

Sevilla, epicentro de la industria del fertilizante

Foto: Autoridad Portuaria de Sevilla

La financiación empresarial, a debate en un encuentro organizado por PSP y EFC Group



Entrevista con Francisco Rodríguez-Piñero, director general de Sevisur Logística





Edita:

ProSevillaPort

Diseño y redacción:

B2B Comunicación Integral

Dpto. comercial:

696 80 23 29

www.b2bcomunicacion.com

Contacto:

comunicacion@sevillaport.es

Dirección:

Edificio Galia Puerto
Carretera de la Esclusa, 9
41011 Sevilla
654 73 69 24

Imprime:

Gabella Artes Gráficas
C/ Acústica 18
41015 Sevilla
954 57 08 76
www.gabella.es

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



4 EDITORIAL Sevilla, capital del agro y los fertilizantes

6 PRIMERA LÍNEA Casi 200 operadores nacionales e internacionales se dan cita en la V Jornada de Logística Portuaria

10 EN PROFUNDIDAD La financiación empresarial, a debate en un encuentro organizado por ProSevillaPort y EFC Group

18 NUESTROS ASOCIADOS Francisco Rodríguez-Piñero Royo, director general de Sevisur Logística

26 PSP AL DÍA

32 ES ACTUALIDAD

Sevilla, capital del agro y los fertilizantes

La industria del fertilizante es una de las grandes desconocidas en España, pero su importancia es clave tanto en términos económicos como de empleo, con casi 350 compañías que facturan conjuntamente más de 2.200 millones y dan trabajo a casi 6.000 personas de manera directa.

Su relevancia en el Sur de España es especialmente significativa, dado el peso del agro en este territorio y lo que aporta a la circulación de mercancías en el Puerto de Sevilla, un enclave que mueve una media de 650.000 toneladas anuales -el 10% del total nacional-, lo que lo convierte en un nodo logístico peninsular altamente especializado en este tipo de tráficos.

Desde ProSevillaPort, junto con la Autoridad Portuaria de Sevilla, se quiere poner el foco en el papel que juega en el recinto hispalense el sector agroalimentario y del fertilizante, que tiene un gran peso en su volumen de tráficos, con una media del 36% del total anual de mercancías transportadas, gracias a su cercanía con los mercados y los centros de producción.

Por ello, ambas entidades han reunido en el Puerto durante la jornada 'El fertilizante, logística y factor de competitividad para el agro' a los principales fabricantes, agentes comercializadores, cerealistas, brókeres, operadores y actores de la cadena logística, expertos y profesionales, quienes, además, han tenido la oportunidad de visitar las instalaciones del enclave.

El encuentro, en el que se dieron cita casi dos centenares de operadores y profesionales del ámbito logístico, nace con la vocación de convertirse en un referente en el sector y de consolidar a Sevilla y su Puerto como el principal destino del sur de la península en la recepción de productos agroalimentarios y abonos, por su estratégica ubicación y la experiencia de sus operadores.





Casi 200 operadores nacionales e internacionales se dan cita en la V Jornada de Logística Portuaria

Bajo el título 'El fertilizante: logística y factor de competitividad para el agro', el evento organizado por ProSevillaPort y la APS aspira a convertirse en un foro de referencia

Casi 200 operadores y profesionales tanto nacionales como internacionales se dieron cita en la V Jornada Logística Portuaria 'El fertilizante: logística y factor de competitividad para el agro', un encuentro organizado por la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) y la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), con la colaboración de las empresas Sevitrade, Carbón Puerto y Geodis.

Con el objetivo de analizar la situación y los retos del sector, el evento reunió el 17 de noviembre en el auditorio del Acuario de Sevilla a los principales fabricantes, agentes comercializadores, cerealistas, brókeres, operadores y actores de la cadena logística, expertos y profesionales en un enclave como el recinto hispalense, nodo logístico e industrial del sur peninsular con una alta especialización en este tipo de tráficos.

La jornada, que aspira a convertirse en foro de referencia en el sector agroalimentario y del fertilizante, contó a nivel institucional con la presencia del presidente de la APS, Rafael Carmona, la consejera de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de la Junta de Andalucía, Carmen Crespo, y el director de Planificación de Puertos del Estado, Manuel Arana, además del presidente y el gerente de ProSevillaPort, Augusto

Jannone y Simón Onrubia, respectivamente.

La industria del fertilizante es una de las grandes desconocidas en España, pero su importancia es clave tanto en términos económicos como de empleo, con casi 350 compañías que facturan conjuntamente más de 2.200 millones y dan trabajo a casi 6.000 personas de manera directa. Su relevancia en el Sur de España es especialmente significativa, dado el peso del agro en este territorio y lo que aporta al tráfico de mercancías en el Puerto de Sevilla.

Para abordar las distintas temáticas, en la cita intervino, entre otros, la secretaria general de la Asociación Nacional de Fabricantes de Fertilizantes, Paloma Pérez, que compartió la situación actual del sector y profundizó en la nueva legislación europea de fertilizantes. Por su parte, el socio director de Northstar Brokerage, Pedro Villa, avanzó la evolución del mercado de las materias primas agrarias y la relación con las cotizaciones de los abonos naturales y artificiales.

Mesas redondas

La programación incluyó también la celebración de dos mesas redondas. La primera-moderada por el presidente de la Asociación Comercial Española de Fertilizantes, Juan Pardo- estuvo dedicada a la industria del fertilizante y en ella participaron las principales empresas fabricantes con presencia internacional para debatir sobre la actual situación y líneas de trabajo del sector.

En la segunda, tomaron la palabra profesionales logísticos, comercializadores y cerealistas-moderados por la periodista de Diario del Puerto, Loli Dolz- para tratar cuáles son los principales retos en la cadena logística y cómo aportar valor

a todo el proceso de transporte, entre otras cuestiones.

Otra de las actividades programadas en el marco del encuentro fue una visita a las instalaciones del recinto hispalense, en la que los participantes pudieron conocer de la mano del director general de la APS, Ángel Pulido, las capacidades y el potencial del puerto como nodo logístico del sur de península especializado en el tráfico de agroalimentarios y abonos.

Nodo logístico

Durante la inauguración, el presidente de la APS destacó al puerto hispalense

La relevancia de la industria del fertilizante es especialmente significativa en el Sur de España, dado el peso del agro en este territorio y lo que aporta al tráfico de mercancías en el Puerto de Sevilla

se como el "gran nodo logístico del sur dedicado a la logística del fertilizante, desde donde se han movido en los tres últimos años una media de 650.000 toneladas anuales". También incidió en que "nos encontramos en una ubicación estratégica, en el Valle del Guadalquivir, en pleno centro generador de carga del sur, y contamos con una vía navegable que une mercados".

Carmona subrayó que "nuestros operadores logísticos tienen una amplia experiencia, y ofrecen soluciones a medida a los clientes que abarcan desde la producción, el transporte, almacenamiento, hasta la puesta a disposición del producto debidamente envasado" e hizo hincapié en las ventajas ambientales del transporte marítimo hasta el interior del territorio porque contribuye a reducir la huella de carbono.

Asimismo, Rafael Carmona recaló la apuesta de las empresas radicadas en el puerto que "avanzan en la ampliación de sus instalaciones, como es el caso de Sevitrade o Carbón Puerto" o que "construyen nuevos muelles como Aldeport, al sur de la dársena del Cuarto".



Respecto a la inversión pública, el presidente avanzó que la APS destinará “más de 40 millones de euros hasta 2025 a mejorar la accesibilidad marítima y el ferrocarril, la digitalización y transformación tecnológica, y a actuaciones en materia de sostenibilidad”, al tiempo que apuntó otras intervenciones previstas como el nuevo acceso ferroviario al Puerto de Sevilla.

Singularidad del puerto

Por su parte, el gerente de ProSevilla-Port, Simón Onrubia, hizo hincapié en que este puerto es el principal polo industrial de la provincia, pero defendió que es necesario que se reconozca su “singularidad, al ser el único marítimo de interior de toda España”. Así, recordó que la asociación reclama que -al igual que en otros puertos de interior del norte de Europa- sea el Estado quien asuma ciertos costes, como el crédito por la construcción de la esclusa o el mantenimiento de la dársena o del Puente de las Delicias.

“Todo ello supone para la APS diez millones de euros anuales, un montante que no puede destinarse a inversiones o a



bonificar ciertas tasas, lo cual haría más competitivo a nuestro puerto”, apuntó Simón Onrubia.

Finalmente, la consejera de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural, Carmen Crespo, resaltó el potencial del Puerto de Sevilla y se refirió a las “dificultades que nos están lastrando” actualmente como la inflación, los costes de producción “desorbitados” o la invasión de Ucrania. Ante esta situación, apostó por “dar po-

sibilidades a las empresas bajando los impuestos” porque, como indicó a modo de ejemplo, “los insumos han subido un 300%” en el ámbito agrario.

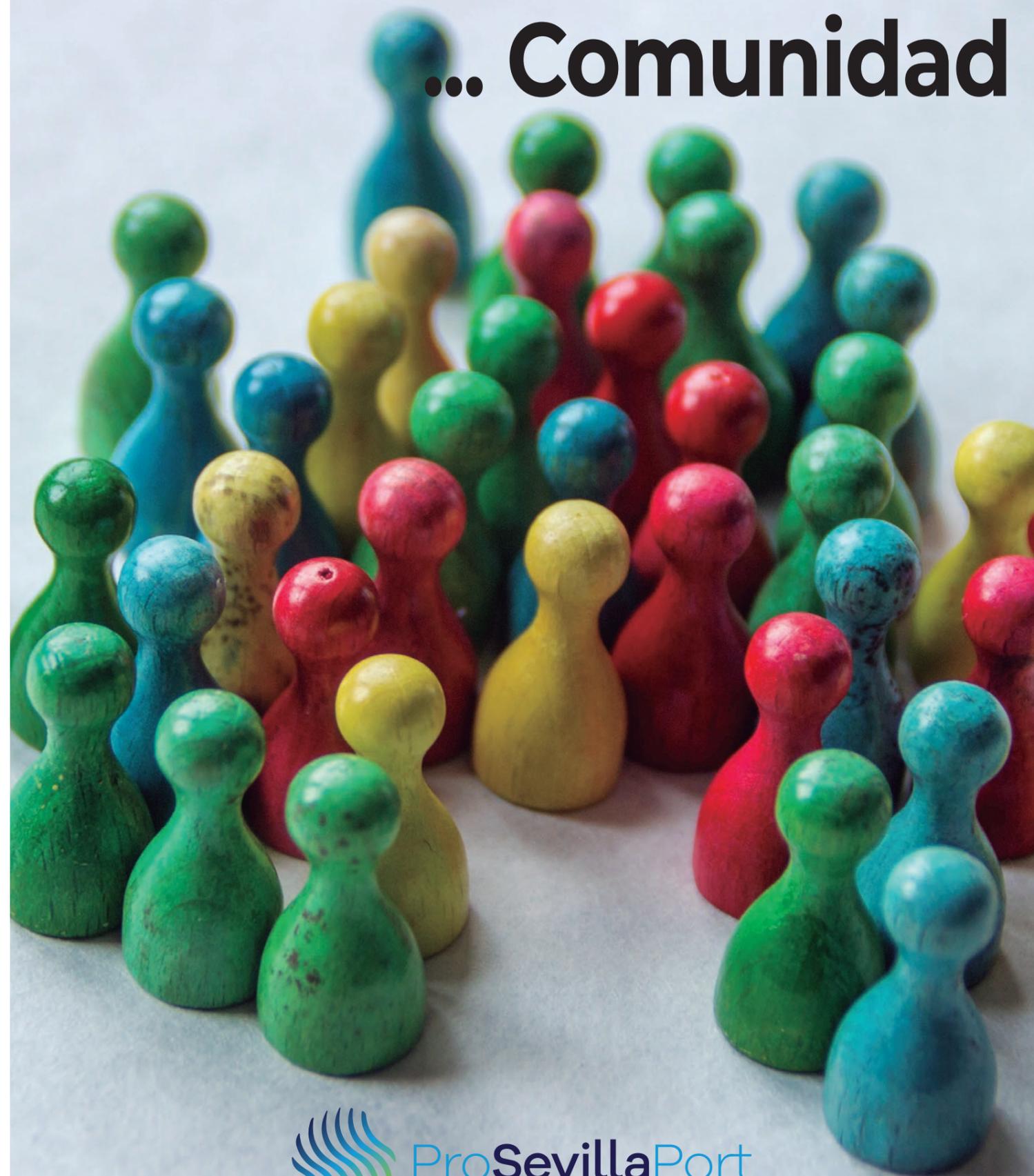
La APS destinará más de 40 millones de euros hasta 2025 a mejorar la accesibilidad marítima y el ferrocarril, la digitalización y transformación tecnológica, y a actuaciones en materia de sostenibilidad

El gerente de ProSevillaPort, Simón Onrubia, hizo hincapié en que este puerto es el principal polo industrial de la provincia, pero defendió que es necesario que se reconozca su “singularidad, al ser el único marítimo de interior de toda España”



Haciendo...

... Comunidad



EN PROFUNDIDAD

La financiación empresarial, a debate en un encuentro organizado por ProSevillaPort y EFC Group

La jornada, con la colaboración de Banca March y la Asociación Andaluza de la Empresa Familiar, contó con la presencia de Juan Bravo, vicesecretario de Economía del Partido Popular



La Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) y EFC Group, en colaboración con la Asociación Andaluza de la Empresa Familiar (AAEF) y Banca March, celebraron el 9 de noviembre una mesa redonda bajo el título 'Banca y Hacienda: Nuevos retos para la financiación empresarial', una cita que reunió en el restaurante

Muelle 21 de la capital hispalense a casi un centenar de directivos y profesionales para abordar asuntos clave en la materia y temas de plena actualidad como la nueva fiscalidad o el *rating* financiero.

El encuentro -inaugurado por el presidente de ProSevillaPort, Augusto Janno-

ne- contó con la participación de Juan Bravo, vicesecretario de Economía del Partido Popular; Carlos Carrasco, director territorial de Banca March en Andalucía; José Luis Martínez Lázaro, presidente de la Asociación Andaluza de la Empresa Familiar (AAEF); y Pablo Martín Pelegrín, consejero delegado de EFC Group, mientras que Simón Onrubia,

El presidente de ProSevillaPort, Augusto Jannone, aprovechó la presencia de Juan Bravo en el evento para solicitar su apoyo "para la declaración de la singularidad del Puerto de Sevilla"

gerente de ProSevillaPort, actuó como moderador.

En su discurso de apertura, Augusto Jannone aprovechó la presencia de Juan Bravo en el evento para solicitar su apoyo "para la declaración de la singularidad del Puerto de Sevilla", una reivindicación que desde la asociación consideran fundamental para garantizar la supervivencia de un enclave que representa "el principal polo industrial de la provincia de Sevilla".

En este sentido, Jannone recordó que las empresas del recinto hispalense facturan en conjunto "más de 1.300 millones de euros, lo que representa el 3% del PIB provincial y el 1% del andaluz, y generan más de 20.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos". Sin esa declaración de la singularidad, "es complicado que sigamos compitiendo de igual a igual con el resto de puertos de España", afirmó.

A continuación, el vicesecretario de Economía del Partido Popular centró su primera intervención en el marco fiscal en el que se mueven las empresas a día de hoy e introdujo como idea básica la necesidad de que "en un momento como el actual no se añadan más impuestos".

Sin embargo, advirtió de que "en el programa de España de los Next Generation, se apunta que todos van a pagar por el uso de las autovías, a partir del 1 de enero de 2024, y eso el Gobierno central no lo cuenta. ¿Qué incidencia

va a tener, por ejemplo, en el ámbito portuario, si el impuesto lo van a pagar principalmente los transportistas?", se preguntó el panelista, en alusión a un asunto que puede afectar a la competitividad de recintos como el propio Puerto de Sevilla.

Bajada de impuestos

Por el contrario, recordó que, durante su etapa como consejero de Hacienda y Financiación Europea la pasada legislatura, "en el Gobierno de Juanma Moreno cuando planteamos la bajada de impuestos en Andalucía, siempre le poníamos apellido, porque subir o bajar impuestos no debe ser una guerra política, la fiscalidad tiene que estar regulada para generar algo, en este caso empleo e inversión".

También fue crítico con otras medidas del Ejecutivo central que repercuten directamente en el balance de las compañías, como el aumento del salario mínimo interprofesional, ya que, según



recalcó, hay que tener presente que quien paga la subida es la empresa, y “quien más se beneficia es el Gobierno de España, porque se lleva el 30% de ese incremento sin poner ni un euro”.

Resaltó, asimismo, la importancia de los Next Generation. “Tenemos 70.000 millones a fondo perdido que se amplían en 7.000, y otros 70.000 millones para préstamos, que se pueden devolver hasta el año 2058”, unos plazos que permitirían, en opinión de Juan Bravo, sacar adelante proyectos innovadores sin comprometer las cuentas de las empresas en momentos tan complicados como los actuales.

La importancia de la gestión

“Si analizamos la presión fiscal, que deja fuera variables tan significativas como el índice de paro de España, que es el doble que el resto de la UE, o la economía sumergida, España está por debajo de la media europea. Por eso nos gusta más hablar de esfuerzo fiscal, que hace referencia a lo que cada uno de nosotros pagamos en relación

Juan Bravo destacó, al respecto del aumento del salario mínimo interprofesional, que hay que tener presente que quien paga la subida es la empresa, y “quien más se beneficia es el Gobierno de España, porque se lleva el 30% de ese incremento sin poner ni un euro”

El vicesecretario de Economía del Partido Popular apuntó que “nadie discute que hay que pagar impuestos, pero es necesario que el dinero público esté gestionado de la mejor manera posible, más que el nuestro propio”

con lo que tenemos, y ahí nos encontramos que las empresas españolas pagan más que en otros territorios”, señaló Juan Bravo en relación con la fiscalidad en el país.

Como botón de muestra, destacó, con los datos de previsión de ingresos del Gobierno, los 78.000 millones de euros más que se habrán pagado en cotizaciones sociales y en impuestos en España en 2023 respecto a 2019, “sin que la economía se haya recuperado. Nadie discute que hay que pagar impuestos, pero es necesario que el dinero público esté gestionado de la mejor manera posible, más que el nuestro propio”.

“Si, por ejemplo, en lugar de tener tres millones de parados tuviésemos un millón y medio, en la media de la Unión Europea, todos los debates que estamos teniendo sobre las pensiones no existirían, las cuentas de la Seguridad Social estarían cuadradas”, reflexionó el exconsejero de la Junta.

Balances saneados

En relación con la situación en la que se encuentran las empresas a la hora de acceder al crédito, el vicesecretario de Economía del Partido Popular recalcó “la importancia” de que tengan “unas cuentas claras y transparentes, de cara tanto a Hacienda como a la financiación”, tan importante como que las tengan “las administraciones”.

En la misma idea abundó el director territorial de Banca March en Andalucía, Carlos Carrasco, quien subrayó que “es determinante que los balances de las compañías estén saneados, primero porque tenemos que cumplir una obligación moral y económica con



el Estado, gobierne quien gobierne, y también porque si no, la financiación bancaria se complica enormemente”.

Carrasco apuntó que, “básicamente, ahora la concesión del crédito se basa en el *rating*, una calificación que damos a los estados contables de la compañía. Hay datos cualitativos relativos al sector o el mercado, y otros cuantitativos donde están perfectamente establecidos los ratios que debe tener una compañía para poder prestarle dinero. Si el balance no es sano, es muy complicado dar el crédito”.

El interés de las empresas familiares por hacer inversiones fue el primer argumento planteado por José Luis Martínez, presidente de AAEF, para lo cual necesitan “tanto la ayuda de la banca como otras alternativas”, y aseguró que el gran problema de las empresas en general en España es el tamaño: “La mayoría somos pequeñas y microem-

presas, y así es difícil acceder a cierta financiación que no sea la tradicional”.

También subrayó que Hacienda, “mediante incentivos fiscales, puede generar mayor atractivo para que las empresas reinviertan sus dividendos y, así, crear más empleo y riqueza, por ejemplo, vía I+D+i. De hecho, las empresas familiares somos mucho más innovadoras e investigadoras que el resto, innovamos constantemente”.

Estructura financiera

Por su parte, Pablo Martín Pelegrín -consejero delegado de EFC Group- afirmó que, para las pymes, que son el 97% en este país –un 95% de las cuales son familiares o su germen fue una empresa familiar-, “ganar dinero es muy complicado, por eso es necesario que mida todas sus variables y profesionalice todos los departamentos. En muchas ocasiones tenemos socieda-

des con muy buen producto, pero con una estructura financiera relativamente débil”.

En cualquier caso, aseveró que “al final, hacer las cosas bien, en el largo plazo merece la pena, aunque en el corto transitemos por un desierto. Conforme se va construyendo una estructura financiera estable, profesional, se podrá optar a ciertas exenciones fiscales y también a una financiación más económica. Cuanto peor *rating* tenga una empresa más cara va a ser, y por ende sus resultados van a ser peores”.

Peso del rating

Precisamente, el responsable de Banca March en Andalucía abundó en el peso creciente que el *rating* está adquiriendo a la hora de conseguir financiación. “Los tipos de interés han subido enormemente, y eso va a representar una restricción del crédito,



El ex consejero subrayó la importancia de ser competitivos en el ámbito fiscal, porque aseguró que si a "la empresa le ponemos una puerta pequeña para que le cueste entrar, solo se quedarán aquí los que no tengan capacidad para irse"

que se le va a conceder a los que tengan un buen rating".

Carlos Carrasco recordó que uno de los principales problemas de la crisis de 2008 fue que muchas empresas se habían "financiado mal, a corto plazo lo que debía haber sido a largo plazo, y eso llevó a que en el momento que las pólizas se cancelaban, se estrangula-

ban y morían. Por eso, es imprescindible tener los balances saneados y unas estructuras financieras adecuadas".

Deslocalización

A este respecto, Juan Bravo subrayó la importancia de ser competitivos a nivel fiscal en un entorno donde ni Portugal, ni Francia ni Italia tienen ciertos impuestos. "Hay un 23% más de españoles que se han ido a Portugal. Si a la empresa le ponemos una puerta pequeña para que le cueste entrar, y además con precios más caros que el de al lado, solo se quedarán aquí los que no tengan capacidad para irse".

"¿Alguien piensa que, si Amancio Ortega o Juan Roig se marchan de este país por esas condiciones, les va a ir mejor a los que tienen menos?", se preguntó. "Yo creo que será al revés. Cuantos más empresarios como estos haya en este país, más posibilidades hay de

que la gente con menos recursos tenga oportunidades. En ese camino tenemos que ser competitivos y saber lo que pasa alrededor", recalcó Bravo.

Y recordó que la Junta ya ha anunciado que recurrirá el nuevo gravamen sobre las grandes fortunas, que valoró como un "impuesto de patrimonio 'bis', porque es prácticamente la misma base imponible, el mismo tipo impositivo, permite deducirse lo que se ha pagado por el otro impuesto, y además el Gobierno lo anunció a los tres días de que Juanma Moreno dijera que lo iba a quitar en Andalucía".

En lo concerniente a la deslocalización apuntada por el vicesecretario de Economía del PP, José Luis Martínez remarcó que las empresas familiares no se lo plantean "porque somos del territorio. Podemos fabricar en Polonia o en Portugal, pero el empresario familiar no se marcha".







**Francisco
Rodríguez-Piñero
Royo**
Director general de
Sevisur Logística

“La ZAL es un caso de éxito para sus promotores, el Puerto, el sector logístico de Sevilla y para el conjunto de la ciudad”

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) vive en estos meses dos efemérides de gran calado. Por un lado, en 2022 ha cumplido 30 años desde su puesta en marcha y, por otro, en 2023 se celebra el vigésimo aniversario de la creación de Sevisur Logística como entidad gestora. Esta compañía, impulsada en un primer momento por Abertis y actualmente filial de Merlin Properties, es responsable tanto de su urbanización y de la construcción de naves logísticas para su alquiler a terceros, como de la gestión de los servicios comunes de dicho recinto situado en el Puerto hispalense. En este tiempo, la ZAL se ha consolidado como el gran nodo logístico del Sur de España. Situado en un área de 54 hectáreas, cuenta con 140.000 metros cuadrados de naves polivalentes, mono o multicliente, con posibilidad de desarrollar más de 30.000 metros de nuevas instalaciones de última generación.

Desde el nacimiento de Sevisur Logística, siempre ha estado al frente Francisco Rodríguez-Piñero Royo, profesional con amplia experiencia en el sector portuario tras su paso por la Autoridad Portuaria de Sevilla como director Comercial y Relaciones Externas entre 1994 y 2003. Previamente, trabajó en dos de las firmas que conforman el grupo de las big four: Ernst & Young (actual EY) y PwC. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Pontificia Comillas ICADE (Madrid), es máster en Economía y Dirección de Empresas por el Instituto Internacional San Telmo (Sevilla) y a su labor directiva hay que sumarle una importante labor docente en centros como la Universidad de Sevilla o la EOI (Escuela de Organización Industrial). Asimismo, fue uno de los promotores de ProSevillaPort y su primer presidente.



Un puerto de interior como el de Sevilla tiene que ser un gran centro intermodal, abriendo el suelo a todo tipo de modos de transporte

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Sevilla celebra en 2023 su vigésimo aniversario. ¿Podría hacer una valoración de la evolución que ha experimentado en este periodo?

Yo diría que la ZAL, que inició su andadura en el año 2003 a través de una sociedad gestora, es un ejemplo de éxito de Colaboración Público-Privada (CPP). El planteamiento de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) en aquel momento fue claro: si la desarrollaba ella misma

al ritmo inversor que podía, iba a tardar 30 o 40 años en hacerlo. Por eso, el acierto fue la apuesta por la CPP, dado que la Autoridad aportaba los suelos y un concesionario era el responsable del desarrollo de la zona, de su urbanización y de la construcción de naves logísticas para ponerlas en servicio para los operadores.

El modelo de la Autoridad Portuaria radicaba en sacar la parcela en concesión y la empresa construía, con lo que ha-

bía un compromiso a muy largo plazo. Se pasó de un modelo muy rígido concesional público hacia la flexibilidad, siendo la sociedad gestora el nexo entre el mercado y el suelo público, absorbiendo los flujos de oferta y demanda, además de la evolución de los precios.

Así se pudo poner al servicio de las empresas logísticas naves de distintas superficies, tamaños y con compromisos de plazo variables, algo que con el modelo anterior era absolutamente imposible.

Otro factor de éxito es que se planteó el desarrollo de la ZAL como un centro de intercambio de mercancías por tierra, camión, ferrocarril y barco. Los puertos, tradicionalmente, están vinculados al ámbito marítimo, pero con la evolución de la logística, un puerto de interior como el de Sevilla tiene que ser un gran centro intermodal, abriendo el suelo a todo tipo de modos de transporte.

Se trataba de construir un círculo virtuoso: a más naves, más mercancías, a más mercancías más posibilidad de líneas regulares, a más líneas regulares más mercancías, que necesitan más naves logísticas, y así, se genera dicho círculo virtuoso, vinculado a la logística y específicamente a nuestro gran centro logístico de Sevilla, que es, sin duda, el puerto.

La Colaboración Público-Privada es una fórmula que está en boga en los últimos años, pero este proyecto tiene más de dos décadas...

Echando la vista atrás, comprobamos que fue un trabajo arduo, pero creo que es un caso de éxito. La APS elaboró un Plan Estratégico para abordar el siglo XXI y posteriormente el Ayuntamiento de Sevilla hizo lo propio, planteando la necesidad de desarrollar ese gran centro logístico. De esta manera, ambos documentos recogieron ese requerimiento. En 2003 se creó la sociedad gestora, pero antes hubo que desarrollar el mo-



delo, negociar con Puertos del Estado, concursarlo, etc. Todo eso lleva mucho tiempo. El concurso es de 2002, pero hubo mucho trabajo previo para identificar primero cuál era el modelo idóneo y posteriormente trasladarlo del papel a la realidad.

La APS pasó de poder hacer una parcela cada año, a decir, de pronto, que en un año se ponían en el mercado 36.000 metros de logística, al siguiente 15.000 más y así sucesivamente.

¿Fue muy complejo ese proceso, ese cambio de modelo?

Existía un modelo parecido, el de la ZAL de Barcelona, y lo que se persiguió fue mejorarlo; tanto es así, que después dicha ZAL lo ha copiado. En Barcelona lo que se creó fue una sociedad que

Existía un modelo parecido, el de la ZAL de Barcelona, y lo que se persiguió fue mejorarlo; tanto es así, que después dicha ZAL lo ha copiado

gestionaba parcelas a inversores, urbanizando el suelo y luego los concesionarios construían las naves. En nuestro caso, hacíamos las naves para alquilarlas directamente a terceros. La idea era que la sociedad gestora estuviera en contacto con el cliente final. La dificultad que tiene ese modelo es que es una concesión, es decir, en un año fijado debes devolver todo a la Administración. Tienes

que encontrar al socio adecuado, pues en el modelo inmobiliario tradicional el suelo es en propiedad. Por eso, buscamos a un gestor de infraestructuras y lo conseguimos con Abertis, un grupo acostumbrado a concesiones de aparcamientos, de telecomunicaciones, de autopistas... y con una mentalidad que le permitía estar cómodo con el modelo.

Volviendo la vista atrás, ¿lo harían igual ahora?

Si yo fuera la Autoridad Portuaria, entiendo que sí. Para ellos, es un modelo de éxito, así como para sus promotores. Igualmente lo es para el sector logístico de Sevilla y para el conjunto de la ciudad. Incluso durante la crisis de la década pasada, la sociedad gestora no ha tenido ningún problema de liquidez o de financiación.





¿El hecho de que usted hubiese trabajado en la APS agilizó las cosas?

Entiendo que sí. Por un lado, creo que fue importante esa labor como catalizador. Por otro lado, ayuda mucho conocer el mundo de la empresa privada y las rigideces que muchas veces tiene la Administración Pública. En cualquier caso, debo decir que el entendimiento y la colaboración entre ambas partes desde el principio siempre fue muy bueno.

¿Al margen de poner el suelo a disposición del gestor, qué papel jugó la Autoridad Portuaria en el proyecto?

La APS participó inicialmente en la sociedad gestora, con lo cual se aseguraba involucrarse en la gestión y comprobar de primera mano que aquello no era un modelo especulativo y, además, garantizaba el buen funcionamiento, el com-

promiso a largo plazo y la dotación de infraestructuras al servicio de los operadores logísticos.

¿Qué inversiones han acometido en este tiempo?

Hasta 2016, año en el que llega Merlin, se habían invertido unos 52 millones de euros. Desde entonces, otros 23 o 24 millones. La ZAL ha tenido dos fases: hasta 2007, el modelo estaba centrado en naves multiclientes, pero entonces vimos cómo estaba evolucionando el mercado, con empresas que necesitaban grandes superficies y, pese a la crisis de esa época, decidimos acometer la urbanización de macroparcelas para estos clientes. Fue una apuesta que iniciamos con Decathlon en 2009. Es cierto que hasta 2016 no vino ninguna más, pero haber hecho los deberes nos permitió, por ejemplo, que Amazon

Hasta 2016, año en el que llega Merlin, se habían invertido unos 52 millones de euros. Desde entonces, otros 23 o 24 millones

podiera instalarse aquí con sus 30.000 metros cuadrados en un tiempo récord. XPO Logistics y todos los que llegaron después, lo hicieron gracias a que ya teníamos desarrollado ese proyecto de grandes parcelas, parecidas, pero con servicios distintos si se trata de monoclientes o multiclientes.

¿El hecho de tener detrás a empresas importantes como Abertis o Merlin fue clave para sortear la crisis?

Por supuesto, tener un socio con cara y ojos, como Abertis primero y Merlin después, es muy importante. Pero creo que el éxito de nuestro modelo fue ir paso a paso, adecuándonos a las necesidades. La apuesta inicial fue muy importante para urbanizar tanto la ZAL 1 como la ZAL 2, pero la clave ha estado en abrir las parcelas conforme el mercado las iba pidiendo. No era un modelo especulador, sino de gestión de infraestructuras. A día de hoy, el compromiso de Merlin con la Autoridad Portuaria y Sevilla es clarísimo y es a largo plazo, con una receta muy simple: calidad constructiva, acompañando al mercado.

¿Cuál es la foto de la ZAL a día de hoy?

Estamos al cien por cien de ocupación, con unas 25 empresas instaladas y con posibilidades de incrementar la superficie con las parcelas que aún tenemos

en gestión. Podemos construir más metros.

¿Ha habido muchos cambios en las empresas ubicadas en la ZAL?

Quizás lo más significativo haya sido el auge del *ecommerce* y la llegada de Amazon, pero en líneas generales han cambiado pocas empresas y algunas están instaladas aquí desde 2005 o 2006. Tampoco el perfil ha variado significativamente, desde grandes operadores logísticos nacionales, europeos y mundiales, a algunos locales, empresas que tienen a la ZAL para su propia distribución como la mencionada Amazon o grandes firmas como Decathlon.

Ahora cuentan con 140.000 metros cuadrados de naves. ¿Hay otras zonas logísticas en España con esta superficie? ¿Piensan ampliarla?

Yo diría que la ZAL de Barcelona con sus diferencias, pero zonas portuarias equivalentes no hay ninguna. En cuanto al aumento de metros, previsiblemente este año empezaremos de nuevo a invertir, después de una cierta ralentización debida primero al Covid y posteriormente por el elevado coste de la construcción, con enormes incrementos de los precios. Tenemos parcelas donde podemos ampliar las naves existentes y la superficie construida.

¿Qué proyectos destacaría de cara al futuro?

Además de poner de nuevo naves en el mercado, tanto multiclientes como algún proyecto monocliente, estamos colaborando en un proyecto de la Autoridad Portuaria con Acciona para la instalación de una planta de hidrógeno verde, que utilizará las cubiertas de



nuestros edificios para los paneles fotovoltaicos que producirán la energía que necesita la hidrogenadora. Además, estamos potenciando el autoconsumo tradicional y el compartido. También mencionaría que Merlin tiene en marcha el plan "Camino neto cero", con el que plantea una hoja de ruta cuyo objetivo es ser compañía cero emisiones netas en 2030.

¿Cuál es la ventaja de estar ubicado aquí?

Tenemos una triple ventaja, primero la ubicación, después la ubicación y en tercer lugar la ubicación. Estamos junto a la ronda de circunvalación SE-30, de la futura SE-40, y con conexiones con las terminales ferroviaria y marítima del puerto. Además, nuestra ZAL se sitúa en el cruce de caminos de Extremadura, Huelva, Cádiz y, por supuesto, Sevilla. A ello hay que añadir que es un parque que está diseñado específicamente para la actividad logística, con gran calidad constructiva y diseño funcional, con zonas de maniobra, de espera, aparcamientos para los trabajadores, viales, servicios, cafetería, etc. Son elementos que no existen en muchos otros parques logísticos en los que tratan de

aprovechar al máximo cada metro cuadrado.

¿Tiene mucho peso la logística de última milla?

Fue una apuesta de la propia Autoridad Portuaria en su último Plan Estratégico y contamos con muchas empresas que distribuyen desde aquí, compañías como Amazon, Ikea o Dia, que acaba de inaugurar su plataforma logística para la venta domiciliaria. La ventaja de la ZAL es que la misma infraestructura permite la distribución local, regional, nacional e internacional. Desde una menos polivalente, es difícil hacerlo. Siempre me gusta decir que a 300 metros de nuestras instalaciones hay una autovía a través de la que puedes llegar hasta Alemania sin un semáforo.

En sentido contrario, ¿cuáles son, a su juicio, las desventajas de estar en un puerto marítimo de interior?

Personalmente, creo que las desventajas son, sobre todo, para los clientes que tienen que enviar mercancías a otros puertos; es una pena no tener más líneas regulares que pudieran dar más servicios. Se trata de limitaciones

A 300 metros de nuestras instalaciones hay una autovía a través de la que puedes llegar hasta Alemania sin un semáforo

físicas que no permiten que haya más conexiones.

¿Qué demandan sus clientes de manera general y en lo relativo a la sostenibilidad ambiental?

En líneas generales, calidad constructiva, servicios, seguridad. Nos esforzamos para que la empresa que se ubica aquí perciba que está pagando por algo, que la relación calidad-precio es justa y que el valor añadido por lo que paga responde a causas reales. En cuanto a la sostenibilidad, es algo que muchos demandan y a otros los estamos empujando nosotros. Ha sido nuestro compromiso desde el principio, desde 2003, cuando apostamos por el ajardinamiento, por las plantas autóctonas, por el mínimo riego o los sistemas de detección de presencia para la iluminación. El alumbrado público también lo hemos ido cambiando a luces LED. La concienciación medioambiental es un factor que Merlin lleva en su ADN.

En el ámbito tecnológico habrá habido también una evolución importante.

Sin duda. Sin ir más lejos, el primer repetidor de fibra que llegó a Andalucía, el más moderno de su momento, se puso aquí en 2007 o 2008. Y después las luminarias LED, sistema de control de acceso, lectura de matrículas, control de remolques, todo ha ido evolucionando.

En líneas generales, ¿cómo ve el enorme interés surgido en los últimos años por el sector logístico?

Ha vivido un boom en las grandes plataformas logísticas de Madrid, Barcelona o Valencia. A Sevilla ha llegado un poco tarde. Abertis Logística, que lleva aquí desde el año 2003, fue el primero en apostar por una plaza como esta; pero los operadores han llegado como siempre un poco tarde y ahora se han encontrado con los precios de construcción elevados. El mercado inmolegístico de Sevilla es peculiar, con propietarios locales y calidades constructivas obsoletas, aunque los clientes cada vez son más estrictos en cuanto a los requisitos contra incendios, seguridad, tecnología, etc.

Como decía, los suelos y la construcción están ahora caros, y la rentabilidad es baja. De hecho, las inauguraciones recientes han sido de operadores que compraron suelo barato en otro momento, pero las operaciones nuevas son difíciles, e incluso algunas se están cayendo por los costes. Aquí hay una fuerte competencia en cuanto a precios de los pequeños propietarios locales, y

Hemos superado una crisis sin problemas, sin una sola tensión, poco a poco, haciendo bien los deberes y poniendo en el mercado lo justo

a los operadores grandes les va a costar mucho trabajo mantener esas rentas que les permitan seguir con sus proyectos. Le voy a dar un dato: en Sevilla tenemos hoy rentas inferiores a las de hace 20 años. ¿En qué mercado cobras ahora menos que hace dos décadas?

También me pregunto qué pasará ahora que se está viviendo una nueva expansión. Qué pasará con esos grandes proyectos en parcelas que no tienen ni las zonas de espera, ni viales, ni aparcamientos... pues están hechos, como decía antes, para aprovechar al máximo el espacio. Igualmente, me sorprenden los requisitos de algunos ayuntamientos en cuestiones fundamentales como todo lo relacionado con medidas contra incendios o de seguridad. Son requisitos que están por debajo de los que teníamos nosotros hace 20 años. De todos modos, me gustaría subrayar que nosotros hemos superado una crisis sin problemas, sin una sola tensión, poco a poco, haciendo bien los deberes y poniendo en el mercado lo justo.

Durante la pandemia se visibilizó la importancia del sector logístico y su respuesta fue intachable. ¿A qué cree que se debió?

En nuestro caso específico y pese a todas las dificultades, intentamos seguir

haciendo lo mismo de siempre, colaborando con las empresas y dando el mejor servicio. Igualmente, pusimos nuestros medios al alcance de las administraciones públicas. Por mencionar una acción concreta, colaboramos con la Junta de Andalucía ofreciéndoles espacios para almacenar productos que venían de fuera, como mascarillas y otros materiales, para dar una respuesta inmediata a las necesidades que requería la pandemia.

Para concluir, usted fue, junto a un grupo de empresarios y directivos de compañías del Puerto de Sevilla, uno de los promotores de ProSevillaPort y su primer presidente. ¿Qué les llevó a poner en marcha esta asociación?

Por un lado, había necesidad de instrumentalizar la colaboración entre las empresa portuarias y la APS como máximo gestor del puerto para la consecución de objetivos comunes y en muy diversos ámbitos. Por otro, se necesitaba una visión más transversal de todo el ámbito empresarial frente a las clásicas asociaciones de consignatarios y estibadores. Más a nivel personal, reconozco que me dolía que el Puerto de Sevilla, innovador y pionero en muchos temas de mejora y desarrollo, se hubiera quedado atrás en los últimos años respecto a otras comunidades portuarias.



Empresas de ProSevillaPort trasladan a Jorge Paradela la importancia estratégica del puerto hispalense

En su primera visita institucional, el nuevo consejero de Política Industrial y Energía conoció de primera mano la actividad de las compañías que operan en el recinto

El consejero de Política Industrial y Energía de la Junta de Andalucía, Jorge Paradela, ha realizado su primera visita institucional al Puerto de Sevilla con el objetivo de conocer de primera mano la actividad que se desarrolla en el recinto hispalense, el principal polo industrial de la provincia con casi 200 empresas y más de 20.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos.

Durante su recorrido, el consejero mantuvo encuentros con compañías radicadas en este enclave, acompañado por el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona, el rector de la Universidad hispalense, Miguel Ángel Castro, y el presidente de la Cámara de Comercio de Sevilla, Francisco Herrero, así como el gerente de la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort), Simón Onrubia, entre otros.

En concreto, las autoridades mantuvieron una reunión con empresas radicadas en el polígono industrial de Astilleros, como TECADE, GRI Towers Sevilla, MEGUSA, GMETAL o Astilleros del Guadalquivir, quienes trasladaron los proyectos que desarrollan actualmente para el sector metalmeccánico y de las energías renovables.

Precisamente, uno de los hitos de la visita fue el recorrido por las instalaciones de GRI Towers Sevilla. Allí, los responsables de la planta informaron al presidente de la institución portuaria y al consejero sobre el proceso de fabricación de las torres eólicas *off shore* y del volumen de actividad en esta anualidad, en la que han salido desde las gradas del polígono 6 torres por vía marítima hasta Finlandia y otras 26 con destino al Mar del Norte.

Objetivos

En cuanto a los próximos trabajos, GRI Towers Sevilla -que está instalada en el Puerto de Sevilla desde 2016- tiene previsto

continuar con la producción de 80 torres adicionales que supondrán cerca de 30 cargas en buque hacia el norte de Europa.

Entre sus objetivos, la empresa apuesta por la mejora continua del tejido industrial del Puerto de Sevilla con la finalidad de aumentar la competitividad en el mercado de todos los integrantes de la cadena de valor, continuar con la creación de puestos de trabajo y contribuir a la generación de energía verde y sostenible.

También participaron en los encuentros institucionales las compañías de base industrial que han manifestado su interés por instalarse en el Puerto de Sevilla y que, en la actualidad, han iniciado la tramitación para el otorgamiento de una concesión administrativa en dominio público portuario.

Núcleo industrial

Durante su visita, el consejero destacó que el de Sevilla “es mucho más que un puerto, es un gran contenedor de actividad industrial y un núcleo relevante de impulso a las energías renovables y, por tanto, a la transición energética”. Así, mencionó algunos “proyectos de absoluta relevancia” que alberga el recinto como la fabricación de torres eólicas, de puentes tirantes o las empresas destinadas a la producción de hidrógeno verde.

Paradela mostró el apoyo del Gobierno andaluz al Puerto de Sevilla, “un espacio único por ubicación, por intermodalidad y por las actividades que está acometiendo”, para que los proyectos que quieran implantarse aquí “cuenten con una tramitación administrativa ágil”.

Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla recalcó que “en el Puerto de Sevilla estamos desarrollando una industria que genera puestos de trabajo y



Puerto de Sevilla

que además apuesta por las energías renovables”. En este sentido, Carmona detalló cuáles son los desarrollos futuros previstos para el ámbito que promueven el uso de energías renovables.

Por una parte, Solaner Dos, “empresa sevillana del grupo Alener que impulsa una planta fotovoltaica para producir hidrógeno verde” y, por otra, “el Grupo Ignis, que ha solici-

tado desarrollar una planta de amoníaco verde a partir de hidrógeno renovable”.

Durante la visita, el presidente de la APS trasladó al consejero la necesidad de promover una mayor potencia energética en el ámbito para dar servicio a las empresas que allí operan, ya que “este es un potente foco industrial para la región”.

ProSevillaPort se incorpora a la Junta Directiva de la CES

La Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) se ha incorporado a la Junta Directiva de la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), el órgano colegiado de gobierno, gestión, administración y dirección de la entidad. Con ello, se reforzará la cooperación y las sinergias entre ambas organizaciones para defender los intereses de las compañías que integran la comunidad portuaria hispalense y dar mayor visibilidad a la labor que realizan.





Puerto de Sevilla

ProSevillaPort reclama reuniones al Gobierno central para que se reconozca la singularidad del puerto

La asociación remite sendas cartas a las ministras María Jesús Montero y Raquel Sánchez en las que expone la necesidad de este reconocimiento que también apoyan CES, Cámara de Sevilla, UGT y CCOO

La Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) ha remitido sendas cartas a las ministras de Hacienda y Función Pública, María Jesús Montero, y de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, para solicitarles una reunión con el objetivo de que el Gobierno central valore la posibilidad de que se reconozca la 'singularidad' del recinto hispalense, un reconocimiento que apoyan la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), la Cámara de Comercio de Sevilla y los sindicatos UGT y CCOO.

De esta manera, se podrán potenciar aún más las ventajas de este puerto, entre ellas, las buenas conexiones terrestres-con-

formando una plataforma logística multimodal-, proximidad a los mercados y a los centros de producción, y una amplia superficie para el desarrollo de la actividad portuaria, logística e industrial.

En las misivas enviadas en marzo y en noviembre y rubricadas tanto por el presidente como por el gerente de ProSevillaPort, Augusto Jannone y Simón Onrubia, respectivamente, la entidad recuerda que, durante los últimos años, el Puerto de Sevilla ha visto reducido el tráfico de mercancías. Este hecho se está agudizando con la guerra en Ucrania, la sequía, el incremento de costes o anteriormente el Covid.

La asociación traslada en sus escritos a la ministras que estos datos demuestran que "no es una cuestión coyuntural, sino estructural" y lamenta que la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) debe hacer frente a importantes costes como son el mantenimiento del Puente de las Delicias, los trabajos de dragado de mantenimiento de la canal de navegación y, sobre todo, la amortización del préstamo derivado de la construcción de la esclusa y que rozó los 220 millones de euros, mermando su capacidad inversora, así como las posibilidades de rebajar las tasas de mercancía y de buque.

"En otros países de Europa, es el Estado o los gobiernos regionales quienes asumen este tipo de infraestructuras. La esclusa, además de permitir la entrada de buques a la dársena, forma parte del conjunto de infraestructuras destinadas a la protección de la ciudad frente a las inundaciones", se subraya en las cartas.

La Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) advierte de que esta situación afecta no solo a Autoridad Portuaria de Sevilla, sino a las empresas dedicadas al negocio eminentemente portuario -sobre todo, estibadoras, logísticas y de tráfico de mercancías-, pero también a otras muchas de diferentes sectores, como metalmecánico, fertilizantes, aceites o la industria en general.

Solución estructural

Por todas estas razones, reclama que "se reconozca realmente la 'singularidad' del Puerto de Sevilla, una condición que el ente público Puertos del Estado ya aceptó en 2017 concediéndole un 'estatus especial', pero que, en la práctica, se limita a una reducción de las aportaciones al Fondo de Compensación Interportuario, algo que no sirve para mitigar los problemas mencionados".

"Estamos convencidos de que la declaración de la 'singularidad' del Puerto de Sevilla es la única fórmula para que tenga una solución estructural y no coyuntural, pues se traduciría en una mejora de la financiación, tal y como aseguró el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, en una reunión celebrada el pasado 21 de marzo", subraya ProSevillaPort.

Finalmente, la entidad pone en valor la importancia económica del recinto, con una facturación conjunta que supera anualmente los 1.300 millones de euros (equivalente al 3% del PIB provincial y el 1% del andaluz) y más de 20.000 empleos, entre directos, indirectos e inducidos. "Es el gran pulmón industrial de Sevilla y que, además, evita la emisión a la atmósfera de millones de toneladas de CO2, al ser un puerto de los catalogados como de 'última milla' gracias a su cercanía con la ciudad", concluye.

Foro de CEACOP sobre la revisión de precios en la obra pública

El Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción, Consultoría y Obra Pública -CEACOP- organizó en octubre el coloquio 'Incertidumbres y certezas en la revisión de precios', para abordar la problemática del sector de la construcción, en riesgo por los costes disparados de la energía y de las materias primas. El encuentro contó con una amplia representación del tejido empresarial y la participación como ponente de la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Marifrán Carazo, el viceconsejero, Mario Muñoz-Atanet, además de la gerente de CEACOP, Ana Estella, el socio de Sollertia Abogados, Gonzalo Cerón, y el gerente de ProSevillaPort, Simón Onrubia, que actuó de moderador.



La Asociación aumenta su representatividad con la entrada de nuevos miembros aprobada en Asamblea General

Durante la cita, celebrada el 28 de junio, se hizo balance del primer semestre de 2022 y se presentó el programa de actividades previsto hasta finales de año

La Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) celebró su Asamblea General de socios el 28 de junio con el objetivo de hacer balance semestral de las actividades realizadas en este periodo y de avanzar en la programación de acciones hasta final de año. También se aprobó la entrada de nuevos miembros, incorporaciones que están permitiendo a la entidad aumentar su representatividad de cara a la defensa de los intereses de las compañías que operan en el recinto hispalense.

Entre las acciones llevadas a cabo en los seis primeros meses, destaca la petición de declaración de singularidad del Puerto de Sevilla como una de las prioridades de la organización. “Como único puerto marítimo de interior de España, con los inconvenientes que eso conlleva, es muy importante esta declaración para que pueda mejorar la financiación, con vistas a lo cual estamos encabezando un movimiento para impulsarla”, explicó el gerente de ProSevillaPort, Simón Onrubia, durante su intervención.

Con tal objetivo, la asociación mantuvo una reunión con el nuevo presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, “en la que le explicamos la difícil situación que estamos atravesando, con una caída sostenida del tráfico de mercancías desde el año 2000, ante lo que reconoció que la única vía para que el Puerto sea sostenible en el tiempo, como solución a largo plazo y no un parche temporal, es que se declare su singularidad”, precisó Onrubia.

Asimismo, se mantuvo la apuesta por la involucración del mayor número posible de instituciones, patronales y sindicatos, manifestando ya su apoyo la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), la Cámara hispalense, CC.OO. y UGT, además de la propia Autoridad Portuaria de Sevilla (APS). “Vamos todos de la mano”, manifestó el gerente, quien expuso que desde la asociación se habían enviado

sendas cartas a las ministras de Transportes y Hacienda exponiéndoles la situación, sin que por el momento hubiese obtenido respuesta.

“Es importante también que este asunto sea conocido por la sociedad sevillana -prosiguió-, y estamos haciendo hincapié en que esta reivindicación la hagan también suya. Los ciudadanos y los medios de comunicación nos están dando mucho apoyo, algo muy importante para lograr esa meta que todos pretendemos porque esa financiación que necesitamos representaría un cambio sustancial para nuestro puerto”.

Formación

Igualmente, Simón Onrubia recordó las reuniones que, junto al presidente de ProSevillaPort, Augusto Jannone, mantuvieron en los meses precedentes con empresarios y directivos para atraer proyectos al Puerto de Sevilla; mientras que, en el terreno de la formación, se ha avanzado de la mano de la Junta de Andalucía y APS para impulsar el diseño de un Centro de Formación específico para el sector portuario. En paralelo, se siguen manteniendo contactos y encuentros con entidades como el Instituto de Estudios Cajasol, las Universidades San Pablo-CEU y Loyola, SST y Fundación Sopena, para poner en marcha cursos en condiciones ventajosas para los asociados.

Los eventos y jornadas organizadas por la entidad fueron otro de los puntos expuestos, empezando por la que tuvo lugar sobre fondos europeos, que contó con el patrocinio de Banco Santander y que congregó a más de un centenar de personas. En el marco de la Bolsa de Cereales, se organizó una visita en barco al Puerto, que también contó con más de 100 personas tanto de España como del extranjero, para estrechar los contactos empresariales.



Manuel González, secretario de PSP, junto al presidente, Augusto Jannone; y el gerente, Simón Onrubia.



En relación con los informes y estudios elaborados en el semestre, se llevó a cabo uno sobre el IBI en los puertos españoles, y otro sobre movilidad en el Puerto de Sevilla, ambos ya concluidos.

El apoyo en la asistencia a ferias y encuentros también centró los esfuerzos de la organización, facilitando desplazamientos y entradas en AgroExpo (Don Benito), celebrada en marzo; la Bolsa de Cereales y Climate Action Summit Green&Blue Economy, que tuvieron lugar ambas en abril en Sevilla.

Nuevos miembros

Además, en la Asamblea se aprobaron las cuentas de 2021 y el presupuesto de 2022 y se hizo balance de las distintas Comisiones, relacionadas con formación, movilidad, fiscalidad, inversiones y asuntos aduaneros. Tras esta evaluación, se procedió a la votación de la propuesta de admisión de nuevos miembros a ProSevillaPort, aprobándose por unanimidad la incorporación de TMG (Terminal Marítima del Guadalquivir) y de Transportes Castillo-con lo que ya son 42 las empresas asociadas-, así como la entrada en la Junta Directiva de Francisco Rivera, de TMG.



ES ACTUALIDAD

La Autoridad Portuaria de Sevilla presenta alegaciones al puente de la SE-40

La Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) ha presentado alegaciones al proyecto del puente que serviría para conectar la SE-40 entre la capital y la localidad de Coria del Río, en las que se muestra a favor del túnel como “mejor y única solución óptima para el cruce del Guadalquivir”, bajo el argumento de que la estructura subterránea “evita afecciones a la navegación” en un puerto que es “estratégico para la Unión Europea”.

En la documentación aportada, rechaza el puente promovido por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana por las limitaciones que impondría “para siempre” a la explotación portuaria. Para ello, basa su argumentario en los problemas que podrían traer consigo el gálibo -que para la APS deber ser como mínimo de 70,8 metros- y la ubicación de las pilas en caso de realizarse esta infraestructura.

En concreto, a juicio de la institución, la opción de realizar un puente aguas abajo de la esclusa de entrada al Puerto, aun con el gálibo de 70,8 metros, conllevará siempre y en todo caso una limitación “sine die” a las posibilidades de la explotación portuaria en todo el ámbito que no encuentran actualmente limitación alguna por situarse al sur del Puente del Centenario.

“Por la ubicación del puente a la entrada del Puerto-junto a la esclusa-, la limitación aérea afectaría a toda la zona portuaria y, en especial, podría condicionar el desarrollo de la actividad comercial, logística e industrial en la futura zona de crecimiento del Puerto, la dársena del Cuarto, que no está limitada por la altura del puente del Centenario; así como al transporte por vía marítima de las grandes estructuras fabricadas en el Polígono Industrial de Astilleros”, explica la APS.

Así, respecto al gálibo, argumenta que 70,80 metros debe ser el mínimo para garantizar el tráfico de grandes piezas



que se fabrican en la zona industrial del Puerto, así como la actividad de navegación general. En su escrito, la APS expresa su temor a que el Gobierno pueda reducir esa altura “una vez pasado el presente trámite de información pública, colocando a la Autoridad Portuaria de Sevilla, a toda la Comunidad Portuaria y cualquier tercero interesado, en una absoluta indefensión”.

En cuanto a las pilas del puente, la entidad alega que deben estar fuera del agua porque dentro resultarían “totalmente incompatibles con la seguridad en la navegación (por posibilidad de colisión)” y porque “se debe tener en cuenta que se trata de una zona angosta del río Guadalquivir, y que el canal (60 metros más sus taludes) es más estrecho que la canal navegable”.

También esgrime otras razones como que en ese área se producen cruces de buques mercantes o de recreo y advierte que “para las dinámicas ambientales del estuario, la introducción de las pilas en el lecho del río, afecta a las corrientes, a la erosión, a la sedimentación, y por tanto a las necesidades y frecuencia de los dragados de mantenimiento en la zona”.



Misión comercial a Fruit Attraction para promocionar la logística del frío

Una delegación de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) participó del 4 al 6 de octubre en la feria Fruit Attraction para promocionar los servicios e instalaciones del puerto ante el sector de productos a temperatura controlada, así como la logística del frío integrada en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y la terminal de contenedores.

En el área de Puertos del Estado, la APS contó con un expositor propio desde donde los responsables del departamento de Desarrollo de Negocio coordinaron encuentros de trabajo con las principales navieras y con los distintos agentes exportadores de frutas y hortalizas. El objetivo es reforzar las actuales rutas y definir nuevas oportunidades en función de las ventajas logísticas y ambientales que supone transportar la carga en frío directamente hacia el interior del territorio.

Dentro de la oferta de frío, el recinto hispalense cuenta con una plataforma en la ZAL. Esta ocupa una parcela de unos 6.000 m², donde se ha construido una nave frigorífica de última generación gestionada por Carbó Collbatallé. El polo de frío almacena y transporta frutas y verduras a temperatura

controlada. Por la ubicación estratégica, la distribución se realiza hacia el sur de la península con posibilidad de conexión con las Islas Canarias y el norte de África.

Por otro lado, la Terminal Marítima del Guadalquivir situada en el Muelle del Centenario dispone de un área para contenedores refrigerados con 78 tomas de corriente eléctrica para ‘reefer’. La terminal de contenedores tiene una capacidad de 300.000 TEU, una terminal ferroviaria, una rampa ro-ro y 2 grúas tipo Gantry. Además, cuenta con salidas semanales que conectan el interior de la península con las Islas Canarias, y está próxima a la ZAL. En conjunto, estas instalaciones están totalmente equipadas para el movimiento de carga frigorífica, con capacidad para crecer y absorber nuevos tráficos de frutas y hortalizas.

En el año 2021 el Puerto de Sevilla movió 67.125 toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, y en el acumulado de 2022 hasta el mes de agosto, 26.700 toneladas. Este tráfico se desarrolló fundamentalmente con las Islas Canarias, ya que Sevilla es uno de los principales puertos de España de aprovisionamiento o salida para sus mercancías.



El Puerto de Sevilla, epicentro del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo

El Puerto de Sevilla ha sido el epicentro de los actos con los que han culminado los festejos por el 500 aniversario de la Primera Vuelta al Mundo. En concreto, el Muelle de las Delicias acogió del 8 al 11 de septiembre una programación organizada por el Ayuntamiento y la Fundación Nao Victoria como punto final a los tres años de celebración de la conmemoración de la gesta de Magallanes y Elcano.

La mayor hazaña naval, geográfica y científica de todos los tiempos, la Primera Vuelta al Mundo, tuvo como origen y llegada la capital hispalense, siendo el río Guadalquivir un elemento esencial.

Un 10 de agosto de 1519, cinco naos españolas capitaneadas por Fernando de Magallanes partieron del muelle de las mulas de Sevilla, abriendo una ruta por el oeste rumbo a las islas de las especias (Molucas). Durante tres años, la expedición atravesó océanos y bordeó continentes hasta alcanzar su objetivo.



Finalmente, solo 17 hombres al mando de Juan Sebastián Elcano lograron regresar a Sanlúcar de Barrameda (6 de septiembre) y a Sevilla el 8 de septiembre de 1522 en la única embarcación superviviente: la Nao Victoria.

Precisamente, una de las actividades más singulares del festival fue una parada náutica con la presencia de los buques históricos más representativos de los grandes acontecimientos marítimos, entre ellos, la réplica de la Nao Victoria, el navío que entre 1519 y 1522 culminó la mayor hazaña marítima de todos los tiempos. Por primera vez en la historia, un barco que salió y regresó al Puerto de Sevilla capitaneado por Juan Sebastián Elcano consiguió rodear el planeta.

Entre las actividades del festival, destacaron, asimismo, teatros enfocados para los más pequeños, talleres y juegos tradicionales de madera, representaciones históricas y pasacalles, conciertos y bandas de música, cuentacuentos y títeres, así como otros espectáculos dirigidos para todo tipo de públicos.



Festival V Centenario I Vuelta al Mundo

Festival V Centenario I Vuelta al Mundo

La oferta de cruceros del Puerto de Sevilla, presente en la Seatrade Cruise Med

Una comitiva de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) encabezada por el presidente, Rafael Carmona, ha participado en la feria internacional Seatrade Cruise Med 2022, que se ha celebrado en Málaga, para promocionar la oferta del puerto sevillano como origen y destino de cruceros.

“El Puerto de Sevilla es un buen enclave para escalas de cruceros de alta gama, tanto de los itinerarios atlánticos como mediterráneos”, destacó el presidente de la APS. “Entre nuestros principales atractivos turísticos, el visitante puede disfrutar de la navegación por el Guadalquivir desde su desembocadura, cuando el mar se convierte en ría, hasta el mismo centro de la ciudad. La travesía por las cerca de 50 millas náuticas hasta llegar al Muelle de las Delicias ofrece una experiencia única por el estuario en la que confluyen naturaleza, cultura, patrimonio, ocio y gastronomía”, subrayó.

Del 14 al 15 de septiembre, los representantes de la APS mantuvieron encuentros con las principales compañías del sector y reforzaron la labor comercial para potenciar el destino Sevi-

lla como puerto base. Además, presentaron la oferta de cruceros, así como las infraestructuras y dotaciones del puerto sevillano para atender al pasajero.

A lo largo de 2022 el Puerto de Sevilla ha recibido 8 megayates, mientras que entre los meses de septiembre y noviembre visitaron la ciudad 12 cruceros: los Azamara, Silver Cloud, Corinthian, Clio, Europa, Braemar y los cruceros de expedición World Voyager y Explorer.

El Puerto de Sevilla ha participado en la feria Seatrade Cruise Med desde el expositor de Suncruise Andalucía, la asociación integrada por las autoridades portuarias de Algeciras, Almería, Cádiz, Huelva, Málaga, Motril y Sevilla, y por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Allí, Rafael Carmona, como presidente de Suncruise, presentó los retos de innovación para el sector de cruceros y la náutica en Andalucía (“Suncruise Open Innovation Challenge Prize”) y el Observatorio Internacional de Cruceros y Náutica Deportiva (“Obsertur”).





www.sevillaport.com

prosevillaport@sevillaport.es

Teléfono: 654736924

 @prosevillaport

 ProSevillaPort