

La asamblea de ProSevillaPort reelige

presidente a Augusto
Jannone y aprueba la
entrada de nuevos socios



Nuestros asociados: Francisco García Campos, presidente y fundador de Sevitrade





Edita:

ProSevillaPort

Diseño y redacción:B2B Comunicación Integral

Dpto. comercial: 696 80 23 29

www.b2bcomunicacion.com

Contacto:

654 73 69 24

comunicacion@sevillaport.es

Dirección: Edificio Galia Puerto Carretera de la Esclusa, 9 41011 Sevilla

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.



4 EDITORIAL De las palabras a los hechos

6 PRIMERA LÍNEA La asamblea de ProSevillaPort reelige presidente a Augusto Jannone y aprueba la entrada de nuevos socios

10 EN PROFUNDIDAD

Las empresas del Puerto de Sevilla pagan un IBI hasta tres veces más alto que el de los principales municipios industriales de la provincia

Los candidatos de PSOE y PP a la Alcaldía de Sevilla presentan sus propuestas en fiscalidad, movilidad y singularidad para el recinto

22 NUESTROS ASOCIADOS Francisco García Campos.

Presidente y fundador de Sevitrade

32 PSP AL DÍA

40 ES ACTUALIDAD

EDITORIAL

De las palabras a los hechos

El Puerto de Sevilla afronta un periodo clave de cara a su futuro. En el aire están diferentes cuestiones que, desde hace décadas, las empresas vienen reivindicando al objeto de dar un salto para que el recinto consolide su posición, aumente su atractivo como foco de inversiones y evite la pérdida de tráfico de mercancías.

Entre las principales reclamaciones destacan la reducción del disparatado IBI que abonan los concesionarios; la llegada del transporte público, actualmente inexistente; y la declaración efectiva de la singularidad de este enclave al ser el único marítimo de interior de toda España, equiparándose la legislación (y la fiscalidad) con la que goza la mayoría de los recintos similares del resto de Europa.

Ninguna de estas reivindicaciones supone un trato de favor, sino un acto de justicia. Prueba de ello ha sido la presentación de un informe independiente encargado por ProSevillaPort que refleja que el IBI que se abona duplica e incluso llega a triplicar al de otros municipios eminentemente industriales de la provincia. Otro tanto sucede con el transporte público, una necesidad que igualmente ha puesto en evidencia otro estudio, en este caso elaborado por las consultoras Alomon y Eddea, dos firmas punteras en España en el campo de la movilidad.

Todos estos asuntos -junto a otros como la burocracia existente o la carencia de ciertos servicios, por citar dos ejemplos- han estado demasiado tiempo en un segundo o tercer plano dentro de la agenda municipal. Sin embargo, se está viviendo un cambio de agujas dada la relevancia del puerto como motor económico y laboral dentro de Sevilla.

Prueba de ello son los encuentros organizados por ProSevillaPort, junto con Propeller Club Sevilla, con el alcalde y candidato del PSOE, Antonio Muñoz, y el del PP, José Luis Sanz, en los que se les han planteado estos problemas. Su respuesta ha sido altamente positiva hacia estas reivindicaciones y, con ciertos matices entre uno y otro, se han comprometido a poner soluciones sobre la mesa. Confiemos en que, a partir del 28 de mayo, sea el momento de los hechos y no de las palabras.



PRIMERA LÍNEA



La asamblea de ProSevillaPort reelige presidente a Augusto Jannone y aprueba la entrada de nuevos socios

En el encuentro, celebrado el 14 de marzo, también se hizo balance de las acciones desarrolladas durante 2022 y se presentó el Plan de Actividades de 2023

La Asamblea General de la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) ha reelegido como presidente a Augusto Jannone-en el cargo desde verano de 2020- y ha aprobado la entrada de nuevos socios, lo que permite a la entidad incrementar su representatividad al alcanzar el medio centenar de miembros. En el encuentro, celebrado el 14 de marzo, también se hizo balance de las acciones de 2022 y se presentó el Plan de Actividades de 2023.

El presidente de ProSevillaPort, Augusto Jannone, -que agradeció a los integrantes de la Asamblea el apoyo recibido con su renovación por otros tres ejercicios y la confianza depositada durante su mandato- destacó "el impulso que se ha logrado dar a la asociación en 2022", a pesar de "tratarse de un año sumamente complicado".

De esta manera, subrayó la "importante visibilidad" alcanzada con asuntos que

conciernen a la Comunidad Portuaria, así como el aumento del número de misiones y eventos empresariales-comerciales organizados, y el crecimiento del número de socios, "que se sitúa ya en el medio centenar".

Entre los hitos del pasado ejercicio, recordó los cuatro eventos de calado celebrados: las primeras jornadas relacionadas con los fertilizantes y el agro, la visita empresarial al recinto portuario en el marco de la Bolsa de Cereales, la jornada sobre fondos europeos y la mesa redonda sobre fiscalidad en las empresas con el responsable de Economía del Partido Popular a nivel nacional, Juan Bravo.

Asimismo, remarcó la relevante participación de ProSevillaPort en cuestiones de notable interés para la Comunidad Portuaria y el conjunto de la ciudad como la singularidad del Puerto de Sevilla, el debate en torno a los túneles de la SE-40, el desarrollo del nuevo distrito portuario o los planes de futuro para el estuario.

"Para defender estos objetivos, hemos mantenido numerosos encuentros con dirigentes políticos y empresariales, e incluso estamos llevando nuestras reivindicaciones a las más altas instituciones", aseveró Jannone, al tiempo que señaló el apoyo a los asociados "para facilitarles su presencia en ferias de Andalucía y otras regiones".

Plan de Actividades 2023

Por su parte, el gerente, Simón Onrubia, desglosó el Plan de Actividades 2023, en torno a cinco bloques: jornadas, informes/estudios, asistencia a ferias y misiones comerciales, encuentros empresariales y acciones de formación y comunicación.

Así, en el apartado de jornadas, están previstos el II Congreso sobre agro y fertilizantes y un evento en torno al sector del frío, y se plantea la celebración de un acto sobre energías renovables en el ámbito portuario, otro sobre las fortalezas del puerto hispalense para el transporte de mercancías, y una posible feria gastronómica.

Asimismo, se seguirán encargando y realizando estudios e informes (se ha

elaborado uno sobre el Impuesto de Bienes Inmuebles y otro sobre movilidad), así como organizando eventos. Dentro de la programación de este año, se han realizado ya sendos coloquios con los candidatos de PSOE y PP a la Alcaldía de Sevilla para que conocer sus propuestas para el Puerto; una visita de periodistas a

las instalaciones portuarias; y, de nuevo, la colaboración con la Bolsa de Cereales.

El acompañamiento a los socios en diferentes ferias de interés y los encuentros con organizaciones empresariales -los más inminentes con firmas de las provincias de Córdoba y Sevilla- también se

El presidente, que agradeció a los asistentes el apoyo recibido con su renovación, destacó "el impulso que se ha logrado dar a la asociación en 2022", a pesar de "tratarse de un año sumamente complicado"

Jannone remarcó la relevante participación de ProSevillaPort en cuestiones como la singularidad del Puerto de Sevilla, el debate en torno a los túneles de la SE-40, el desarrollo del nuevo distrito portuario o los planes de futuro para el estuario







PRIMERA LÍNEA

contemplan en el programa anual. "Es importante que otras compañías conozcan el trabajo que hacen nuestros asociados", expuso el gerente.

Formación

Igualmente, se seguirán potenciando las acciones relacionadas con la formación. En este sentido, se pretende avanzar en el diseño de proyectos formativos específicos para el sector con la Junta de Andalucía y la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), y en los acuerdos en condiciones ventajosas para los asociados en centros como la Universidad de Sevilla, el Instituto de Estudios Cajasol o la Universidad San Pablo-CEU.

Simón Onrubia también explicó los pasos que se están dando para que se reconozca la singularidad del Puerto de Sevilla, una reivindicación que consideró "fundamental" porque implicaría que la APS "dejase de asumir ciertos costes que otros puertos de interior no asumen, que se podrían destinar a otros proyectos y a la rebaja de tasas, algo positivo para las empresas instaladas y para que lleguen la Junta Directiva de Ana Llopis, Francismás mercancías".

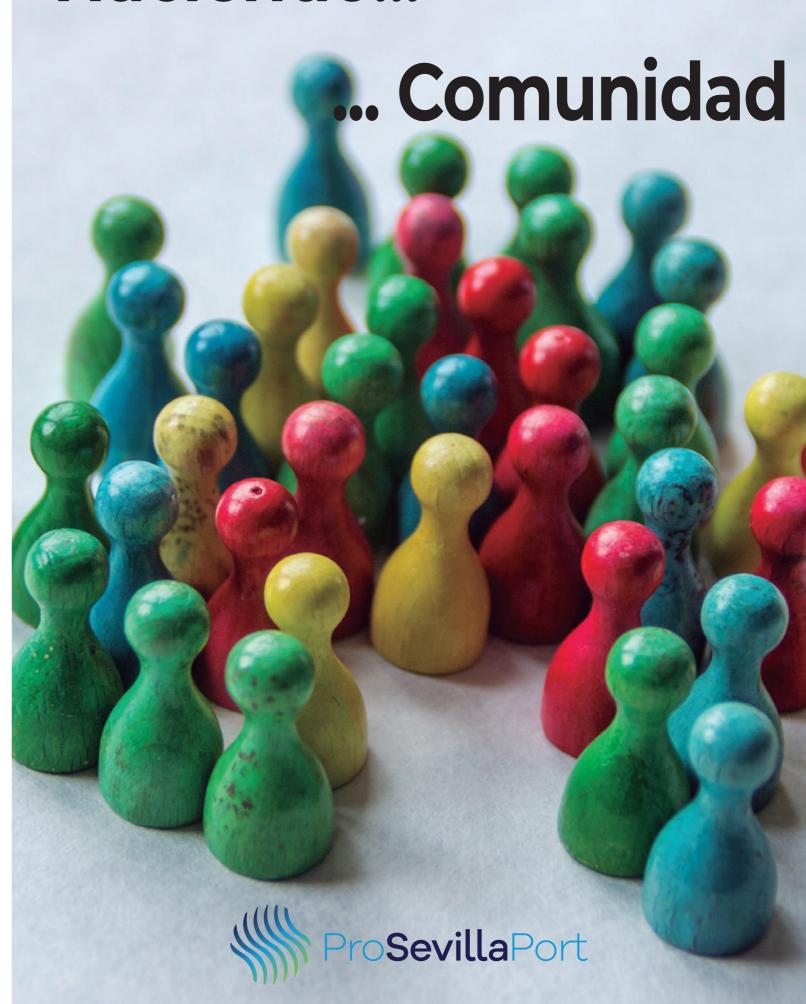


Tras las distintas intervenciones, en la Asamblea se aprobaron por unanimidad las cuentas de 2022 y el presupuesto previsto para este año, así como la admisión de nuevos socios a ProSevilla-Port (Geodis Spain, Llopis Servicios Ambientales, Boluda Lines, Remolcadores del Guadalquivir, Castillo Logística Avanzada y Alener Solar) y la incorporación a co Martel y Teresa López.

El gerente desglosó el Plan de Actividades 2023, en torno a cinco bloques: jornadas, informes/estudios, asistencia a ferias y misiones comerciales, encuentros empresariales y acciones de formación y comunicación









Las empresas del Puerto de Sevilla pagan un IBI hasta tres veces más alto que el de los principales municipios industriales de la provincia

ProSevillaPort reclama al Ayuntamiento hispalense una bajada impositiva para aumentar la competitividad y atraer nuevas inversiones al recinto

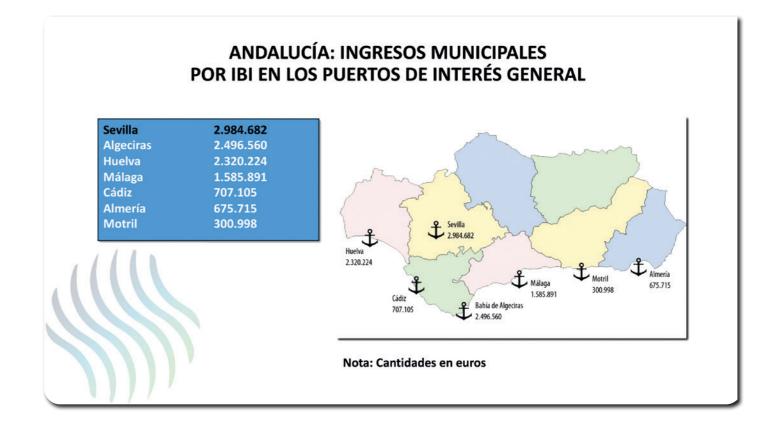
Las compañías del Puerto de Sevilla pagan un Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) hasta tres veces más enclaves industriales de la provincia.

Así lo refleja un estudio que analiza la aplicación de este gravamen en el recinto hispalense frente al resto de los alto que en el resto de los principales 46 puertos de interés general estatales En concreto, este informe de la Asocia--entre ellos, los siete andaluces- y de

los polos empresariales más relevantes

ción para la Promoción del Puerto de

El IBI EN LOS PRINCIPALES MUNICIPIOS INDUSTRIALES DE SEVILLA Camas 0,6750% Mairena del Aljarafe 0,6570% Carmona 0,6270% Santiponce 0,6050% Mairena del Alcor Alcalá de Guadaíra 0.5200% Rinconada (La) 0,5043% **Dos Hermanas** 0,4000%



Sevilla (ProSevillaPort) revela que el 1,15% que se aplica de IBI a las empresas portuarias es muy superior al que se abona en otros municipios con un parque empresarial relevante, llegando, en algún caso, prácticamente a triplicarlo (Dos Hermanas tiene un 0,4%) y, en otros, a duplicarlo (Mairena del Alcor, Alcalá de Guadaíra y La Rinconada). También es sensiblemente superior al que se aplica la capital, situado en el 0,67%.

"Esta situación conlleva, por ejemplo, que hay empresas radicadas en el Puerto de Sevilla que están abonando 240.000 euros anuales en concepto de IBI, mientras que en otros parques industriales de la provincia esa cifra sería de 120.000 e incluso de poco más de 80.000 euros, un aspecto que, sin duda, afecta a la competitividad de las compañías y a la del propio recinto portuario, que rebaja su atractivo de cara a la llegada de nuevas industrias",

El estudio analiza la aplicación de este gravamen en el recinto hispalense frente al resto de los 46 puertos de interés general estatales -entre ellos, los siete andaluces- y de los polos empresariales más relevantes a nivel provincial

afirma el presidente de ProSevillaPort, Augusto Jannone.

El estudio, elaborado por Rafael Salgueiro-profesor de Administración de Empresas de la Universidad de Sevilla-, aborda también de forma comparativa la situación en los demás puertos españoles calificados de interés general, que están dentro de la categoría de

Especiales (BICE) a efectos de cálculo del IBI y sobre los que se aplica un gravamen establecido por cada ayuntamiento que, tal y como recoge la ley, puede oscilar del 0,4% al 1,3%.

"Dada la elevada competencia entre los diferentes puertos, los estrechos márgenes en ciertas actividades portuarias y el aumento de costes-refleja el informe-, cada vez se sitúa como un factor más importante el IBI", un impuesto por el que el Ayuntamiento hispalense recauda de las empresas ubicadas en el Puerto y de la propia Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) casi tres millones de euros al año, en torno al 1,6% sobre el total que el Consistorio cobra anualmente por este concepto (173 millones de euros).

Pese a que el Puerto de Sevilla es pequeño por el volumen de mercancías que mueve, una de las claves que ex-Bienes Inmuebles de Características plica los elevados ingresos que recibe





EN PROFUNDIDAD EN PROFUNDIDAD

el Ayuntamiento por el IBI es la amplia superficie que ocupan los terrenos portuarios (850 hectáreas), pero también por su alto valor catastral, que asciende a 261,7 millones de euros. No obstante, otras entidades locales cuyos puertos tienen un mayor valor catastral ingresan mucho menos que la capital hispalense. Es el caso, por ejemplo, de Santander (285 millones) o Vigo (267 millones) que, respectivamente, sólo abonan por este impuesto 1,7 y 2 millones de euros.

Sevilla, en el 'top 5' nacional por ingresos

A nivel nacional, los diez recintos portuarios españoles que más aportan en términos absolutos por concepto de IBI son, de más a menos, los siguientes: Barcelona (10,59 millones); Valen-

Los siete puertos andaluces de interés general pagaron a sus respectivos municipios en concepto de IBI una cifra ligeramente superior a los 11 millones de euros, es decir, Sevilla equivale al 26%

cia (7,2 millones); Tarragona (7,2 millones); Sevilla (2,98 millones); Algeciras (2,46 millones); Las Palmas (2,44 millones); Huelva (2,3 millones); Cartagena (2,06 millones); Vigo (2,01 millones); y A Coruña (0,95 millones).

Poniendo la lupa en Andalucía, los siete puertos considerados de interés

general pagaron a sus respectivos municipios en concepto de IBI una cifra ligeramente superior a los 11 millones de euros, es decir, Sevilla equivale al 26%. En tres de ellos, se aplica el tipo máximo (Almería, Huelva y Málaga tienen un 1,30%), mientras que Algeciras y Sevilla presentan prácticamente el mismo porcentaje (1,16% y 1,15%). Por su lado, Cádiz tiene un 1,01% y la cifra más baja se da en Motril, con el 0.90%.

Atraer inversiones

El presidente de ProSevillaPort señala que el recinto hispalense es el principal polo industrial de la provincia, con 200 empresas que facturan en conjunto 1.300 millones de euros-equivalente al 3% del PIB provincial- y generan más de 20.000 empleos (directos,

EL IBI APLICADO EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

	A Coruña	1,30%
	Alcudia	1,30%
	Alicante	0,7315%
	Almería	1,30%
	Arrecife	1,30%
	Avilés	0,60%
	Bahía de Algeciras	1,16%
	Bahía de Cádiz	1,01%
	Barcelona	0,80%
	Bilbao	0,30%
1	Carboneras	1,30%
	Cartagena	1,30%
	Castellón	1%
1	Ceuta	0,79%
	Ferrol	1%

Gandía	1,30%
Gijón-Musel	0,79%
Huelva	1,30%
Ibiza	1,30%
La Estaca	ND
La Hondura	ND
Las Palmas	1,30%
Los Cristianos	ND
Mahón	1,30%
Málaga	1,30%
Marín	0,96%
Melilla	0,60%
Motril	0,90%
Palma	1,30%
Pasajes	ND

Pontevedra	0,96%
Puerto del Rosario	1,30%
Sagunto	1,30%
San Ciprián	ND
San Sebastián de la Gomera	0,40%
Santa Cruz de la Palma	1,30%
Santa Cruz de Tenerife	1,185%
Santander	0,60%
Savina	1,30%
Sevilla	1,15%
Tarifa	1,30%
Tarragona	1,30%
Valencia	1,30%
Vigo	0,87%
Villagarcía de Arousa	0,75%

TRÁFICO PORTUARIO Y RATIO IBI POR TONELADA

Puerto	IBI	Tráfico Portuario (Toneladas)	Ratio/tonelada (euros)
Barcelona	10.593.851	59.488.322	0,178
Valencia	7.225.890	80.683.260	0,09
Tarragona	4.722.920	26.508.481	0,178
Sevilla	2.984.682	4.203.587	0,710
Algeciras	2.496.560	107.270.646	0,023
Las Palmas	2.442.141	25.765.167	0,094
Huelva	2.320.224	29.923.818	0,077
Cartagena	2.069.128	33.034.939	0,062
Vigo	2.015.368	4.494.477	0,448
A Coruña	1.958.333	10.597.616	0,184

indirectos e inducidos) y recuerda que la asociación viene reivindicando a las administraciones competentes una mejora de la fiscalidad, entre ellas, la rebaja del IBI, ya que "es un componente que afecta a nuestra competitividad".

Uno de los objetivos de la asociación es, precisamente, "hacer crecer al Puerto atrayendo nuevas compañías e inversiones que generen riqueza y empleo para Sevilla, pero para eso tenemos que incrementar su atractivo, dado que hay muchos impuestos y tasas que pueden inclinar la balanza".

Singularidad

En este sentido, las empresas ubicadas en el Puerto apuntan también la necesidad de que se rebajen las tasas portuarias, tal y como vienen reclamando de manera reiterada a Puertos del EsEl presidente de ProSevillaPort señala que el recinto hispalense es el principal polo industrial de la provincia, con 200 empresas que facturan en conjunto 1.300 millones de euros y generan más de 20.000 empleos

tado, y de que se reconozca la 'singularidad' del recinto-único marítimo de interior de España-, ya que los importantes costes que tiene que asumir la APS por la construcción de la esclusa y los dragados de mantenimiento afectan a su capacidad inversora, así como a la posibilidad de rebajar las tasas de mercancía y de buque.

Para ello, ProSevillaPort ha solicitado formalmente en dos ocasiones sendas reuniones a las ministras de Hacienda y y de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, para abordar

este asunto, sin recibir respuesta hasta

"Esta situación afecta no solo a Autoridad Portuaria de Sevilla, sino también a las empresas eminentemente portuarias y a otras muchas de diferentes sectores, como metalmecánico, fertilizantes, aceites o la industria en general. Estamos convencidos de que la declaración de la singularidad es la única fórmula para tener una solución estructural y no coyuntural, pues se Función Pública, María Jesús Montero, traduciría en una mejora de la financiación", concluye el presidente de ProSevillaPort.





EN PROFUNDIDAD EN PROFUNDIDAD



Los candidatos de PSOE y PP a la Alcaldía de Sevilla presentan sus propuestas en fiscalidad, movilidad y singularidad para el recinto

ProSevillaPort y Propeller Club Sevilla organizan sendos encuentros con Antonio Muñoz y José Luis Sanz que han reunido cada uno a medio centenar de directivos

Empresas de la comunidad portuaria han mantenido sendos encuentros con el alcalde de Sevilla y candidato del PSOE, Antonio Muñoz, y con el candi- Ambas citas, organizadas conjuntadato del PP, José Luis Sanz en los que les han reclamado su apoyo ante el Gobierno nacional para que se reconozca la singularidad del Puerto de Sevilla -único marítimo de interior de Españay les han planteado diversas demandas, como una rebaja del Impuesto de

Bienes Inmuebles (IBI) y la mejora de la movilidad en el recinto.

mente por la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) y el Propeller Club Sevilla, reunieron a los dos aspirantes a la Alcaldía de la capital hispalense con más de medio centenar de directivos y profesionales del sector portuario, con

el objetivo de conocer sus propuestas de futuro para el enclave en materias como infraestructuras, movilidad, fiscalidad, servicios o formación, entre

En estos eventos, que contaron con la presencia de los presidentes de ProSevillaPort, del Propeller Club Sevilla y de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Augusto Jannone, Mercedes Valdivia y Rafael Carmona, respectivamente, se señaló la importancia del recinto como motor económico, con casi 200 empresas que facturan conjuntamente 1.300 millones de euros y generan 20.000 empleos (directos, indirectos e inducidos).

José Luis Sanz afirmó que quiere que el Puerto de Sevilla "siga siendo uno de los principales polos industriales como principales propuestas mejorar la fiscalidad, resolver los problemas

de infraestructuras y movilidad, reducir los plazos de los trámites administrativos para acometer inversiones, así como atraer empresas con medidas como la aceleradora de proyectos y la oficina de captación de fondos europeos que pretende implantar en el Avuntamiento.

Motor económico

de la ciudad", para lo que planteó En la misma línea, Antonio Muñoz destaco que el Puerto de Sevilla "es un motor de la economía que hay que

consolidar", para lo que se comprometió a mejorar la interlocución del Ayuntamiento con las compañías que operan en el enclave hispalense, además de a seguir profundizando en medidas de agilización administrativa para facilitar nuevas inversiones y la llegada de más empresas.

En este sentido, anunció la creación de un Distrito Empresarial que canalice las políticas municipales de impulso a la actividad económica y a los recintos empresariales, entre ellos, el Puerto de









Sevilla. También avanzó el traslado de dependencias municipales a naves de la Autoridad Portuaria, así como "nuevos incentivos fiscales" para facilitar la transición ecológica y captar más inversiones.

Rebaja del IBI

Precisamente en materia de fiscalidad, la comunidad portuaria planteó tanto a Antonio Muñoz como a José Luis Sanz "el Ay la necesidad de que se rebaje el IBI que soportan las empresas que operan en el enclave hispalense, que es hasta tres veces más alto que en el resto de los principales polos industriales de la provincia, algo que está mermando su competitividad y su atractivo de cara a la llegada de nuevas inversiones.

En este aspecto, el alcalde de Sevilla se comprometió "a abrir una mesa de diálogo permanente y a ver comparativamente cómo estamos respecto a otros puntos de la provincia y a otros puertos andaluces". No obstante, puntualizó que, en referencia a la fiscalidad, "más que en una rebaja, nuestro modelo sigue siendo el de generar incentivos para la generación de empleo y en proyectos estratégicos".

"Ahora, queremos dar un paso más con más incentivos a las empresas y a

la captación empresarial. Por ejemplo, vamos a intensificar el apoyo a la transformación energética con incentivos fiscales que estimulen la inversión en materia de eficiencia energética, también vamos a primar el componente tecnológico con incentivos que primen el establecimiento de empresas de este perfil en Sevilla", afirmó Muñoz.

Sanz aseguró sobre este aspecto que "el Ayuntamiento tiene que bajar impuestos y tasas a las empresas que se instalan en el Puerto; aquí se paga mucho más IBI que en el área metropolitana".

Reconocimiento de la singularidad

Igualmente, la comunidad portuaria señaló la necesidad de que se reconozca la singularidad del Puerto, a lo que Muñoz y Sanz dieron su apoyo. Esta reivindicación, para la que se han solicitado reuniones con el Gobierno central-hasta ahora sin respuesta-, ya tiene el respaldo de la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), la Cámara de Comercio de Sevilla y los sindicatos UGT y CCOO, además de la propia APS.

En este sentido, Muñoz apuntó que "por coherencia', al igual que está reclamando para Sevilla una ley de Ca-

pitalidad que otorgue a la ciudad un 'estatus' especial, "voy a apoyar esa declaración", al tiempo que se mostró dispuesto a mediar ante la ministra de Hacienda y Función Pública, María Jesús Montero. Del mismo modo, Sanz se comprometió "a ir de la mano" ante los ministerios competentes "para reclamar y apoyar esa singularidad, que es necesaria".

En materia de movilidad, la principal reclamación se centró en la llegada de los servicios municipales de transporte al recinto. "El transporte de autobuses es el más flexible de todos, ya que quitar o poner una línea es relativamente fácil; os invito a una reunión con los directivos de Tussam, para ver cuáles con las necesidades, el itinerario y empezar a estudiarlo", aseguró el candidato del PSOF.

Por su parte, el candidato del PP también consideró necesario "mejorar el transporte público y la llegada de líneas de autobuses" al Puerto de Sevilla-ahora no hay ninguna línea- y reclamó que "se agilicen las obras del Puente del Centenario para no prolongar mucho más el paso de camiones por la esclusa, porque no hay que ser un lince para pensar que, si la situación se mantiene así, podemos tener problemas con la propia esclusa".







La comunidad portuaria señaló la necesidad de que se reconozca la singularidad del Puerto, a lo que Muñoz y Sanz dieron su apoyo







Galería de imágenes del encuentro con Antonio Muñoz

































Galería de imágenes del encuentro con José Luis Sanz

































NUESTROS ASOCIADOS

Francisco García Campos lleva toda su vida dedicado al negocio marítimo y portuario. En 2024 su vinculación con este sector sumará 60 años, concretamente desde que, alcanzada la mayoría de edad, se sintió atraído por este mundo; un mundo que nunca ha abandonado. Inicialmente como empleado por cuenta ajena y, durante casi el último medio siglo, como empresario. Una pasión que han heredado sus hijos, varios de los cuales han tomado el timón de esta empresa familiar.

Volviendo a los orígenes de García Campos, sus primeros pasos profesionales los dio en la zona de Levante -de donde es oriundo-, concretamente en compañías dedicadas al desguace de buques, hasta que en 1974 se instaló en Sevilla para poner en marcha Desguaces Guadalquivir. Aquella pequeña firma, ubicada en el Muelle de la Esclusa, sería el germen de Sevitrade, una empresa que se ha convertido en un referente del sector gracias a la decidida apuesta de este emprendedor, con una inversión acumulada en este periodo que roza los 100 millones de euros.

En la actualidad, Sevitrade es un operador logístico ubicado en los puertos de Sevilla y Motril (Granada) dedicado a la estiba, consignación, packaging, agente de aduana y tránsitos de mercancías y buques. A aquellas primeras instalaciones, se les agregó en 1997 una serie de naves en propiedad situadas en el polígono industrial de La Isla (Dos Hermanas). Desde 2011, también cuenta con una segunda terminal en el Puerto de Sevilla, localizada en la dársena del Cuarto y centrada en la manipulación de graneles líquidos. De esta manera, la empresa cuenta con un total de 26 hectáreas repartidas en varias concesiones administrativas.

Con una plantilla que ronda el centenar de empleados y una facturación superior a los 14 millones de euros, desde 1990 ha manipulado más de 13 millones de toneladas y ha consignado cerca de 3.500 barcos, con una media reciente de 250 al año.

Sobre sus capacidades logísticas, posee ocho grúas que van desde las 12 hasta las 100 toneladas de capacidad de izado. Dispone de 99 depósitos para graneles líquidos que se comunican a través de seis kilómetros de tuberías, lo que le permite una capacidad de almacenamiento de 200.000 toneladas. Para los sólidos, el grupo tiene 15 naves y dos tinglados que suman 87.000 metros cuadrados, capaces de almacenar hasta medio millón de toneladas en seco.

Sus principales mercancías son los graneles líquidos (grasas vegetales, productos químicos, etc.) y los fertilizantes. Le siguen el cereal, los productos siderúrgicos, carga de proyecto y otros ligados a la economía circular, tales como biomasa o vídrio reciclado.



Lleva trabajando en el sector marítimo y portuario desde los 18 años, casi seis décadas. ¿Le viene por tradición familiar?

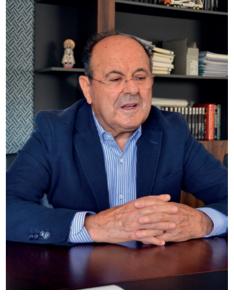
No, mi padre era agricultor, pero a los 18 empecé a trabajar en una compañía dedicada al desguace de buques. En aquel momento vi una oportunidad y resultó ser buena. Además, aprendí rápido y siempre he sido un poco inquieto. Estuve en una serie de compañías dedicadas a esta actividad en la zona de Levante. Comencé en Valencia, después Castellón, Burriana, Alicante y más tarde en Madrid. Por entonces, me dedicaba especialmente a la compra de barcos en el extranjero.

¿Qué le llevó a aterrizar en Sevilla?

En 1974 decidí crear mi propia empresa y empecé a viajar buscando un puerto propicio. Como es lógico, siempre pensé que iría a un puerto marítimo. Recuerdo que empezamos por Gerona, casi en la frontera francesa, viendo todas las instalaciones de allí. Había un lugar, Sant Feliu de Guíxols, que a priori parecía adecuado, pero creo que al final no lo hubiese sido, porque a día de hoy es muy turístico.

Visitaba todos los puertos, pero en todos ya había grandes grupos centrados en el

desguace de barcos: en Barcelona uno muy importante, en Tarragona también, en la provincia de Castellón... De modo que fui bajando y llegué a Almería, Cádiz, Motril; en Almería me podían dar un muelle, pero es una provincia que tenía malas conexiones. A su vez, tenía que hacer también una prospección de marketing, decidir dónde vendía los materiales: por entonces, el consumo se concentra-



ba principalmente en Valencia, también en Madrid, donde había una siderúrgica, y en el País Vasco, que era un sitio muy bueno pero estaba muy lejos. Y así llegué a Sevilla en agosto del 74, donde acabé creando la compañía Desguaces Guadalquivir, de modo que el año que viene cumpliré medio siglo como empresario.

¿Cómo era la parcela donde se instalaron y el Puerto en general?

El muelle era un sitio abandonado donde pastaban las vacas, al que se accedía por un camino de tierra, con unas casetas derruidas... esa era la situación en la que estaba. Aunque no era el lugar más apropiado, inicié la actividad. Era una época en la que el desguace no era solo chatarra, sino que se utilizaba mucho la chapa

para hacer laminados de construcción, y ese fue el objetivo.

Mi primer cliente fue GP Manufacturas del Acero, en Dos Hermanas, que aún existe. Levantamos unas grúas nuevas, expresamente para el ancho de vía existente en este muelle. En 1975 vino el primer barco y empezamos a trabajar.

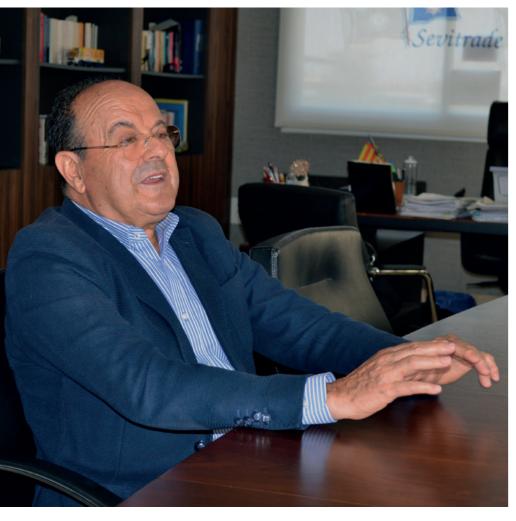
En cuanto al Puerto de Sevilla en sí, cuando llegué era eminentemente industrial, con grupos como Arlesa, Central Térmica Guadaíra, Fertiberia, etc. Veías en las márgenes chimeneas, a un lado y al otro. Y en Astilleros había 5.000 trabajadores. Hubo años en los que cada mes botaban un barco de 180 metros destinado a una flota para Finlandia. Todos los días veías



En 1974 decidí crear mi propia empresa y empecé a viajar buscando un puerto propicio. Llegué a Sevilla en agosto del 74, de modo que el año que viene cumpliré medio siglo como empresario



NUESTROS ASOCIADOS NUESTROS ASOCIADOS



fueloil y gasolina.

como empresario?

Es cierto que al principio coincidimos con la crisis del petróleo, pero aquello hizo que se retiraran muchos barcos de propulsión que gastaban mucho fueloil, lo cual nos vino bien. Fue un momento bueno para el desguace. De hecho, había puertos cuya única actividad era esa.

Estados Unidos contaba con unas reservas de flotas de barcos que había construido para la II Guerra Mundial. Cuando acabó hicieron muchos más, sobre todo tres prototipos: dos mercantes, el Liberty y el Victory, y un T2, un petrolero para suministrar a la flota.

embarcaciones de Campsa descargando Estas reservas estaban en unos grandes ríos, en el Golfo de México, así como en la Costa Este y en la Oeste. Tenían los ¿Fueron duros aquellos primeros años barcos allí, mantenidos, y cuando vieron que habían pasado muchos años y se habían quedado obsoletos, los fueron sacando a subasta en lotes.

¿Sacaron provecho de aquellas parti-

Nosotros íbamos a los concursos de la Costa Este, porque la Oeste estaba muy lejos para traerlos hasta aquí. Hubo una época en que viajaba todos los meses, primero a ver los buques y luego a Washington que era donde se subastaban los lotes y donde los compraba. Trajimos muchos de aquellos barcos a España y para que el flete fuera más barato, traíamos dos con un remolcador. Fue una

Al principio coincidimos con la crisis del petróleo, que hizo que se retiraran muchos barcos de propulsión que gastaban mucho fueloil lo cual nos vino bien. Fue un momento bueno para el desguace

En 1989 surgió Sevitrade, cuando formamos una agencia de aduanas, a partir de mi relacióin con profesionales de este sector

época muy buena, en la que teníamos magníficos buques para desguace.

¿Qué los hacía tan rentables?

Una de las mejores cosas que tenían los barcos americanos era la chapa. Por entonces, su unión se hacía con remaches, y ellos fueron los primeros que empezaron a construir en bloques y a utilizar por primera vez la soldadura para unir las chapas. Tuvieron fallos porque era la primera vez que se hacía, pero para nosotros eran muy buenos porque nos ahorraban mucho trabajo. Cortabas y listo. En los barcos remachados teníamos primero que cortar la cabeza del remache y sacarlo con un puntero.

Otra de sus virtudes es que eran muy ricos en metales no férricos, porque muchos eran de vapor, con sus calderas y condensadores, que eran todos de bronce, las hélices también, tuberías de cobre, latón... Nosotros vendíamos principalmente a fundiciones



Como anécdota, también venían a nuestras instalaciones particulares para comprar piezas de anticuarios, sobre todo de Madrid, aunque también de Málaga, Sevilla o Valencia, para, por ejemplo, decoración de restaurantes. En cualquier caso, eso para nosotros era peccata minuta.

Antes comentaba que el próximo año se cumple el 50 aniversario de su primera empresa, el germen de lo que es hoy Sevitrade. Echando la vista atrás, ¿pensaba que la compañía sería como es actualmente?

En absoluto. Lo que sucede es que con el desguace siempre hemos tenido la sensación de estar en precario, porque es una actividad con muchos altibajos. En época de fletamentos, con los barcos funcionando, estaba bien, pero cuando había crisis, se retiraban barcos en circulación por falta de flete. Es algo que sucedía sobre todo en Grecia, donde los armadores siempre han sido muy especuladores. Durante las crisis, retiraban los barcos y los dejaban en una bahía junto al Pireo, hasta que se volvía a reactivar el mercado y los ponían en circulación. Era, como digo, un negocio con muchos altibajos.

Luego surgió Sevitrade, en 1989, cuando formamos una agencia de aduanas, a partir de mi relación con profesionales de este sector. En esa época, nos contactaron de una empresa de Madrid que quería montar una terminal de cemento, porque se había liberalizado la importación de este material. Al mismo tiempo, alguna empresa aceitera con la que tenía contacto- nos compraban materiales de desguace de los barcos como bombas centrífugas, algún depósito, etc.- nos sugirió que instalásemos unos tanques

para aceite. Hice una prospección de mercado y había unas 90.000 toneladas de aceite de girasol que se exportaban todos los veranos, de modo que nos anticipamos e hicimos los tanques.

A lo anterior se sumaron otros empresarios que tenían un almacén de fertilizantes y nos propusieron construir una nave para descargar y ensacar aquí. De manera que hicimos diez tanques para aceite y dos naves, una para un silo de cemento para que descargara la empresa de Madrid -los barcos se autodescargaban por una tubería que hay hasta el muelle- y la otra para el fertilizante con la ensacadora.

¿Y todo funcionó?

El éxito fue enorme e inmediato. Cuando todavía se estaban soldando los tangues, ya había una fila de camiones cisterna



NUESTROS ASOCIADOS NUESTROS ASOCIADOS

con aceite que querían descargar aquí para que luego se lo llevase un barco. Con la nave de fertilizante sucedió lo mismo: nos faltaba aún la cubierta v va teníamos una embarcación. Descargábamos el fertilizante con las grúas que tenía del desguace. Y otro tanto pasó con el cemento, incluso tuvimos que hacer de manera provisional una tolva hasta tener el silo construido. Luego vino todo rodado.

adelantarnos al cliente. Cubríamos unas necesidades y dábamos unas facilidades que no proporcionaban los demás.

¿Han seguido esa línea?

Iniciamos varias actividades, porque siempre pensé que en Sevilla teníamos

que hacer cosas diferentes a lo que había. Aguí las empresas descargaban chatarra, echaban el montón en el muelle y luego llegaban camiones para llevárselo. El aceite lo cargaban de camión a barco directamente, y éste tenía que estar parado por lo menos cinco días, con las pérdidas que eso representa. Nosotros empezamos a introducir el aceite en los tanques, luego venía el barco, bombeábamos, y en 12 o 14 horas estaba listo. Con el fertilizante sucedía lo mismo, Lo que siempre hemos hecho ha sido descargábamos el barco aquí a granel y también envasábamos. Es lo que ahora estamos haciendo en La Isla.

> Dimos un servicio diferente al que se proporcionaba aquí, con una visión diferente, dándole al producto un valor añadido. Nos adelantábamos a las necesidades del cliente.

¿Hacia dónde debe ir el futuro de Sevi-

Llevamos ya varios años con un movimiento portuario importante, haciendo en torno a un millón de toneladas de tráfico marítimo, que supone unos 280 barcos manipulados. Entre las empresas de contenedores y nosotros estaremos entre el 70% y 80% del tráfico total del Puerto de Sevilla. En paralelo, desde 2022 también estamos instalados en el Puerto de Motril (Granada), donde contamos con un parque de depósitos y estamos en proceso de levantar un complejo logístico de silos y tanques.

Particularmente, creo Sevilla tiene futuro, aunque nos hemos llevado muchos sobresaltos con el tema del calado del río. Hubo un momento en que parecía





que iba a salir adelante, porque el provecto de la esclusa nueva llevaba aparejado el tema de la profundización de algunas partes del río, no de todo. De haber prosperado, le hubiera dado mucha vida al puerto.

En este sentido, el tráfico de mercancías viene cayendo en los últimos años. ¿Qué se podría hacer a su juicio para aumentar la actividad?

La Autoridad Portuaria ha hecho una inversión en la vía férrea que hay en la Zona Franca, extendiéndola más, dándole mayor longitud, y estamos pendientes de un proyecto de llevar el ferrocarril a la Dársena del Cuarto, donde tenemos también una terminal. Creo que viendo

que el asunto del calado del río está estancado, puede haber alguna mejora por la vía de las investigaciones científicas, el estudio de las mareas y demás, pero nada muy significativo.

Otra cuestión importante es la de la singularidad. Como puerto de interior, debería tener alguna ayuda para el mantenimiento de la ría y para abaratar el coste de entrada de los barcos.

En relación con el dragado del río, es algo importante no solo para el Puerto de Sevilla, sino para la ciudad. Si dejaran de dragar, todos los campos de arroz serían marismas, como sucedía antes, que cuando había avenidas del río, se anegaba todo. La esclusa tiene unas compuer-

tas que son muy altas, y representan un muro de defensa también, porque cuando ha habido riadas, si no hubiese sido por esas compuertas, el agua hubiese pasado y se hubiese inundado parte de Sevilla.

Por eso el dragado de mantenimiento es fundamental, si no, hay recodos que se cegarían poco a poco y rebosarían por los márgenes.

¿Tiene datos de las inversiones que la empresa ha acometido en Sevilla?

Cerca de 100 millones de euros en todo este tiempo. Y los márgenes no son elevados porque hay una competencia muy grande. Un problema que tenemos en





NUESTROS ASOCIADOS

el Puerto de Sevilla es que somos siete empresas estibadoras. En Cartagena, que tiene diez veces más movimiento de mercancías, hay solo dos o tres compañías. Pero hay muchos más casos. Para ¿Y la cuestión medioambiental? que se haga una idea, nosotros hacemos en torno un millón de toneladas y hace unos días comentamos con una empresa de Castellón que ellos hacen cuatro o cinco millones y solo tienen dos grúas y sa mejora la calidad de las operativas y el muelle.

La empresa que quiera funcionar aquí ha de contar con muchas instalaciones. porque, además, los clientes lo van exigiendo. Cuando trabajamos, por ejemplo, con una multinacional del fertilidespacho de aduanas, la consignación, el material al cliente a medida, en sacos 600, 800 o 1.000 kilos.

¿Son importantes para su actividad las una empresa que se las lleva para tratarnuevas tecnologías?

Cada vez más. Ahora tenemos sistemas informáticos a partir de los cuales nuestros clientes saben, en tiempo real, los stocks que tenemos y las salidas que tienen ellos mismos. Sale el albarán y

lo están viendo de inmediato. Estamos aplicando muchas soluciones de digitalización, chips, picking, etc.

Fuimos los primeros en firmar un convenio medioambiental con la Autoridad Portuaria. En virtud del mismo, la emprese acoge a una bonificación que ofrece la Autoridad Portuaria, para lo cual hay que acometer ciertas inversiones. Por ejemplo, nosotros hemos hecho unos aliibes que recogen aguas pluviales. Al descargar el fertilizante, hay parte que se queda en el suelo, y cuando llueve se disuelve y zante, nos llega un barco y hacemos el va a las aguas pluviales, a los imbornales, y esas aguas a su vez van a la dársena o el transporte, el almacén, y entregamos a las depuradoras, con la consiguiente contaminación. Hemos construido cuade 25 o 40 kilos, o en sacas grandes de tro aljibes, dos aquí, uno en La Isla y otro en el pantalán, que recogen esas aguas pluviales y cuando llegan a un nivel viene las. De este modo, no se vierten a la dársena para no contaminar.

> El relevo generacional suele ser complicado para las empresas familiares. En Sevitrade lo han llevado a cabo hace poco. ¿Ha sido complicado?

Ha ido bien, a mi hijo Javier le gusta este trabajo, siempre le ha gustado, y lo veo capaz, con lo que estoy tranquilo, y mi hijo Kiko (Francisco José) también se ha incorporado. Yo los dejo hacer.

Para concluir, ¿alguna vez se planteó vender la compañía?

La realidad es que han venido y están viniendo muchos novios, pero a todos ellos les hemos dicho que no estamos en venta. Afortunadamente, tenemos las instalaciones funcionando casi al 100%. y estamos viendo otras opciones. De hecho, ya tenemos una alianza con unos socios locales en Motril, donde tienen una instalación pequeña de depósitos, y vamos a hacer una más grande. Queremos trasladar nuestro modelo a otros puertos, porque creemos que todavía hay oportunidades.

> Queremos trasladar nuestro modelo a otros puertos, porque creemos que todavía hay oportunidades





P_{SP} AL DÍA



ProSevillaPort y la Autoridad Portuaria organizan una visita en barco al recinto para dar a conocer sus ventajas competitivas y favorecer las relaciones comerciales

Empresas ubicadas en el Puerto de Sevilla han tenido la oportunidad de estrechar lazos comerciales con representantes de compañías del sector portuario y firmas dedicadas a la compraventa de materias primas y piensos a nivel mundial durante un recorrido en barco organizado por la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) junto con la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) en el marco del evento 'Andalusian Commodity Exchange'.

La visita ha reunido a más de 40 profesionales, entre empresas del Puerto y operadores agroalimentarios tanto nacionales como internacionales, que han conocido de primera mano las ventajas competitivas que ofrecen las instalaciones portuarias y su ubicación estratégica, al ser el único puerto marítimo de interior de España y tener un carácter completamente multimodal, con conexiones marítima y terrestre.

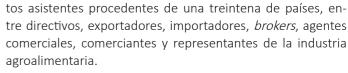


Esta iniciativa tiene como objetivo reforzar el peso del recinto hispalense como uno de los referentes del sector agroalimentario nacional y estrechar relaciones comerciales con



los agentes más relevantes. El tráfico de estos productos es clave para el Puerto, junto al siderúrgico y el contenedor. En concreto, del total de mercancías transportadas al año, una media del 36% corresponde a tráficos de graneles agroalimentarios y abonos.

La 'Andalusian Commodity Exchange' -que ha celebrado en Sevilla su XIII edición- es el principal encuentro privado del sector de las materias primas agrícolas en Europa y uno de los mayores a nivel mundial. Organizado por la empresa sevillana Northstar Brokerage, el evento ha reunido a más de seiscien-



La edición de este año ha llegado en un momento clave para el sector, pues se enfrenta a una compleja coyuntura repleta de incertidumbres debido principalmente a tres factores: por un lado, la guerra en Ucrania, un país que es uno de los graneros más importantes del mundo; en segundo lugar, la sequía, que ha reducido las cosechas; y, por último, la inflación, que está teniendo un impacto directo en este tipo de productos.

Para dar respuesta a estas y a otras cuestiones de interés como la evolución de las cosechas y precios en Europa, tuvieron lugar tres ponencias, a cargo de expertos de nivel mundial. En primer lugar, Brennan Craig, senior trader de AGT Canadá, pronunció la charla 'Perspectivas mundiales del trigo duro'. A continuación, Thierry Beaupied, COO del grupo TOI Commodities, habló de las 'Perspectivas mundiales de las semillas oleaginosas y los aceites vegetales: los retos de una guerra'. Por último, Zlatomir Kovachev, ejecutivo de Cargill, ofreció la conferencia 'Panorama global del mercado de cereales'.

























Una delegación empresarial de ProSevillaPort asiste a Agroexpo para estrechar contactos comerciales

La asociación apoya la asistencia de sus miembros a esta cita, una de las más relevantes del calendario de ferias del sector agroindustrial y agroganadero

Empresas y representantes de la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) se han trasladado a Don Benito (Badajoz) para asistir a la 35º edición de Agroexpo, una de las citas nacionales más relevantes en el calendario de ferias del mundo agroindustrial y agroganadero.

La delegación empresarial ha estado integrada por Suardiaz, Boluda, Sevitrade y Propeller Club Sevilla, además del gerente de ProSevillaPort, Simón Onrubia, y el secretario de la asociación, Manuel González-a su vez jefe de Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS)-, quienes han mantenido distintos contactos y encuentros comerciales.

La participación en ferias, eventos y misiones comerciales y empresariales, en jornadas formativas, así como networking con proveedores y clientes es una de las medidas destacadas de la asociación.

El programa para esta edición de 2023 de la feria entre el 25 y el 28 de enero incluyó presentaciones, conferencias, un encuentro especializado sobre la gestión de los recursos hídri-

cos y la digitalización de los regadíos, así como los X Premios a la Innovación.

Agroexpo es la primera cita sectorial en el calendario anual nacional y permite entablar relaciones comerciales entre distintos empresarios relacionados de forma directa e indirecta con el sector: entidades bancarias, empresas suministradoras de gasoil, maquinaria, fertilizantes y exportadores, entre otros

500 expositores

Organizada por FEVAL (Institución Ferial de Extremadura), la cita ha reunido en esta ocasión una oferta expositiva que ha marcado el lleno absoluto, con unas 500 firmas representadas

Por todo ello, esta feria se erige como una plataforma de excelencia para el mercado ibérico, dado el alto grado de estimación con el que cuenta en el sector y su inmejorable ubicación, como puente hacia el mercado de Portugal.





ProSevillaPort organiza una visita de periodistas al Puerto para dar a conocer el recinto y sus empresas

La iniciativa, con una nutrida representación de miembros de la Comunidad Portuaria, ha consistido en un recorrido en barco, incluyendo el paso de la esclusa

Una delegación de periodistas de los principales medios de comunicación de Andalucía, tanto escritos como audiovisuales, ha visitado el Puerto de Sevilla para conocer de primera mano las características del recinto hispalense y la labor de las empresas ubicadas en la zona. Esta iniciativa ha consistido en un recorrido en barco con salida y regreso en la Torre del Oro, incluyendo el paso de la esclusa.

La visita ha estado organizada por la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) dentro de su Plan de Actividades 2023 y, durante el trayecto, los representantes de los medios han podido apreciar la envergadura de las instalaciones del enclave hispalense, además de intercambiar impresiones de forma directa con miembros de la Comunidad Portuaria.

En este sentido, el recorrido ha estado encabezado por el presidente y el gerente de ProSevillaPort, Augusto Jannone, y Simón Onrubia, respectivamente, junto al presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona, quienes han estado también acompañados por un nutrido grupo de directivos de compañías y representantes de entidades que forman parte de la asociación.

Augusto Jannone ha señalado que el Puerto de Sevilla es "un gran desconocido para la ciudadanía, a pesar de ser el principal polo industrial de la provincia, con 200 compañías que suman 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".

"Hay que trasladar a la opinión pública la importancia del Puerto como motor de creación de riqueza y empleo, y dar a conocer sus ventajas competitivas para atraer nuevas inversiones. Es el único marítimo de interior de España y está situado en una de las principales áreas metropolitanas del país,

con más de un millón y medio de habitantes, y en el centro generador de carga del sur peninsular", ha añadido Jannone.

Representación de ProSevillaPort

Como socios de ProSevillaPort, han asistido Adentech, Alener Solar, Boluda Lines, Carbón Puerto, Cruceros Torre del Oro, Castillo Logística Avanzada, Corporación de Prácticos de Sevilla, Elcome, Grupo Jannone, Llopis Servicios Ambientales, Molisur, Propeller Club Sevilla, Remolcadores del Guadalquivir, Sevisur Logística, Sevitrade, Suardiaz, Terminal Marítima del Guadalquivir (TMG) y la Zona Franca, entre otros.

Por parte de la prensa, han participado representantes de los periódicos ABC, Diario de Sevilla, El Economista, El Español, Expansión, La Razón, la agencia EFE y las revistas especializadas Andalucía Económica, Andalucía Inmobiliaria y Pymes Magazine, así como de medios audiovisuales como Canal Sur, Cadena SER y COPE.

























































La ZAL celebra su 20 aniversario con un crecimiento del 8,3% en la facturación y previsión de nuevas inversiones

Como proyectos de futuro, destacan la ampliación del polo del frío, la construcción de nuevas naves y la implementación de energías renovables

La Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Sevilla ha presentado en el marco de la celebración del 20 aniversario desde su puesta en marcha el balance anual de 2022, una anualidad en la que alcanzó una facturación de 8,6 millones de euros, un 8,3% más que en el ejercicio a anterior, y el resultado de explotación fue de 4,2 millones, lo que supone un aumento del 10,5%.

El acto de presentación corrió a cargo del CEO de Merlin Properties, Ismael Clemente, -en representación de la compañía que posee el 100% de las acciones de la empresa gestora de la ZAL, Sevisur Logística- y contó con la presencia del presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona.

Durante el balance del ejercicio, Ismael Clemente destacó que Merlin Properties "tiene una visión de largo plazo y está comprometida con el Puerto de Sevilla con nuevos desarrollos e inversiones en dominio público portuario, y acompaña a sus clientes en su crecimiento, como es el caso de muchos operadores logísticos de la ZAL".

Así, anunció que para 2023 se iniciará una inversión de más de seis millones de euros, de los cuales cuatro millones irán destinados a la ampliación del polo de frío y a la construcción de nuevas naves; 1,1 millones a la mejora de las infraestructuras logísticas actuales, y 1,5 millones a la construcción de una nueva zona de aparcamiento en las instalaciones de última milla que la multinacional Amazon tiene en el recinto. Además, recordó que en 2022 la inversión realizada alcanzó los 200.000 euros para la modernización de naves.

Por otro lado, la ZAL-en colaboración con la Autoridad Portuaria- estudia la posibilidad de instalar placas fotovoltaicas en las cubiertas de las naves para el autoconsumo y para producir energía renovable que pueda ser utilizada por el resto de la comunidad portuaria.

Por su parte, Rafael Carmona valoró "el gran interés logístico del Puerto de Sevilla, ya que su ubicación le confieren excelentes condiciones para ser un referente nacional en sectores

como el e-commerce y la última milla". "Ofrecemos cadenas logísticas completas y trabajamos para afianzarnos como puerto sincromodal, donde buque, tren y camión estén perfectamente coordinados y conectados. Nuestro éxito se basa en facilitar soluciones logísticas de puerta a puerta, hasta el cliente final, y no exclusivamente de puerto a puerto", subrayó Carmona.

Asimismo, puntualizó que "la situación estratégica dentro del territorio nos facilita adaptarnos al nuevo paradigma portuario. Es decir, pasamos de ser un mero centro intercambiador de modos de transporte, a posicionarnos como un nodo logístico de valor añadido en el que confluyen los distintos modos de transporte".

Primera zona logística del sur

En sus 20 años de historia Sevisur ha invertido más de 75 millones de euros, de los que 21,6 millones se ejecutaron con la llegada de Merlin Properties en 2016 al capital de la empresa. Esta compañía inmobiliaria cotizada adquirió el 90% de la sociedad, para hacerse con el 100% en 2017.

La Zona de Actividades Logísticas del recinto hispalense -la primera del sur peninsular- dispone de una superficie de 54 hectáreas y de 200.000 metros cuadrados de naves construidas, desde donde se presta servicio de almacenamiento y distribución a toda Andalucía, Extremadura, las Islas Canarias y el Norte de África.





ES ACTUALIDAD

Abierto a información pública el Proyecto de Optimización de la Navegación del Guadalquivir

La Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) ha abierto a información pública el Proyecto básico para la Optimización de la Navegación en la Eurovía E.60.02 del Guadalquivir y su Estudio de Impacto Ambiental. Ambos documentos son el resultado de un proceso participativo abierto a todos los actores del estuario; y han contado para su elaboración con las aportaciones de comunidades agrícolas, regantes, ecologistas, administraciones públicas, empresarios, entre otros colectivos: así como con la participación de la comunidad científica.

El Proyecto mejorará el acceso marítimo al Puerto de Sevilla con técnicas innovadoras que favorezcan la entra-

da de buques con más carga, todo ello sin alterar las cotas de la rasante actual de la canal. Además, diseña alternativas que promueven al mismo nivel la conservación de los parámetros naturales, la mejora del medio ambiente, además del desarrollo social y el económico en base al modelo 'Trabajar con la Naturaleza'.

Entre las novedades del Proyecto, la APS propone alternativas sostenibles para los dragados de mantenimiento, que son aquellos que realiza de forma periódica la Institución para garantizar la seguridad en el acceso marítimo hasta Sevilla, y medidas para mejorar la operativa en la Eurovía.

También aporta nuevas soluciones para la gestión y revalorización de los sedimentos que irán destinados a mejorar la ofrecer una segunda vida al material para otros usos.

Por un lado, la APS plantea la combinación del método tradicional de dragado de mantenimiento, que es aquel que utiliza una draga de succión en marcha, con nuevas soluciones como la operativa WID, Water Injection Dredging.



Asimismo, aporta otras soluciones que también mantienen el sedimento dentro la dinámica fluvial, como es la reubicación del material en las fosas naturales de la canal.

Por último, respecto a la mejora de la maniobrabilidad durante la navegación, contempla la designación de zonas óptimas para el cruce de buques y la limitación de la velocidad en algunos tramos para facilitar el desplazamiento de las embarcaciones y mejorar el calado operativo.

Todas estas actuaciones han sido compartidas con los actores del estuario, sometidas a un control ambiental exhaustivo y están apoyadas en estudios científicos y técnicos.

Además de la APS, en la redacción del Proyecto han intervenido la UTE Mc Valnera, Sener Ingeniería y Sistemas, y Tecbiodiversidad del estuario, a la restauración del litoral y a noambiente; la empresa Siport XXI; el Instituto de Hidráulica Ambiental de Cantabria; la Universitat Politècnica de Catalunya; y las universidades de Huelva, Sevilla, Cádiz, Málaga y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). También se ha incorporado todo el conocimiento científico sobre el estuario del Guadalquivir que desde 2010 ha coordinado la Institución portuaria.

Aprobada la concesión para la construcción de una planta de hidrógeno verde

El primer Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) del año 2023 ha arrancado con la aprobación del otorgamiento de una concesión administrativa por 30 años a favor de la empresa Solaner Dos S.L., filial de Alener, para la construcción de una planta solar fotovoltaica que producirá hidrógeno verde y almacenará energía.

Esta instalación ocupará una superficie de 13.500 m2, sobre una parcela de 23.390 m2 de dominio público portuario, situada en el Polígono industrial de Astilleros del Puerto de Sevilla. En concreto, la instalación de placas fotovoltaicas se hará sobre marquesinas, de forma que el área compatibilizará su uso con la actual utilización de zona de aparcamiento para el Polígono.

El proyecto, cuya inversión inicial en su primera fase es de 4,4 millones de euros, permitirá crear una comunidad

energética para la Autoridad Portuaria de Sevilla, así como para las empresas instaladas en este enclave.

En su primera fase contará con una planta solar fotovoltaica de 3 MW y una unidad de producción de hidrógeno verde mediante electrolisis, con una potencia de 1 MW, generando 160 toneladas de hidrógeno al año. Dicha fase estará enfocada en el suministro de hidrógeno verde principalmente a compañías del sector de la metalurgia y de la logística (terrestre v marítima), si bien está abierta a otro tipo de actividades como movilidad y residencial.

La nueva concesión supone un impulso al posicionamiento del Puerto de Sevilla ante sectores industriales estratégicos como son las energías renovables. "Somos un gran núcleo de actividad industrial para Sevilla, un nodo logístico clave para el desarrollo de la región y, desde la Autoridad Portuaria, enfocamos nuestra estrategia a promover energías verdes y sostenibles", ha destacado Rafael Carmona, presidente de la APS, en relación con la actividad que acoge el Polígono industrial, como la fabricación de torres eólicas

"Este es un proyecto pionero para el Puerto de Sevilla al iniciar la producción de hidrógeno en la zona, un tipo de actividad en la que queremos seguir creciendo con nuevas iniciativas que favorezcan la introducción y uso del hidrógeno verde en la operativa portuaria", ha afirmado



El CEO de Alener y Solaner, Francisco Caballero





El Puerto de Sevilla recibe el Tokamak, un proyecto que contribuirá a incorporar la energía de fusión a la red eléctrica

El presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), Rafael Carmona, el rector de la Universidad de Sevilla, Miguel Ángel Castro; los consejeros de Universidad, Investigación e Innovación, José Carlos Gómez, y de Política Industrial y Energía, Jorge Paradela; y el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, han presentado el tokamak SMART (SMall Aspect Ratio Tokamak, por sus siglas en inglés) del proyecto Fusion2Grid.

Este desarrollo tecnológico único en el mundo combina tres tecnologías disruptivas en el campo de la fusión por confinamiento magnético con el objetivo de conectar un reactor de fusión a la red eléctrica en un horizonte de diez años.

El proyecto propone hacer realidad la fusión como fuente de energía comercial en la próxima década. La fusión, motor de las estrellas, es una fuente de energía limpia y virtualmente inagotable.

Financiado con fondos de la UE, la iniciativa permitirá desarrollar en Andalucía un amplio espectro de líneas de investigación en física del plasma y tecnología de fusión, con una contribución al proyecto ITER (Reactor Termonuclear Experimental In-

ternacional). Tokamak tiene una forma esférica y compacta y el objetivo es que sea un referente mundial en la generación y control del flujo de plasma en una cámara de vacío.

La combinación de tokamaks esféricos compactos hechos con electroimanes superconductores de alta temperatura y operados con triangularidad negativa permiten la construcción de los reactores de fusión más compactos, eficientes y robustos.

El tokamak SMART, financiado por las acciones de infraestructura científica de la Junta de Andalucía con 700.000 euros, supone la primera fase de este ambicioso proyecto, que pretende alcanzar, por primera vez en el mundo, temperaturas de fusión (100.000.000°C) en un tokamak esférico compacto con triangularidad negativa.

Fusion2Grid es una iniciativa liderada por la Universidad de Sevilla en la participan la Universidad de Princeton, el Instituto de Física del Plasma de Princeton (New Jersey, EEUU), la General Atomics (California, EEUU), el Centro para Energía de Fusión de Culham (Reino Unido), el Consorcio Europeo de fusión, EUROfusion, así como Skylife, la spin-off de la Universidad de Sevilla.





Arranca en el Puerto de Sevilla la temporada de cruceros, con una previsión de 80 escalas en 2023

La temporada de cruceros del Puerto de Sevilla ya ha arrancado con la llegada de un clásico en los muelles hispalenses: el buque Azamara Journey de la compañía Azamara Cruises. Este crucero de alta gama atracó el 27 de marzo en el Muelle de las Delicias con 399 tripulantes y 651 pasajeros a bordo procedentes de Reino Unido, Alemania, EE.UU., Canadá y México, entre otros emisores.

El crucero alcanza unas dimensiones de 181 metros de eslora y 25 de manga, y pernoctó en Sevilla dos noches. La situación dentro del territorio del puerto hispalense, unido a la amplia oferta cultural, de entretenimiento, gastronómica del destino, hacen que cada vez sea más habitual que los cruceros pasen una o dos noches en la capital andaluza.

Por su parte, el crucero Azamara Onwa hizo su primera escala el 31 marzo; y el buque Corinthian atracó en Delicias el 1 de abril; mientras que en Semana Santa se contabilizaron tres llegadas más: una, la del crucero Sirena, y las otras dos de los buques Azamara Onwa y Corinthian, que repitieron en el destino hispalense.

En cuanto a la semana de Feria, la Autoridad Portuaria de Sevilla recibió el atraque de tres cruceros: SilverWind, World Traveller y de nuevo el buque Corinthian.

Para 2023 el Puerto de Sevilla ha recibido 44 solicitudes de escala de cruceros que, unidas a la escala regulares de la Belle de Cadix, arrojan una previsión de más de 80 llegadas.

Coincidiendo con el arranque de la temporada de cruceros, una comitiva de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), encabezada por el presidente, Rafael Carmona, participó en marzo en la mayor feria internacional de la industria de cruceros, la Seatrade Cruise Global de Miami (EE.UU.) Allí, la APS promocionó la oferta de cruceros, reforzando el posicionamiento de la ciudad como punto de partida de cruceros de alta gama y la experiencia de la navegación por el Guadalquivir.

"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. "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 Rafael Carmona.









www.sevillaport.com

prosevillaport@sevillaport.es

Teléfono: 654736924



@prosevillaport



ProSevillaPort