	TRAFICO INTERIOR	TOTAL TRAFICO INTERIOR	148.433	151.386	2.305.650	1.960.611	-345.039	-14,96
		<b>TOTAL</b>	<b>1.029.992</b>	<b>838.436</b>	<b>12.558.360</b>	<b>9.976.893</b>	<b>-2.581.467</b>	<b>-20,56</b>
	<b>TOTAL TRÁFICO PORTUARIO (*)</b>	<b>44.048.977</b>	<b>43.998.768</b>	<b>564.504.040</b>	<b>515.682.392</b>	<b>-48.821.648</b>	<b>-8,65</b>	
OTRAS INFORMACIONES	MERCANCIAS	EN TRÁNSITO	11.957.820	14.062.001	154.656.062	155.958.028	1.301.966	0,84
		EN CONTENEDORES EN TRÁNSITO	9.203.403	11.248.221	119.236.512	122.415.683	3.179.171	2,67
	TRÁFICO RO-RO	TOTAL TRÁFICO RO-RO	4.798.098	4.849.186	65.778.392	56.608.495	-9.169.897	-13,94
		REMOLQUES, SEMIRR. Y PLATAF. (uds.)	115.861	115.679	1.335.400	1.186.011	-149.389	-11,19
	CONTENEDORES	TOTAL CONTENEDORES (TEUS)	1.342.377	1.491.836	17.509.574	16.750.296	-759.278	-4,34
		EN TRÁNSITO (TEUS)	732.334	858.364	9.406.165	9.379.044	-27.121	-0,29
		ENTRADAS-SALIDAS NACIONAL (TEUS)	157.086	152.281	2.009.908	1.805.757	-204.151	-10,16
		IMPORT-EXPORT EXTERIOR (TEUS)	452.957	481.193	6.057.927	5.565.497	-492.430	-8,13
	PASAJEROS	NACIONAL Y EXTERIOR (TEUS)	610.042	633.474	8.067.835	7.371.251	-696.584	-8,63
		RÉG. TRANSPORTE Y DE CRUCERO (nº)	2.305.879	758.235	37.607.449	13.341.506	-24.265.943	-64,52
	AUTOMÓVILES	DE CRUCERO (nº)	656.832	55.710	10.664.581	1.374.241	-9.290.340	-87,11
		EN RÉGIMEN DE PASAJE (uds)	419.757	210.443	5.917.910	3.131.644	-2.786.266	-47,08
	BUQUES MERCANTES	EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (**)	268.947	253.521	3.405.324	2.470.848	-934.476	-27,44
		TOTAL BUQUES MERCANTES (uds)	12.064	9.551	170.944	117.747	-53.197	-31,12
		UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.)	187.717.688	143.857.571	2.391.606.805	1.771.730.555	-619.876.250	-25,92
	CRUCEROS (uds)	289	78	4.236	746	-3.490	-82,39	

(\*) Incluye cargas, descargas, tránsitos y transbordos.

(\*\*) Solo turismo, autobuses y camiones

Fuente: Puertos del Estado



# ENTREVISTA

## “Es necesaria una rebaja de la presión fiscal y una mejora de la movilidad”

**Augusto Jannone**

Presidente de ProSevillaPort



Recién elegido presidente de ProSevillaPort, el empresario Augusto Jannone analiza para esta publicación los planes y proyectos de una asociación que persigue defender los intereses de las empresas que integran la comunidad portuaria de Sevilla y mejorar su competitividad.

### Recientemente ha sido elegido presidente de la Asociación ProSevillaPort, ¿qué le ha motivado a dar ese paso?

Siempre he sido un firme defensor del asociacionismo empresarial y la mejor prueba de ello es que a lo largo de mi trayectoria he ocupado diferentes puestos en diversas patronales e instituciones. En el caso de ProSevillaPort, para mí constituye, además, un honor añadido porque la sede y las instalaciones de Grupo Jannone se encuentran en el Puerto de Sevilla. Como decía, siempre he tenido claro que es importante que los empresarios nos mantengamos unidos y actuemos con una sola voz, pero creo que ahora es más necesario que nunca, teniendo en cuenta la compleja coyuntura a la que nos estamos enfrentando.

Por ello, el asociacionismo se muestra ahora como el mejor camino para mejorar el desarrollo y la competitividad de las empresas a través de la cooperación, un hecho que ayudará a crear puestos de trabajo y fortalecer el tejido productivo. Esta unión es fundamental para defender desde ProSevillaPort nuestros intereses comunes, haciéndolo ante cualquier interlocutor, sea público o privado, y responder a las demandas que nuestros asociados nos planteen.

### ¿Qué objetivos se marca ProSevillaPort a medio y largo plazo?

Como recoge el propio ‘apellido’ de ProSevillaPort, somos la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla y lo somos sin ánimo de lucro. Es decir, en términos generales, buscamos impulsar la actividad económica, medioambiental y social vinculada a este enclave y su área de influencia, en su más amplia concepción, entendiendo como tal la actividad marítima y ferroviaria, la logística e industrial, los servicios prestados por las empresas y entidades que utili-

cen como base de actividad el recinto portuario, las actividades vinculadas con la promoción medioambiental del estuario del Guadalquivir y el desarrollo del distrito urbano portuario vinculado a actividades relacionadas con usos puerto-ciudad. Este es nuestro objetivo prioritario, porque es evidente que la consolidación del Puerto se traducirá en una mejora de la situación del conjunto de las empresas que conforman la comunidad portuaria.

Pero también queremos ser el interlocutor ante las instituciones y la propia Autoridad Portuaria, con el fin de mejorar la competitividad de nuestra comunidad en todos los ámbitos: comercial, logístico, industrial y de puerto-ciudad. Es obvio que ambas entidades coincidimos en muchas cuestiones y objetivos, pero somos una asociación independiente y para lograr ese repunte de la competitividad es imprescindible que se pongan en marcha una serie de medidas que vamos a defender desde ProSevillaPort, entre ellas, una mejora de la fiscalidad y de las comunicaciones e infraestructuras del Puerto y su área de influencia, tanto en lo que se refiere a la puesta en marcha de algunas nuevas como en el mantenimiento de las ya existentes. También vamos a luchar para mejorar las condiciones en la Zona Franca para atraer nuevos inversores.

Estos dos retos fundamentales no solo serán positivos para las empresas actuales, sino que servirán como polo de atracción para que se instalen otras.

### Al hilo de la fiscalidad, ¿qué pasos van a dar en este sentido?

El objetivo es que las Administraciones Públicas sean conscientes de que si queremos ser competitivos frente a otros puertos debemos ser atractivos en todos los sentidos y la fiscalidad es clave, especialmente en estos momentos.

“Siempre he tenido claro que es importante que los empresarios nos mantengamos unidos y actuemos con una sola voz, pero creo que ahora es más necesario que nunca, teniendo en cuenta la compleja coyuntura a la que nos estamos enfrentando”

“Queremos ser el interlocutor ante las instituciones y la propia Autoridad Portuaria, con el fin de mejorar la competitividad de nuestra comunidad en todos los ámbitos: comercial, logístico, industrial y de puerto-ciudad”

Actualmente, hay numerosas empresas ubicadas en el Puerto y su zona de influencia que están padeciendo en profundidad los efectos de la actual crisis sanitaria y que, pese a realizar enormes esfuerzos, no pueden más que sobrevivir debido a la fuerte carga impositiva de las tasas portuarias, así como de otras como el IBI.

El año pasado la Autoridad Portuaria de Sevilla aprobó una serie de reducciones y bonificaciones de las tasas y estoy convencido de que ese debe ser el camino, porque nos permitirá entrar en un círculo virtuoso sin que se reduzca la recaudación: con una fiscalidad más baja, llegarán más compañías y eso se traducirá en un aumento de los ingresos.



También es importante que el Ayuntamiento acometa una reducción del IBI, que en la actualidad es demasiado alto, lo cual puede frenar la llegada de nuevas firmas al Puerto dado que las condiciones en otros enclaves son más favorables.

Por ello, desde ProSevillaPort vamos a tener un diálogo constante con las Administraciones Públicas para que interioricen que una mejora de la fiscalidad no solo no mermará su recaudación, sino que pueden incrementarla si entre todos somos capaces de atraer más empresas.

**Ha comentado que van a defender también una mejora de las infraestructuras del propio Puerto y de su entorno, ¿cuáles son las principales carencias en este ámbito?**

El capítulo de la movilidad y las infraestructuras es uno de los que vamos a poner el foco desde ProSevillaPort porque hay una serie de carencias y de problemas que ya no pueden esperar si queremos ser competitivos. Entre otras medidas, desde ProSevillaPort ya hemos presentado alegaciones al Ayuntamiento de Sevilla sobre su Plan de Movilidad Sostenible 2030, reclamando la llegada

“Queremos que todos nuestros miembros reciban desde ProSevillaPort mucho más de lo que dan a través de las cuotas y, sobre todo, del tiempo que desinteresadamente emplean para que la asociación gane músculo y tamaño”

“Pretendemos que esta revista sea un instrumento para dar a conocer lo que se hace en el Puerto de Sevilla y sus empresas, pero también en otros enclaves y en el conjunto del sector, aportando siempre información útil”

del transporte público al Puerto, una reivindicación histórica de las compañías que operan en él y de sus trabajadores. No se entiende que un recinto que reúne a más de 23.000 empleados directos e

indirectos no cuente con ninguna línea de autobús que dé servicio a la zona.

Un transporte público que ahora sería más necesario que nunca ante las próximas obras del Puente del Centenario. Desde nuestra asociación, existe preocupación sobre cómo van a afectar las mismas a las compañías ubicadas en el recinto y en su área de influencia, por lo que estamos sondeando su opinión para trasladar a las autoridades pertinentes sus reivindicaciones y preocupaciones en este ámbito, así como en otros que afectan a la zona.

**¿Qué mensaje lanzaría a los actuales socios de ProSevillaPort? ¿Y a quienes aún no lo son?**

Como decía al principio, mi primer mensaje es que el asociacionismo es clave para la mejora de la situación de nuestras empresas. Cuanto más fuerte sea ProSevillaPort y más socios formen parte de ella, será más fácil lograr los objetivos que acabo de mencionar, como la mejora de la fiscalidad.

En paralelo, nuestros asociados van a tener una serie de ventajas, entre ellas, mejores condiciones para que puedan acudir a misiones y eventos comerciales o congresos. También vamos a organizar jornadas y mesas redondas con personalidades relevantes de diferentes ámbitos -político, empresarial, económico...- para fomentar el *networking*, dar a conocer a nuestros socios de primera mano oportunidades de negocio e inversión y poder trasladar nuestras reivindicaciones al conjunto de la sociedad. Queremos que todos nuestros miembros reciban desde ProSevillaPort mucho más de lo que dan a través de las cuotas y, sobre todo, del tiempo que desinteresadamente emplean para que la asociación gane músculo y tamaño.

Somos una asociación muy joven respecto a las existentes en otros puertos

(apenas dos años de vida), pero estoy convencido de que vamos a jugar un papel clave no solo en el crecimiento del Puerto de Sevilla y sus empresas, sino en el conjunto de la ciudad.

**Ya tienen diseñado y presentado a la Asamblea de socios el Plan de Acción para los próximos meses. ¿Cuáles van a ser los ejes de actuación?**

Hemos fortalecido nuestra estructura con la incorporación de un gerente y en este arranque de año nos hemos centrado en dotar de mayor visibilidad a la Asociación, con presencia en los medios de comunicación y potenciando los canales propios, como la web, las redes sociales o esta revista, que pretendemos que sea un instrumento para dar a conocer lo que se hace en el Puerto de Sevilla y sus empresas, pero también en otros enclaves y en el conjunto del sector, aportando siempre información útil.

También estamos manteniendo reuniones con los responsables de las principales instituciones de la ciudad (administraciones públicas, patronales, medios de comunicación, universidades...) para que conozcan la realidad de lo que supone el Puerto y su área de influencia, así como nuestras principales reivindicaciones para ir mejorando las condiciones de nuestros socios. En paralelo, estamos en conversaciones para colaborar en la puesta en marcha de diferentes iniciativas relacionadas con la innovación.

Otra de las áreas en las que estamos trabajando es en la organización de diferentes eventos para nuestros socios, si bien, en este ámbito estamos muy condicionados por las restricciones derivadas del coronavirus. De todos modos, confiamos en que la situación vaya mejorando y así poder sacar adelante estos proyectos.

Todas estas iniciativas forman parte de una carrera de fondo, pero vamos por



Augusto Jannone, junto a Giorgio Jannone, adjunto al presidente



“Estamos trabajando en la organización de diferentes eventos para nuestros socios, si bien, en este ámbito estamos muy condicionados por las restricciones derivadas del coronavirus”



el buen camino y estoy seguro de que vamos a experimentar un importante crecimiento al tiempo que ganamos relevancia e influencia.

“En el Plan de Empresa 2020-2024 de la Autoridad Portuaria de Sevilla hay proyectos muy importantes que se están poniendo en marcha o que se van a iniciar en breve relacionados con la digitalización, la sostenibilidad y las energías verdes”

“Las grandes distribuidoras están buscando las mejores ubicaciones para instalar sus almacenes y, en esa guerra, Sevilla se ha convertido en una plaza premium. Dentro de la provincia, el Puerto goza de una posición privilegiada”

**Comenta que la relación con las instituciones local, regional y estatal es fundamental para ProSevillaPort. ¿Cómo se va a articular esta interlocución?**

Se va a articular de diferentes maneras en función de cada institución, siempre teniendo claro que vamos a ser muy proactivos. En algunos casos, como con la Autoridad Portuaria, queremos estar presentes en alguno de sus órganos de decisión no solo para estar informados de primera mano, sino para que tengan en cuenta nuestras propuestas.

En otros, vamos a actuar codo con codo para poner en marcha iniciativas que van desde la organización de jornadas y eventos a liderar misiones comerciales dentro y fuera de España para potenciar las relaciones y el negocio de los miembros de nuestra asociación. Igualmente, tenemos previsto jugar un papel decisivo en aquellas iniciativas de carácter tecnológico que sirvan para mejorar la competitividad de nuestros asociados.

**La Autoridad Portuaria de Sevilla anunció recientemente el Plan de Empresa 2020-2024, que recoge in-**

**versiones de más de 40 millones de euros. ¿Qué proyectos considera imprescindibles?**

Hay proyectos muy importantes que se están poniendo en marcha o que se van a iniciar en breve relacionados con la digitalización, la sostenibilidad y las energías verdes, es decir, en línea con lo que están demandando las autoridades europeas.

Todas estas iniciativas son fundamentales porque van a servir para que ganemos competitividad. Además, hay otros aspectos que son necesarios para que el Puerto siga creciendo y sea atractivo para los potenciales inversores. Entre ellos, la mejora de las infraestructuras, la movilidad y la seguridad y mantenimiento del recinto. Sería muy importante en este sentido, como ya he comentado, que el transporte público llegase hasta la zona.

**El hecho de que Sevilla sea un puerto marítimo de interior -el único de España-, ¿es positivo o negativo?**

Es innegable que en ciertas cuestiones estamos en una situación de desventaja

respecto a otros puertos de gran tamaño o por las propias características del Guadalquivir. Sin embargo, gozamos de ventajas competitivas. Entre ellas, es un puerto de los denominados de última milla. Y es que está ubicado en una de las principales áreas metropolitanas del país, con más de un millón y medio de habitantes en el entorno y en el centro generador de carga del sur peninsular.

Es un puerto completamente multimodal con conexiones marítima y terrestre y a lo largo de sus 850 hectáreas dispone de una amplia superficie para el desarrollo logístico e industrial. Además, supone un enclave estratégico para la Unión Europea, ya que constituye un nodo principal del Core Network y forma parte del corredor Mediterráneo de la Red Trans-europea de Transporte (TEN-T).

A lo anterior se añade que el negocio logístico vive un momento de expansión sin precedentes por el empuje del comercio electrónico y por los nuevos hábitos heredados de los meses de confinamiento, en los que muchos ciudadanos han realizado por primera vez compras a golpe de click desde su ordenador. Las grandes distribuidoras están buscando las mejores ubicaciones para instalar sus almacenes y, en esa guerra, Sevilla se ha convertido en una plaza premium. Y dentro de la provincia, el Puerto goza de una posición privilegiada: bien comunicado por carretera y ferrocarril y, además, ubicado en el corazón de la gran área de consumo de la provincia. Por todo ello,

“Estoy convencido de que, haciendo bien las cosas, nos vamos a consolidar como un polo de inversión y un generador de riqueza y empleo de primer orden”

si hacemos las cosas correctamente, estaremos ante una oportunidad histórica que no podemos desaprovechar; ni el Puerto ni la ciudad.

**Precisamente, las empresas del recinto portuario jugaron un papel esencial durante los meses del confinamiento por el Covid-19, ya que, como actividad esencial, una gran mayoría no paró su actividad. ¿Cree que su labor es suficientemente reconocida?**

Por desgracia, no. Quizá en este último año se haya visualizado algo más su trabajo y las magníficas empresas que tenemos, las cuales han desarrollado una espectacular labor pese a que se han enfrentado a numerosas dificultades y obstáculos. Hemos demostrado que las compañías que operan en Sevilla y sus profesionales están a la altura de las mejores. Pese a ello, siguen siendo unas grandes desconocidas en Sevilla. En torno al Puerto hay cerca de doscientas empresas, tanto portuarias como dependientes de este; las cuales generan más de 20.000 puestos de trabajo.

El impacto sobre la economía de dicha industria portuaria y de la dependiente

del Puerto supera los 1.100 millones de euros, una cifra que supone el 3% del PIB provincial y casi el 1% de Andalucía. Hay muy pocos sectores que presenten estos números. Por ello, creo que es fundamental que la ciudadanía conozca lo que hacemos y la importancia para nuestra economía.

**Para concluir y continuando con la pandemia y su impacto en multitud de sectores económicos, ¿qué papel cree que debe jugar la comunidad portuaria de Sevilla en la recuperación?**

Sin duda, un papel muy importante; es más, diría que protagonista. A nivel nacional, estamos hablando de un sector estratégico para la economía española, pues alrededor del 90% de las exportaciones y del 60% de las importaciones españolas se desarrollan a través de los puertos y el valor de estas mercancías representa aproximadamente el 35% de nuestro PIB. Teniendo en cuenta esto y todo lo que hemos hablado anteriormente, estoy convencido de que, haciendo bien las cosas, nos vamos a consolidar como un polo de inversión y un generador de riqueza y empleo de primer orden.



Giorgio Jannone, Augusto Jannone y Simón Onrubia (gerente de ProSevillaPort)



# PROTAGONISTAS

## Autoridad Portuaria de Sevilla y ProSevillaPort estrechan sus lazos de colaboración

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona, y el presidente de la asociación ProSevillaPort, Augusto Jannone, han firmado un convenio para la promoción del Puerto y el desarrollo de acciones comerciales, de investigación y formación.

En concreto, el convenio recoge la organización conjunta de misiones comerciales, nacionales e internacionales, en destinos clave para potenciar los tráficos y líneas estratégicas; la participación en ferias profesionales y la celebración de jornadas con temáticas vinculadas al sector. Asimismo, APS y asociación impulsarán actividades de investigación y estudio

para mejorar la competitividad del Puerto. Para tales fines, el convenio contempla una aportación de 30.000 euros anuales por parte de la Autoridad Portuaria durante cuatro ejercicios.

Rafael Carmona ha destacado que “estamos impulsando un modelo de relación con la comunidad portuaria cercano, abierto y fluido en el que somos un socio para el desarrollo del negocio”. Por ello, ha continuado, “queremos sumar esfuerzos para contribuir a consolidar esta asociación, que representa a nuestra Comunidad Portuaria, y trabajar de forma conjunta para mejorar la competitividad del puerto y de sus empresas”.

Por su parte, Augusto Jannone ha agradecido el apoyo de la Autoridad Portuaria de Sevilla y de su presidente, Rafael Carmona, y ha destacado que esta colaboración es “fundamental en el objetivo común de mejorar la competitividad, buscar sinergias, dinamizar el negocio de nuestras empresas y promover los intereses generales” de la comunidad portuaria.

Tal y como recoge el Plan Estratégico 2025, la constitución de una comunidad portuaria formal y activa es una de las nueve líneas maestras para mejorar el posicionamiento del Puerto, incrementar la actividad y consolidar el clúster logístico e industrial del sur peninsular.



## 150 años de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla

*Directores como Moliní y Brackenbury modernizaron en esta etapa el puerto con actuaciones como la transformación del río en dársena a su paso por Sevilla y la construcción de los muelles de Nueva York, Tablada y Delicias*

El Puerto de Sevilla está de aniversario. Hace 150 años, concretamente el 25 de noviembre de 1870, se publicó el Real Decreto que dio luz verde a la creación de la Junta de Obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla. Esta institución impulsó la modernización del puerto y la transformación de la ciudad y ha estado operativa más de un siglo, hasta que en 1993 dio paso a la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS).

Con motivo de tan significativa efeméride, el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona; el alcalde de Sevilla, Juan Espadas; y la Consejera de Cultura y Patrimonio Histórico, Patricia del Pozo, inauguraban el 25 de noviembre de 2020 la glorieta en la que está instalado el histórico remolcador CAPE y la calle José Delgado Brackenbury en honor al prolífico ingeniero jefe de la Junta de Obras.

Durante su intervención, el presidente de la APS ha recordado que “no solo conmemoramos la creación de la Junta de Obras, sino también recordamos el conjunto de actuaciones e infraestructuras que transformaron el puerto y Sevilla”. Rafael Carmona ha destacado obras como la construcción de los muelles de Nueva York, las Delicias y Tablada, la primera esclusa y la dársena de Alfonso XIII.

También ha reconocido “el esfuerzo de los trabajadores que han formado y forman parte de la institución portuaria, quienes contribuyen día a día en el desarrollo económico de la ciudad a través del Puerto”.

Asimismo, ha puesto en valor “la labor de directores como Brackenbury y Moliní para la mejora de infraestructuras.

Nos gustaría seguir ese mismo camino, apoyándonos en las nuevas tecnologías y la sostenibilidad, y ser también innovadores impulsando el enorme potencial del puerto”.

### Modernización del puerto

Como es ampliamente conocido, el Puerto de Sevilla se remonta a orígenes

Hace 150 años, el 25 de noviembre de 1870, se publicó el Real Decreto que dio luz verde a la creación de la Junta de Obras del Río Guadalquivir y Puerto de Sevilla



Autoridad Portuaria de Sevilla



Autoridad Portuaria de Sevilla

milenarios. Fue puerto fenicio, romano y árabe, y alcanzó su máximo esplendor como nexo conector de todos los océanos a finales del siglo XV y en el siglo XVI, cuando con el Descubrimiento del Nuevo Mundo y la primera Circunnavegación, se ampliaron los horizontes geográficos de la era moderna.

La primera modernización del puerto sevillano llegó en 1794 con la construcción de la primera corta, la de la Merlina. Sin embargo, fue a partir de la constitución de la Junta de Obras del Puerto cuando se inició un prolífico periodo en el que los muelles de Sevilla experimentaron una profunda transformación.

En esta segunda fase de modernización, ingenieros como Luis Moliní Uribarri y José Delgado Brackenbury mejoraron las condiciones de navegabilidad y dotaron al puerto con nuevos espacios de desarrollo hacia el sur. Además, dieron forma a la estructura urbana de la actual Sevilla y emprendieron ambiciosos proyectos para la protección de la ciudad ante el riesgo de inundaciones.

Según recoge la Gaceta de Madrid, la Junta de Obras “se encargaría de la conservación y prosecución de las obras del río Guadalquivir y del Puerto de Sevilla, recaudando, administrando e

El Puerto de Sevilla se remonta a orígenes milenarios. Fue puerto fenicio, romano y árabe, y alcanzó su máximo esplendor como nexo conector de todos los océanos a finales del siglo XV y en el siglo XVI

invirtiendo a este fin los fondos destinados a las mismas, funcionando bajo la presidencia del Gobernador de la provincia, y la compondrán: dos individuos de la Diputación provincial; dos pertenecientes a la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio; dos navieros y seis comerciantes; y por último, el Ingeniero Director de las obras y el comandante de la Marina.”

A principios del siglo XX el Puerto de Sevilla es un bullir de actividad. Las embarcaciones evolucionaron y las instalaciones de entonces resultaban limitadas para el creciente tráfico comercial.

En este contexto, el director de la Junta de Obras del Puerto, Luis Moliní, diseñó un proyecto para la mejora de la navegación tanto en la ría del Guadalquivir, como en el Puerto de Sevilla. Este proyecto situaba a Sevilla como el centro económico de una región ordenada por el Guadalquivir. Para justificar su ejecución, Moliní apuntó que “la agricultura

y la industria de la región que fluye en el Puerto de Sevilla son bastante importantes y ya han progresado lo suficiente para que no haya temor de que resulte estéril la iniciación de estas mejoras; por el contrario, es de toda evidencia que han llegado a aquel estado de desenvolvimiento que, para continuar y crecer, necesitan imperiosamente la influencia de aquellos elementos de progreso que sólo puede proporcionar en el Puerto de Sevilla la acción colectiva social”.

Moliní impulsó intervenciones hidráulicas para facilitar la navegación en la ría y optimizar las condiciones de acceso a Sevilla. Para ello, mejoró la canal en la zona de la desembocadura del Guadalquivir, eliminó tres meandros próximos a la ciudad con la construcción de la corta de Tablada y construyó un puente levadizo en la cabecera de la corta. Para minimizar los efectos de las continuas inundaciones, inició los trabajos de excavación de dicha corta, lo que también permitió dotar al puerto con nuevos espacios para su desarrollo.





puertos.es

Luis Molini mejoró el canal en la zona de la desembocadura del Guadalquivir, eliminó tres meandros próximos a la ciudad con la construcción de la corta de Tablada y construyó un puente levadizo en la cabecera de la corta

A principios del siglo XX también se construyeron nuevos muelles. Uno de ellos es el de Nueva York, llamado así porque de él partía la línea marítima que conectaba Sevilla con Estados Unidos. Otros muelles habilitados fueron los de Tablada y Delicias, que constituyeron nuevos frentes portuarios y permitieron el traslado de la actividad del puerto hacia el sur, disminuyendo paulatinamente el tráfico de mercancías en zonas más cercanas a la ciudad.

También se construyó el puente de San Telmo que abrió la comunicación entre Sevilla y la Huerta de los Remedios. Se concibió como un puente móvil para permitir el paso de los buques a los antiguos muelles.

### Plan Brackenbury: un puerto más urbano

El puerto proyectado por Delgado Brackenbury era más urbano y estaba más imbricado en la ciudad conviviendo con ella. Este ingeniero promovió una plani-

ficación del puerto en la que no solo primaba el desarrollo de la infraestructura, sino también la defensa de la ciudad ante las inundaciones y la integración del espacio portuario en el entramado urbano.

Una de las principales actuaciones acometidas durante este periodo fue la transformación de un tramo del Guadalquivir en la dársena que hoy conocemos. Se planificó la apertura de un nuevo cauce (Cartuja-brazo de San Juan de Aznalfarache), el cerramiento del extremo del Canal de Alfonso XIII mediante una esclusa y el cerramiento de Chapina. De esta forma, el río se transformaba en dársena y la morfología del Puerto se asemejaba a la actual estructura portuaria.

Asimismo, se proyectó la construcción de un muro de defensa a lo largo del canal para proteger a Sevilla de las inundaciones; el tendido de nuevos puentes de ferrocarril y carretera y otro para unir Sevilla con San Juan de Aznalfarache; y el tendido de una línea ferroviaria.

### Alianza entre el puerto y la ciudad

En la historia más reciente, la fisonomía de Sevilla y su entorno ha seguido evolucionando de la mano del Puerto hasta llegar a nuestros días. Por ejemplo, es a mediados del siglo XX cuando se inicia un proceso de industrialización con la implantación del astillero de Elcano y cuando se conciben ambiciosos proyectos como el canal que pretendía unir Sevilla con Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda.

Para aumentar la capacidad de los muelles, en los años setenta comenzó la construcción de la Dársena de Batán, uno de los espacios con mayor actividad y actual plataforma logística multimodal de Sevilla. Sin olvidar que, a finales del siglo XX, la zona portuaria se adaptó y mejoró para la Exposición Universal de 1992, primando la integración puerto-ciudad, la ampliación de la dársena hasta San Jerónimo y la construcción de nuevos puentes.

Tras la creación de la Autoridad Portuaria de Sevilla en 1993, este organismo ha continuado trabajando para aprovechar al máximo las ventajas de contar con el mar en el corazón de Andalucía. En esta línea, en 2010 la APS inauguró la nueva esclusa 'Puerta del mar'. Esta

infraestructura, esencial para el Puerto y la ciudad, tiene más capacidad que la proyectada en el Plan Brackenbury y hace posible la entrada de buques con más carga. Además, mantiene el nivel de agua de la dársena protegiendo a Sevilla de las inundaciones.

Asimismo, la Autoridad Portuaria ha impulsado el tráfico de mercancías con la creación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) que este marzo ha cumplido 17 años; con el desarrollo de la Zona Franca y de un polo industrial en el Polígono de Astilleros. También, ha acercado el Puerto a Sevilla al adaptar el Muelle de las Delicias con ocio y restauración para el disfrute de los ciudadanos.

### El puerto de hoy

El Puerto de Sevilla, como único puerto marítimo de interior de España, es hoy en día un enclave estratégico para la UE, completamente multimodal con conexiones marítima, ferroviaria y por carretera y dispone de una amplia superficie (850 ha) para el desarrollo logístico e industrial.

Cuenta con 5 terminales portuarias y 3 muelles públicos, más de 4.000 metros de atraque y un 1 millón de m<sup>2</sup> de almacenes, así como con la primera ZAL

de Andalucía, una Zona Franca, un polo industrial en Astilleros y una terminal de cruceros en el centro de la ciudad.

El Puerto de Sevilla ha sido y es piedra angular del pasado, presente y futuro de Sevilla. Es su razón de ser, la vía por la que entra riqueza a la provincia y fuente de oportunidades para la región. De hecho, en torno al Puerto hay 200 empresas que han generado más

20.000 empleos y suponen un impacto en el PIB de más 1.100 millones de euros.

Por ello, entre noviembre de 2020 y noviembre de 2021 la Autoridad Portuaria de Sevilla quiere poner en valor los 150 años de sus inicios y anima a toda la Comunidad Portuaria a celebrar junto a la ciudad una parte importante de su historia.

Tras la creación de la Autoridad Portuaria de Sevilla en 1993, este organismo ha continuado trabajando para aprovechar al máximo las ventajas de contar con el mar en el corazón de Andalucía



portal.apsevilla.com



# El sector logístico se reivindica como motor de la economía



El sector logístico ha sido uno de los grandes protagonistas del mercado de inversión en el recién finalizado 2020 en España, especialmente desde el inicio de la pandemia.

Según el último informe publicado por BNP Paribas Real Estate, correspondiente al cuarto trimestre de 2020, el grueso de la inversión registrada (2.560 millones de euros) se ha canalizado principalmente a través de los sectores logístico (24%) y retail (24%). En el conjunto del año, la logística acumula el 17% de las inversiones, mientras si se analiza entre abril y diciembre, se eleva al 24%. Para 2021 se espera una actividad muy elevada debido a operaciones de gran volumen que están actualmente en fase de negociación.

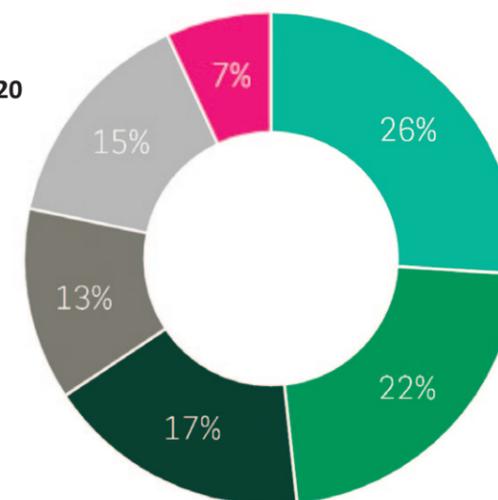
Asevera el análisis que se ha consolidado como el sector más dinámico y uno de los más resilientes a la pandemia. El aumento de la demanda de plataformas logísticas, tanto por el incremento exponencial del comercio electrónico y las compañías de alimentación, como por las rentabilidades que ofrece, han convertido a esta actividad en un activo muy codiciado por todo tipo de inversores.

En otro informe reciente, CBRE confirma el buen momento del sector logístico. Según la consultora, la cifra de contratación en el mismo en España se situó en los tres primeros trimestres de 2020 en 1.197.000 m<sup>2</sup>, igualando prácticamente los niveles alcanzados en el mismo periodo del año anterior.

Respecto a datos de inversión, entre enero y septiembre se alcanzó un volumen de alrededor de 651 millones de euros, lo que en este caso sí supone un descenso del 50% en relación con la cifra alcanzada en los mismos meses del ejercicio precedente.

INVERSIÓN EN ESPAÑA POR TIPO DE ACTIVO. AÑO 2020

- Oficinas
- Retail
- Logístico
- Hotel
- Residencial
- Alternativas



2.382 millones € OFICINAS



1.990 millones € RETAIL



1.550 millones € LOGÍSTICO

Fuente: BNP Paribas Real Estate

“El segmento logístico está muy bien posicionado para atraer capital de *big players*, ya que es visto como el primer sector en salir de la crisis y con capacidad de recuperar los niveles de actividad normales. Se empieza a ver una reactivación”, asegura Alberto Larrzábal, director nacional de Industrial y Logística de CBRE.

También coincide Savills Investment Management en este mismo análisis. En el Informe de Perspectivas para 2021, donde identifica las oportunidades inmobiliarias derivadas del cambio a largo plazo en los mercados de capitales, pone de relieve los sectores más propicios a la inversión, entre los que destaca

los activos logísticos en ubicaciones clave de toda Europa. “El segmento logístico, que se ha erigido como claro ganador durante toda la pandemia debido al aumento de las compras *online*, seguirá apuntalado por sólidos fundamentales y dinámicas estructurales favorables, tales como el aumento del comercio electrónico y unas tasas de desocupación globalmente reducidas”, se apunta en el estudio.

Savills IM prioriza los centros de distribución modernos con sólidos contratos a largo plazo en los centros logísticos más importantes, junto a las principales autopistas y redes de transporte de toda Europa.



Se afirma en el documento que en España los inversores muestran un interés creciente por ubicaciones en los principales corredores de transporte, como los del Atlántico y el Mediterráneo. No obstante, la importante predisposición de los inversores y la falta de activos de calidad en el mercado, han lastrado, según la consultora, “las rentabilidades *prime* a niveles más reducidos en com-

paración con los de otros mercados europeos. Aunque el interés de los inversores sigue siendo elevado, muchos se encuentran a la espera de que la actual coyuntura mejore”.

Contar con una estrategia dirigida a los activos de logística urbana proporciona, asimismo, un modelo interesante para captar tanto el crecimiento del

comercio electrónico como la urbanización en el actual ciclo bajista del mercado. El estudio identifica, en cualquier caso, que la logística es el sector prioritario para los inversores inmobiliarios: el 57% y el 55% está aumentando la inversión en centros de distribución de grandes dimensiones y en activos urbanos o centrados en la última milla, respectivamente.

## Las áreas logísticas, prioridad inversora para la Consejería de Fomento

“Es la hora de invertir en puertos y áreas logísticas, de apostar por la industria y por sectores que pueden crear muchos empleos. Reactivar la economía, impulsar el sector de la construcción, el industrial y el logístico es nuestro objetivo, y por ello estamos trabajando”. Con estas palabras ha presentado la consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, un informe sobre el desarrollo de las áreas logísticas andaluzas, en las que se prevé una inversión para el horizonte 2021-2027 en torno a los 176 millones de euros.

Según el informe, el nuevo marco de fondos Feder para dicho periodo contempla una inversión de 127 millones, a los que se suman los 49,5 millones del anterior y vigente marco comunitario. La ejecución de las actuaciones previstas generarán alrededor de 4.500 empleos, que se ampliarán a 15.000 puestos de trabajo directos una vez se pongan en servicio dichas actuaciones, que propiciarán una superficie logística próxima a las 500 hectáreas.

Las principales intervenciones previstas en el nuevo marco comunitario son la primera fase del Área Logística de Níjar, con 40 millones de euros; la

segunda y tercera fase del Área Logística de Córdoba, con diez millones, y su conexión con la estación ferroviaria del Higuera del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), así como la primera fase del Sector Majarabique del Área Logística de Sevilla, con 38 millones de euros; la segunda fase del Sector Intermodal del Área Logística Bahía de Algeciras, con cuatro millones de euros; el desarrollo del Nodo Logístico de Jaén, con 15 millones, y el Área Logística de Motril, con 20 millones de euros.

Complementariamente, el Gobierno autonómico ha autorizado el gasto para la licitación de las obras de urbanización de la primera fase del Puerto Seco de Antequera, que representará un fuerte impacto económico y de creación de empleo en la comarca.

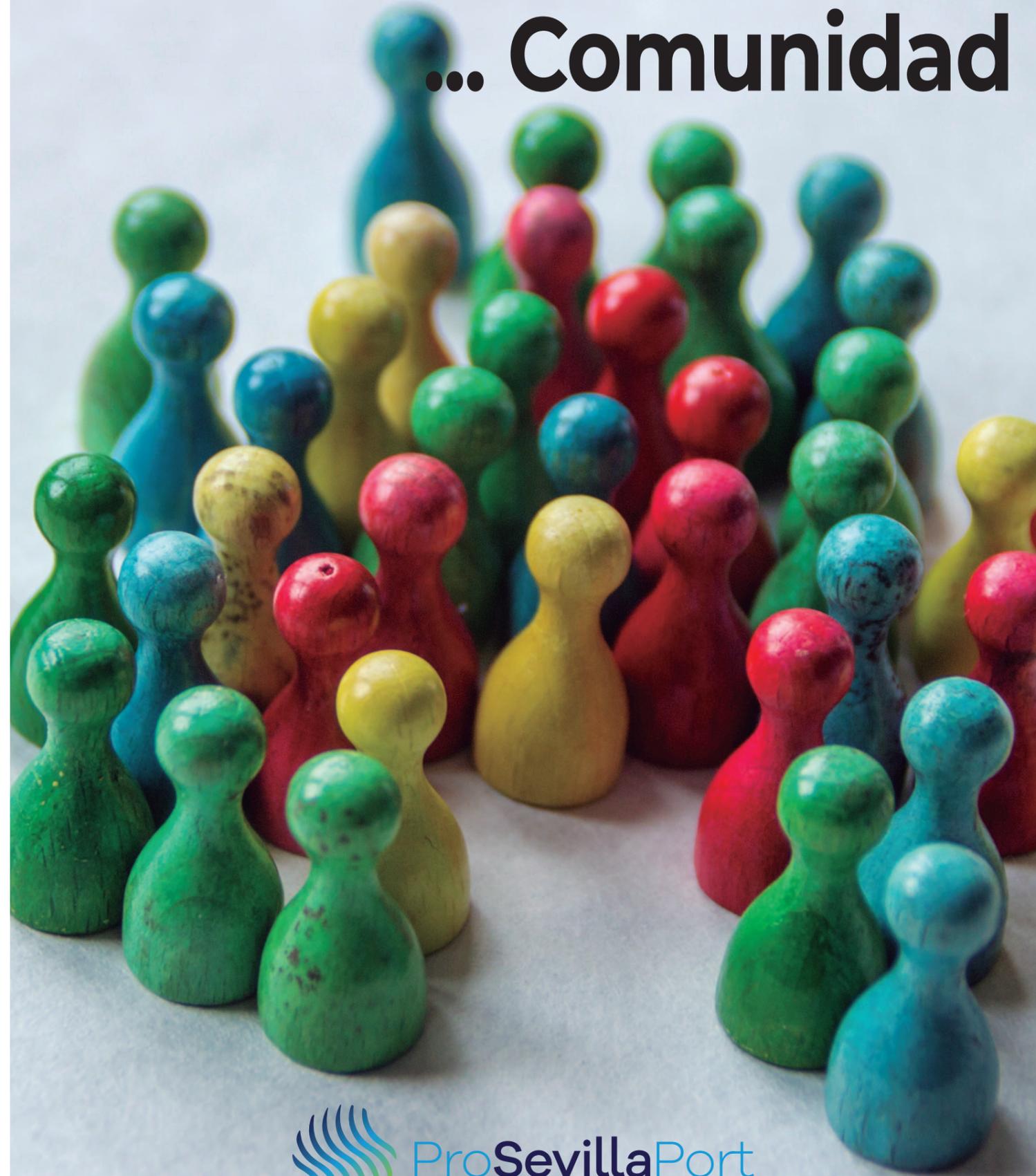
La primera fase del Área Logística de Antequera abarcará 92 hectáreas, que irán ampliándose hasta alcanzar las 330 hectáreas. Las obras de la primera fase, que comenzarán en el segundo trimestre de 2021, cuentan con un plazo de ejecución de 20 meses y una inversión de 46,4 millones de euros fruto de la colaboración público-privada. Se estima que las obras de esta primera fase crearán hasta 1.500 puestos de trabajo, directos e

indirectos, a los que se sumarán otros 2.500 directos, aproximadamente, ligados a su explotación, según ha explicado la consejera.

Asimismo, ha rememorado la colocación de la primera piedra de las obras de urbanización de la zona intermodal del sector San Roque del Área Logística Bahía de Algeciras. La obra, que tiene un presupuesto de 4,7 millones de euros, es la primera fase de una gran actuación que pretende dotar a la zona de las instalaciones para el cambio modal de mercancías carretera-ferrocarril. Una vez finalizada esta primera etapa, la actuación se complementará con una segunda fase que se iniciará inmediatamente después y que contará con 15,7 millones de euros y un plazo de ejecución de ocho meses.

Entre las actuaciones citadas por Carazo en el ámbito logístico también sobresale el impulso “histórico” dado al Área Logística de Córdoba. En este punto, la consejera ha recordado que se han recibido dos ofertas de 5,5 y 8,9 millones de euros para la adquisición de 91.000 y 127.500 m<sup>2</sup> de suelos y que la ocupación de suelo logístico en la primera y segunda fase del recinto cordobés se completará con estas ventas.

# Haciendo... ... Comunidad



## Puertos del Estado anuncia mil millones de inversión en 2021 para el sistema de titularidad estatal

*La inversión público-privada superará hasta 2024 los 8.700 M€*

El presupuesto de inversión de Puertos del Estado y las 28 Autoridades Portuarias, que gestionan 46 puertos, alcanzará los 1.001 millones de euros en 2021, casi el doble de lo previsto para el recién finalizado 2020. Estas han sido las cifras puestas sobre la mesa por el presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, quien ha presentado unas cuentas que, además, prevén que el incremento del esfuerzo inversor se mantenga en el periodo 2020-2024, hasta un total de 4.500 millones de euros.

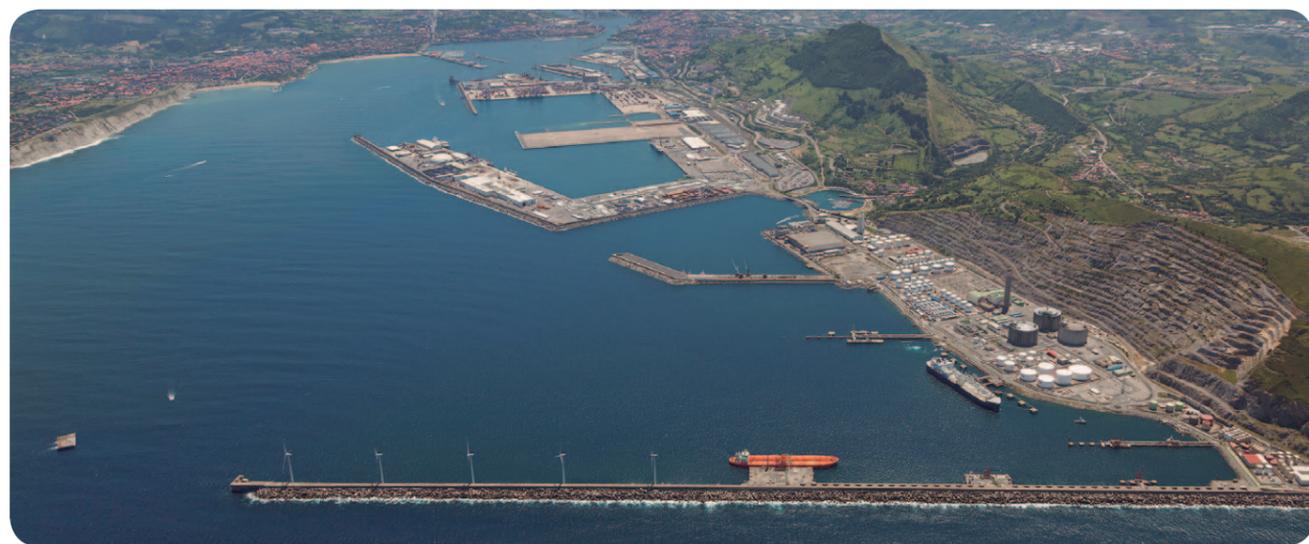
Toledo ha asegurado que “las inversiones contempladas en el presupuesto están orientadas a satisfacer la demanda real y comprobable, con criterios de rentabilidad financiera y económico-social, así como sobre la base de atraer inversión privada. De hecho, con los datos de los que disponemos, la inversión privada prevista en los puertos para 2021 asciende a 891 millones de euros y la total del periodo 2020-2024 alcanza los 4.200 M€, cifra similar a la pública”. De esta manera, la inversión público-privada superará hasta 2024 los 8.700 M€.

Según el presidente, las inversiones se centrarán mayoritariamente en terminales portuarias, entre las que ha desta-

cado las de Valencia, Barcelona, Bilbao, Avilés, Las Palmas, Málaga, Pasaia, S.C. Tenerife, Santander y Vigo.

Los presupuestos cuentan con numerosas actuaciones de mejora de la conectividad terrestre de los puertos por importe de 366 M€ para modernizar sus redes internas viarias y ferroviarias. A estas actuaciones, se añaden las 56 encuadradas en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria por importe de 443 M€ en el periodo 20-24, donde ya hay 14 convenios firmados con ADIF. Con estas inversiones ferroviarias de 809 M€, los puertos impulsarán y aumentarán el tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito, y pase del actual 5% a acercarse al 18% de la media europea, mejorando así la competitividad del sector productivo nacional.

Un tercer bloque de inversiones relevantes se dedicará a sostenibilidad ambiental y energía, para la mitigación del cambio climático, en línea con los objetivos europeos. Se contempla una partida total de más de 100 M€ en el periodo 2020-2024 (32 M€ en 2021) para un amplio abanico de actuaciones en esta materia.



Puerto de Bilbao. [puertos.es](http://puertos.es)

Otro capítulo de interés son las inversiones en seguridad. En este sentido, para cumplir con los acuerdos de la Organización Marítima Internacional (OMI) en materia tanto de protección (*security*) como de seguridad (*safety*), se han presupuestado 83 M€ para el periodo 2020-2024 (30 M€ en 2021).

En cuanto a las actuaciones de digitalización, se esperan superar los 200 M€ (50 M€ en 2021), una clara apuesta por la innovación en los puertos cuyo primer paso ya se ha dado con el lanzamiento del ‘Plan Puertos 4.0’.

Respecto al capítulo para la integración puerto-ciudad se ha presupuestado una inversión de 170 M€ entre 2020 y 2024 (con 35 M€ en 2021).

### Objetivos de los presupuestos portuarios

Según Francisco Toledo, los objetivos principales de los presupuestos portuarios son “contribuir a la reactivación económica que necesita el país y modernizar los puertos en consonancia con el Marco Estratégico”. Además, los puertos impulsarán la recuperación de la economía con la mejora de la competitividad del tejido económico mediante rebaja de costes a los operadores portuarios, vía reducción de tasas y ampliación de bonificaciones.

Respecto a la reducción de tasas, vía reducción de coeficientes correctores, 13 de las 28 autoridades portuarias rebajan las tasas vigentes y ninguna las aumenta. Las medias de rebaja son del 6,9% en la de buque, del 16,9% en la de pasaje y del 7,3% en la de mercancía. Sobre el total de recaudación de las tres tasas, suponen una rebaja del 5,7%, 6,2% y 3% respectivamente, lo que permitirá ahorrar 26,7 M€ de tasas a los operadores.

En relación con las bonificaciones, se conservan las vigentes que ascienden a más de 111 M€, se amplían con algunas puntuales y se establecen otras nuevas que responden a la consideración de los servicios marítimos regulares entre la península y los territorios extrapeninsulares como líneas estratégicas. Todas las Autoridades Portuarias peninsulares han aplicado notables bonificaciones en las tasas cuya media es del 24,2% en la de buque, del 23,3% en la del pasaje y del 25,8% en la de la mercancía. En su conjunto supondrán un ahorro de más de 5 M€ en tasas.

En resumen, el ahorro en tasas para los operadores, entre rebajas y bonificaciones, superará los 32 M€, lo que supone más de un 5,5%.

## El Puerto de Sevilla invertirá 40 millones de euros entre 2020 y 2024

Por lo que respecta a la Autoridad Portuaria de Sevilla, Francisco Toledo ha mantenido una reunión de trabajo con Rafael Carmona y Ángel Pulido, presidente y director de la institución hispalense, respectivamente, en la que han consensuado el Plan de Empresa 2020-2024, que contará con más de 40 millones de euros de inversión pública. Entre dichas inversiones destacan aquellas destinadas a mejorar las infraestructuras y digitalizar el Puerto, cuyo importe asciende a 21,5 millones de euros, cofinanciados por Fondos Europeos CEF.

Según Rafael Carmona, entre 2020 y 2024, el Puerto de Sevilla seguirá desarrollando las actuaciones de su plan estratégico a 2025, haciendo énfasis en los proyectos relacionados con la vía navegable, la digitalización, la modernización de muelles y los proyectos Puerto-Ciudad. En materia de digitalización, ha destacado la actuación FPS II (Ferroport System), proyecto que desarrolla un sistema inteligente para la gestión del tráfico ferroviario, gracias al cual, en 2021, los trenes que lleguen y salgan de los muelles del Puerto de Sevilla funcionarán con un sistema de explotación inteligente, aumentando la seguridad y eficiencia de las operaciones.

Por su parte, el presidente de Puertos del Estado ha destacado el esfuerzo realizado por la Autoridad Portuaria para mitigar el efecto de la pandemia y ha valorado la propuesta de reducción de la tasa a la mercancía y de nuevas bonificaciones para tráficos clave como los cereales y piensos, la biomasa, y la carga rodada y el contenedor.

Por otra parte, ha reflexionado acerca del impulso dado a la conexión ferroviaria con la firma de la adenda al Convenio de Financiación con ADIF para el nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sevilla (enlace de La Salud). La adenda elevará a 13,5 millones de euros la cantidad que habrá de aportar la Autoridad Portuaria a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. La redacción del proyecto ya ha sido adjudicada por ADIF y las obras finalizarán en 2023.



## Las autoridades portuarias de Sevilla y Huelva se integran en la Red Logística andaluza

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), participante mayoritario de Red Logística de Andalucía SA, ha firmado dos protocolos generales de actuación con las Autoridades Portuarias de Sevilla y Huelva, al objeto de mantener una comunicación fluida sobre la evolución de los procedimientos que cada una de ellas va a realizar en el Área Logística de Majarabique.

La consejera del ramo, Marifrán Carazo, ha resaltado “las importantes sinergias que estos acuerdos van a provocar favoreciendo tanto a estos dos puertos andaluces como al área logística de Majarabique, que se convertirá en otro gran espacio logístico de Sevilla”. Ha destacado asimismo “la importancia de la existencia de infraestructuras logísticas en Andalucía, tanto marítimas como terrestres, con buena conectividad entre ellas y funcionando en red”, y asegura que “la participación de los Puertos de Interés General del Estado ubicados en Andalucía en el desarrollo de la Red Logística andaluza es de gran interés para el desarrollo y cumplimiento de sus objetivos”.

La Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) ha manifestado su interés en participar en el desarrollo del área logística que actualmente APPA promueve en Majarabique. Con la firma



La consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, junto a los presidentes de las autoridades portuarias de Sevilla y Huelva

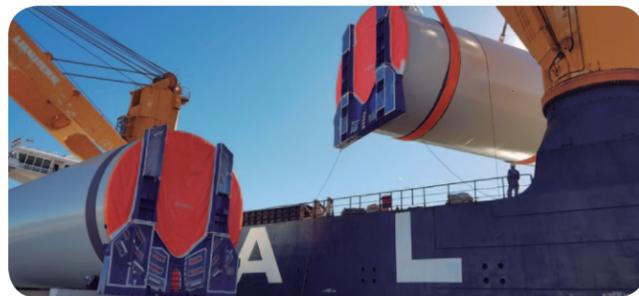
del presente protocolo, pretende consolidar su posición de liderazgo en el sector logístico, generar sinergias entre puertos y hacer de Sevilla el gran nodo logístico de Andalucía.

El proyecto de Majarabique presenta importantes sinergias con esta actividad del Puerto hispalense, ya que aporta un espacio especializado que puede servir como zona complementaria a los operadores del Puerto hispalense y, a su vez, APPA tiene interés en que se produzca una integración funcional entre ambos espacios, a fin de que las empresas que se instalen en Majarabique dispongan de conectividad entre ambas instalaciones.

## El futuro Centro de Innovación Universitaria del Puerto de Sevilla, un paso más cerca

El Ayuntamiento de Sevilla ha aprobado el documento inicial del estudio de detalle promovido por la Universidad Hispalense en una parcela de la Autoridad Portuaria, en la que se ubicará el futuro Centro de Innovación Universitaria Andaluza, Algarve, Alentejo, especializado en logística, industrias 4.0, materiales y sostenibilidad.

La parcela sobre la que se localizará, de 10.600 metros cuadrados, se encuentra al sur del muelle del Centenario y está calificada dentro del vigente PGOU de la ciudad como sistema general portuario. El Centro ha salido recientemente



te a licitación por 7,6 millones de euros, con un plazo de ejecución de 11 meses. Tendrá casi 7.000 m<sup>2</sup> repartidos en tres plantas, con siete laboratorios, un muelle de carga, dos naves industriales y un patio central.

En este centro se desarrollarán varios proyectos de I+D+i, habiendo sido seleccionados en enero del pasado año los primeros 20, concedidos a GRI Towers, Airbus, Atlantic Copper, General Dynamics, Portel Logistics, Emergya, Cobre las Cruces y Grupo Tedax-Policía Nacional.



## El Puerto de Sevilla adjudica la construcción y gestión de una nueva terminal en la Dársena del Cuarto

El Puerto de Sevilla verá incrementada la capacidad de sus instalaciones graneleras y para mercancía general, después de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria haya aprobado la adjudicación a favor de Almacenes y Depósitos Portuarios (Aldeport) del concurso público para la construcción y gestión de una nueva terminal polivalente en la dársena del Cuarto durante 50 años. La puesta en marcha de la nueva terminal, que está prevista para 2023, se enmarca dentro de la estrategia de reordenación de usos y zonas del Puerto y permitirá avanzar en el desarrollo de los terrenos portuarios hacia el sur.

En la oferta presentada por Aldeport, la inversión privada asciende a 5,4 millones de euros (IVA incluido) para obra civil destinados a la adecuación de una parcela de 32.194 m<sup>2</sup>. El proyecto incluye la construcción de 150 metros lineales de muelle con dos Duque de Alba en cada extremo para el atraque de dos buques de forma simultánea. Además, la empresa adjudicataria habilitará una explanada para el acopio de mercancías de 25.364 m<sup>2</sup> y dotará la terminal con dos grúas hidráulicas modelo Manstein 140R y 120R. En cuanto a medios tecnológicos para mejorar la operativa, la terminal incluirá básculas automáticas, estará contralada a través de video vigilancia y los clientes podrán hacer seguimiento de las mercancías movidas a través de la página web de la empresa.

Aldeport presta servicio en todos los eslabones de la cadena logística y cuenta con una amplia experiencia en el sector portuario, en especial en el transporte, almacenaje y mani-

pulación de graneles sólidos. En el Puerto hispalense dispone de otras instalaciones dedicadas a la logística del cereal. En concreto, cuenta con dos naves de 5.000 m<sup>2</sup> cada una que atienden a las fábricas harineras instaladas en el área portuaria, así como a los cerealistas que mueven su carga por Sevilla; y opera en muelle público y en una terminal situada junto al Puente del Centenario.

La adjudicación supondrá una nueva oportunidad para que Sevilla crezca y prospere de la mano de su puerto. “Se trata de una nueva concesión, que promueve la colaboración público-privada, y que se suma a las 120 concesiones administrativas que conforman puerto”, ha destacado el presidente de la Autoridad Portuaria, Rafael Carmona, quien también ha valorado la “fuerte apuesta de la iniciativa privada al ser el Puerto de Sevilla un puerto atractivo y de futuro”.

“La nueva terminal dotará el puerto sevillano con nuevas infraestructuras, maquinaria y medios tecnológicos para el movimiento de graneles sólidos, líquidos y mercancía general; e impulsará el traslado de la actividad comercial hacia el sur, dejando espacio para los desarrollos más urbanos puertocidad”, ha destacado el presidente. Asimismo, su ubicación estratégica, junto al acceso directo del Puerto a la SE-40 y al anillo ferroviario, reforzará su posición multimodal al poder combinar todos los sistemas de transporte.

La futura terminal de la Dársena del Cuarto será polivalente y podrá mover todo tipo de tráfico, graneles sólidos, líquidos y mercancía general, excepto contenedor y carga rodada.



## ProSevillaPort celebra su Asamblea General Ordinaria

El edificio Galia Puerto acogió el pasado diciembre la celebración de la Asamblea General de Socios Ordinaria de ProSevillaPort, en la que se ofrecieron las cuentas de 2020 y las previsiones para 2021. Entre otras cuestiones, se procedió asimismo a la presentación a los asociados del gerente de la entidad, Simón Onrubia, quien a su vez expuso su hoja de ruta para sus primeros meses en el cargo, con tres prioridades: el fortalecimiento de la asociación, incrementar la comunicación para darse a conocer al exterior, y elaborar el plan estratégico 2021/2022. Como conclusiones de dicho plan expuso las siguientes: concebir un proyecto único por la singularidad del Puerto de Sevilla, crecer en socios y relevancia, convertirse en una palanca de mejora del Puerto y sus empresas, ser un actor protagonista en la toma de decisiones y contribuir a la mejora del negocio de los asociados.

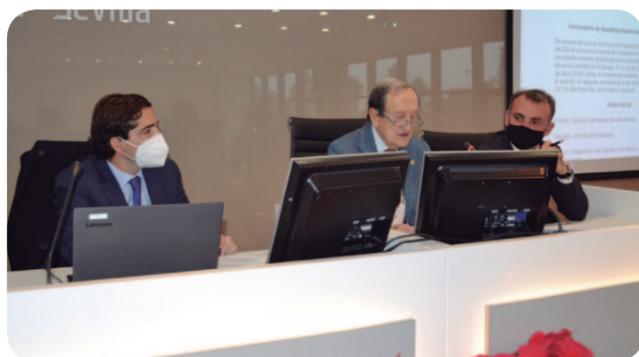


Imagen de la reunión en la Autoridad Portuaria de Sevilla



Reunión en la Cámara de Comercio hispalense

## La Asociación inicia una ronda de encuentros institucionales

Augusto Jannone y Simón Onrubia, presidente y gerente de ProSevillaPort, respectivamente, están llevando a cabo, desde comienzos de año, una serie de encuentros institucionales con entidades públicas, organizaciones empresariales y medios de comunicación, al objeto de presentarles el Plan de Acción 2021 de la asociación. Hasta la fecha se han mantenido reuniones con el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmoña; y el presidente de la Cámara de Comercio, Industria Servicios y Navegación de Sevilla, Francisco Herrero. La ronda de contactos continuará en las próximas semanas.



## ProSevillaPort presenta alegaciones al nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del Ayuntamiento de Sevilla

ProSevillaPort ha presentado alegaciones al documento estratégico del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2030 del Municipio de Sevilla (PMUS)-elaborado por el Ayuntamiento hispalense-, en las que, entre otros aspectos, pone de relieve que esta iniciativa apenas recoge medidas concretas de movilidad para el enclave portuario y reclama la conexión de la zona con transporte público. Esta es una reivindicación histórica de las compañías que allí operan y de sus trabajadores, y que ahora es más necesaria que nunca ante las próximas obras del Puente del Centenario.

En el informe de alegaciones de ProSevillaPort, se valora que el PMUS tenga como objetivo prioritario conseguir “una reducción del empleo del vehículo privado tanto para los viajes interiores de la ciudad, como para los procedentes del área metropolitana, con el objetivo de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible que permita cumplir los objetivos acordados a nivel europeo, nacional y local en materia de reducción de emisiones”.

En este sentido, el propio Plan considera necesario disponer de una estrategia “basada en un trasvase del vehículo privado al transporte público, al modo peatón, y a la bicicleta, junto con medidas orientadas a la descarbonización”, al tiempo que apuesta por que “el sistema de transportes sea más eficiente, mejorando los tiempos medios de viajes de cada modo”.

Sin embargo, a pesar de la amplia extensión del Plan (543 páginas) y que contempla un escenario a medio-largo plazo (hasta 2030), en las alegaciones presentadas por la asociación ProSevillaPort se pone de relieve que el documento municipal apenas recoge medidas concretas de movilidad para el Puerto de Sevilla y se limita a hacer una descripción del mismo sin aportar soluciones o iniciativas en el ámbito de la movilidad.

Y ello pese a que el PMUS reconoce que este enclave “es la infraestructura más importante de la ciudad por extensión y posición y condiciona de manera importante la movilidad este-oeste en el sur de Sevilla” y que el PGOU “considera necesario establecer nuevos accesos al puerto debido a la



debilidad de los accesos actuales por carretera respecto de la red viaria arterial, y las dificultades operativas del acceso ferroviario”.

### Alta densidad de tráfico

El informe de ProSevillaPort recoge, asimismo, que en el PMUS tampoco se valora que el Puerto y su área de influencia se van a ver sensiblemente afectados por proyectos de gran envergadura, destacando en este sentido las obras en el Puente del Centenario -una infraestructura que presenta una de las mayores IMD (Intensidad Media Diaria de tráfico) con 99.240 vehículos al día-, la construcción y desarrollo de nuevos barrios cercanos y el previsible auge de futuros proyectos logísticos.

“Precisamente, tanto las empresas del Puerto de Sevilla y de su entorno, así como ProSevillaPort, llevan años reivindicando ante las autoridades municipales la necesidad de que el transporte público llegue a la zona, un hecho que no sólo no se ha llevado a la práctica en las últimas décadas, sino que ni siquiera se contempla en el nuevo Plan de Movilidad”, señala el presidente de la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla, Augusto Jannone.

Por ello, Jannone reclama “la llegada del transporte público al recinto portuario con una línea de autobuses y lanzaderas desde diferentes estaciones de Metro, especialmente en las horas punta”. “De esta manera, se reduciría el tráfico privado en algunos de los puntos más congestionados de Sevilla, lo cual conllevaría una mejor circulación en el conjunto de la ciudad y, por tanto, una reducción de las emisiones contaminantes, dos de los objetivos prioritarios del nuevo Plan de Movilidad”, concluye.

## El periódico Diario del Puerto entrevista al presidente de ProSevillaPort

El periódico ‘Diario del Puerto’ ha publicado una edición especial con motivo del 150 aniversario de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla en la que realiza una entrevista al presidente de ProSevillaPort, Augusto Jannone, que destaca la ubicación estratégica y las ventajas competitivas del enclave portuario hispalense.

Augusto Jannone explica que “el hecho de que Sevilla sea un puerto marítimo de interior-el único de España- implica que en ciertas cuestiones estamos en una situación de desventaja respecto a otros de gran tamaño o por las propias características del Guadalquivir”. Sin embargo, subraya que “gozamos de ventajas competitivas. Entre ellas, que es un puerto de última milla, al estar ubicado en una de las principales áreas metropolitanas del país, con más de un millón y medio de habitantes en el entorno y en el centro generador de carga del sur peninsular”.

“Esto es clave en una coyuntura en la que el negocio logístico vive un momento de expansión sin precedentes por el empuje del comercio electrónico y por los nuevos hábitos heredados durante los últimos meses de confinamiento y semiconfinamiento”, puntualiza Jannone.

Además, durante la entrevista incide en que el Puerto de Sevilla es completamente multimodal con conexiones marítima y terrestre y a lo largo de sus 850 hectáreas dispone de una amplia superficie para el desarrollo logístico e industrial. “No podemos olvidar que, igualmente, supone un enclave estratégico para la Unión Europea, pues constituye un nodo principal del Core Network y forma parte del corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T)”, añade.

Por otra parte, el presidente de ProSevillaPort explica que el papel de la asociación “es impulsar la actividad económica, medioambiental y social vinculada al Puerto de Sevilla y su área de influencia”, además de ser el interlocutor ante las instituciones y la propia Autoridad Portuaria, “a fin de mejorar la competitividad de nuestras empresas”.



En su opinión, “para ello, es imprescindible que se implementen una serie de medidas, entre ellas, una mejora de la fiscalidad. El año pasado la Autoridad Portuaria de Sevilla aprobó diferentes reducciones y bonificaciones de las tasas y estoy convencido de que ese debe ser el camino, porque nos permitirá entrar en un círculo virtuoso sin que se reduzca la recaudación: con una fiscalidad más baja, llegarán más compañías y eso se traducirá en un aumento de los ingresos”.

“También es importante que el Ayuntamiento acometa una reducción del IBI, que en la actualidad es demasiado alto respecto a otros puertos”, apunta el empresario.

Asimismo, considera que hay otros aspectos que son necesarios para que el Puerto siga “creciendo y sea atractivo para los potenciales inversores. Entre ellos, destacaría la puesta en marcha de nuevas infraestructuras y comunicaciones (vías de acceso, ferrocarril, llegada del transporte público a la zona...) y la potenciación de las ya existentes; la mejora de la seguridad y el mantenimiento del recinto; y, por último, también me gustaría señalar la necesidad de dar un impulso a la Zona Franca”.

Finalmente, señala que “hay proyectos muy importantes que se están poniendo en marcha o que se van a iniciar en breve relacionados con la digitalización, la sostenibilidad y las energías verdes, es decir, en línea con lo que están demandando las autoridades europeas. Todas estas iniciativas, más las citadas anteriormente, son fundamentales porque van a servir para que ganemos competitividad y atraigamos nuevos inversores”.





[www.sevillaport.com](http://www.sevillaport.com)

[prosevillaport@sevillaport.es](mailto:prosevillaport@sevillaport.es)

Teléfono: 654736924

 @prosevillaport

 ProSevillaPort