

# Camino Andalucía

Septiembre 2018

Colegio de Ingenieros  
de Caminos, Canales y Puertos  
de Andalucía, Ceuta y Melilla



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA

La Autoridad Portuaria de Huelva trabaja con el horizonte de convertirse en el nodo logístico del sur de Europa y en un puerto

global e innovador. Sólo entre 2018 y 2019 invertirá 130 millones en mejora de sus infraestructuras, equipamiento e

innovación. Actualmente, es el segundo puerto con mayor crecimiento y está en el top 30 por volumen de tráfico.

## Hacia el gran nodo logístico y global del sur de Europa





Fotografía: Susana Marín

Oficina de SEVILLA  
Marqués del Nervión, 43A,  
2ª planta 41004 Sevilla  
954 643 188 - Fax: 954 635 708

Oficina de GRANADA  
Calle Virgen Blanca, 7  
18004 Granada  
958 089 999 - Fax: 958 088 008



## Servicios del Colegio

- ✓ Servicio de Empleo
- ✓ Asesoría Jurídico Laboral
- ✓ Registro de Peritos Judiciales
- ✓ Mentoring
- ✓ Servicio Internacional
- ✓ Plataforma Online de Formación
- ✓ Cursos, charlas y jornadas especializadas
- ✓ Visitas técnicas
- ✓ Servicio de Visado y emisión de Certificados
- ✓ Seguro de Responsabilidad Civil Profesional
- ✓ Servicio Internacional
- ✓ Ofertas Preferentes
- ✓ Dossier de prensa
- ✓ Comunicación redes sociales
- ✓ Servicio de Biblioteca
- ✓ Servicio al Jubilado

### Revista CAMINOS Andalucía

**Edita:** Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de Andalucía, Ceuta y Melilla

**Redacción:** Puerto de Huelva

**Diseño y maquetación:** Susana Marín

Búscanos en las redes sociales. Te ofrecemos información diaria actualizada:



CICCP Demarcación Andalucía



@CICCPDemAndaluc

Tenemos nuestro propio canal en Youtube:

CICCP Andalucía



<http://caminosandalucia.es//> · [andalucia@ciccp.es](mailto:andalucia@ciccp.es) · [formacionandalucia@ciccp.es](mailto:formacionandalucia@ciccp.es) · [empleoandalucia@ciccp.es](mailto:empleoandalucia@ciccp.es)



## SUMARIO

**4-7** **Entrevista**  
Presidente de la APH

**8-13** **Información**  
Realidad, proyectos y retos



**14-15** **Información**  
Corredor Ferroviario

**16-21** **Entrevista**  
Director de la APH

**22-25** **Información**  
Plataforma Intermodal

**26-31** **Entrevista**  
Director de Infraestructuras

**32-35** **Información**  
Apuesta medioambiental

**36-39** **Información**  
Suministro de GNL



**40-45** **Reportaje**  
Origen histórico del puerto

**46** **Contraportada**  
Imágenes



*\* La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos no se hace responsable de las opiniones e informaciones vertidas en este Boletín por los entrevistados y/o colaboradores.*

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista

## JOSÉ LUIS RAMOS. PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

# “Posicionarnos como gran nodo logístico Sur-Atlántico europeo es nuestro objetivo”

“

Nos hemos colocado en el mapa europeo como el 2º puerto con mayor crecimiento de la última década y hemos entrado en el top 30 por volumen de tráfico”

En octubre del pasado año tomó posesión como presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, ¿qué balance realiza de este periodo?

Acabamos de cerrar un semestre histórico para el Puerto de Huelva, así que el balance no puede ser más positivo. Nuestro puerto se encuentra en un momento de expansión debido a la apuesta que estamos realizando por la competitividad, la diversificación y la intermodalidad. Fruto de este trabajo, el Puerto de Huelva ha sido incluido este año por la Comisión Europea en el Corredor Atlántico, dentro de

la Red Transeuropea de Transporte. Además, nos hemos posicionado en el mapa europeo como el 2º puerto con mayor crecimiento de la última década, y hemos entrado a partir de este año en el top 30 por volumen de tráfico de entre 1.200 puertos europeos.

Tal y como se ha venido reclamando desde hace muchos años, la inclusión de Huelva en la Red Transeuropea del Transporte va a suponer un aumento de sus líneas y tráficos marítimos, posicionándose como nodo de referencia en la conexión de las líneas ferroviarias europeas con las líneas internacionales de América, West África y el Norte de Europa Occidental.

Estamos viviendo un proceso de transformación sin precedentes como constata el hecho de que en el último periodo anual el Puerto de Huelva ha batido su record histórico en registro de tráficos, con 32,3 millones de toneladas, lo que supone un 5,92% con respecto al año anterior. Especialmente, en tráfico de contenedores hemos crecido un 392%, con una cifra de 58.166 TEUs en 2017.

Todo ello está favoreciendo la puesta en marcha de nuevas estrategias de desarrollo, optimización y ampliación de operaciones, así como nuevos mode-





los de negocio. Haciendo al Puerto de Huelva aún más atractivo para las cadenas logísticas globales, que observan con mucho interés cómo este Puerto va creciendo en su hinterland a través de los grandes corredores.

**¿Qué objetivos plantea como prioritarios para el futuro y estrategia del puerto onubense?**

Posicionar al Puerto de Huelva como gran nodo logístico Sur-Atlántico europeo es uno de nuestros principales objetivos, pero sin olvidar que ese posicionamiento debe generar desarrollo, riqueza y empleo en nuestro ámbito de influencia. Para nosotros las cifras estarían vacías si no implicaran un beneficio para las personas en nuestro territorio. Como primer enclave industrial y energético de Andalucía y segundo más importante de España, debemos apostar por la innovación y la creación de riqueza.

En ese sentido, estamos realizando grandes avances en intermodalidad, donde estamos cumpliendo con éxito todas las metas requeridas dentro del proyecto Connecting Europe Facility (CEF) de la Unión Europea, en el que nos encontramos trabajando para desarrollar el potencial del puerto onubense.

**¿Cuáles son los principales retos del Puerto de Huelva en materia de innovación?**

La industria del siglo XXI se enfrenta al nuevo paradigma de la revolución digital, en el que la automatización de procesos, la inteligencia artificial y la búsqueda de energías alternativas se sitúan como factores clave en el futuro industrial y social de esta nueva realidad económica.

*Continúa en la siguiente página...*

Nuevo Paseo de la Ría de Huelva.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista a José Luis Ramos

# Proyectos concretos para lograrlo

**Dentro de esta estrategia, ¿que proyectos concretos se enmarcan para la consecución de ese gran nodo logístico del Sur de Europa?**

El Puerto de Huelva ofrece la posibilidad de desarrollar proyectos logísticos desde su concepción, con amplia disponibilidad de superficie para su óptimo diseño, lo que además permite escalar dichos proyectos y adaptarlos a sus necesidades de crecimiento.

En un paso hacia delante en nuestra apuesta por la competitividad y la innovación, estamos trabajando en la creación de una gran zona de actividades logísticas cuyo proyecto de acceso y ordenación viaria ya se ha aprobado. Este proyecto permitirá a las grandes industrias y cadenas de transporte encontrar en el Puerto de Huelva una plataforma integral para el crecimiento y desarrollo de sus tráficos. Este gran área logística dotará a las instalaciones portuarias de infraestructuras y servicios con alto valor añadido para el desarrollo industrial de diferentes sectores y la generación de empleo en su área de influencia.

Así, el puerto está desarrollando de forma complementaria a sus tráficos consolidados de

graneles, una estrategia logística orientada al crecimiento del movimiento de la mercancía general, a través de distintos modos de transporte, principalmente el ferrocarril, gracias a lo cual su tráfico de contenedores ha pasado en suma total de 12.000 TEUs en 2016 a 60.716 TEUs el último año, de los que 58.166 corresponden a la terminal de Concasa, siendo un 30% de esta cantidad TEUs movidos mediante de ferrocarril y 2.550 a aquellos transportados mediante tráfico rodado y embarcados a través de la naviera Armas. Una estrategia que contribuye a la eficiencia en transporte de mercancías y a la reducción de emisiones a la atmósfera.

Otro de los proyectos destacados en este apartado es la creación de un hub logístico del frío, que permita la refrigeración de mercancías mediante energía ecológica con una considerable reducción de costes para operadores. Esta actuación permitirá aportar al Puerto de Huelva un importante elemento de competitividad como nodo logístico de transporte de mercancías refrigeradas.

Esto es posible gracias nuestra colaboración con Enagás, mediante la cual vamos a realizar un aprovechamiento del frío residual que se produce en el proceso de regasificación de su planta.



Muelle de Graneles  
Líquidos del Puerto.

Desde el Puerto de Huelva estamos apostando por el impulso de la denominada industria 4.0, trabajando en la innovación digital, abriendo nuevos caminos hacia la diversificación de negocio, la descarbonización del transporte marítimo y terrestre mediante la apuesta por el Gas Natural Licuado, la logística portuaria del futuro y la inversión en el conocimiento, con el firme propósito de situar nuestro puerto y nodo industrial en el mapa internacional de un mundo cada vez más globalizado e interconectado. Tenemos muy claro que anticiparnos al futuro es la mejor garantía de éxito.

### **La digitalización de los sectores de la industria y el transporte cambiará el esquema laboral, ¿Cómo afronta el Puerto de Huelva esta futura realidad?**

Conseguir un desarrollo que permita integrar al Puerto de Huelva, y por ende a toda su zona de influencia, en la nueva vanguardia industrial y económica solo se conseguirá tomando consciencia de la importancia de invertir en conocimiento e innovación como uno de los pilares básicos sobre los cuales sustentar una estrategia que se adelante al futuro. Muestra de ello, es nuestro reciente acuerdo con la Universidad de Huelva para trabajar de manera conjunta y con clara vocación de permanencia en el desarrollo de proyectos relacionados con los nuevos frentes profesionales y necesidades que se presentan, la creación de startups y spin-off, así como la financiación de proyectos relacionados el Puerto y el fomento del empleo a través de jóvenes trabajando en innovación.

Nuestras prioridades en innovación y constante transformación pretenden ser el motor que fomente la investigación que derive en proyectos e iniciativas empresariales. Un acuerdo integrado en el ecosistema de innovación del Puerto que responde a las líneas establecidas en nuestro plan estratégico.

Aspiramos a ser una plataforma del conocimiento, apoyando la formación y la divulgación mediante la aportación de talento desde los centros formativos, capacitando a nuestros jóvenes para que conozcan las demandas del puerto y de su red industrial y empresarial, centrando esfuerzos en la capacitación de los futuros profesionales que prestarán sus servicios



Plataforma Intermodal  
del Muelle Sur.

“  
**No podemos olvidar que el posicionamiento de nuestro puerto debe siempre generar desarrollo, riqueza y empleo en nuestro ámbito de influencia”**

en el entorno portuario. En base a esto, estamos trabajando junto a la Delegación de Educación y Huelva Port para la realización de una FP DUAL relacionada con los perfiles profesionales demandados por las empresas que integran el Puerto.

De igual manera, el Puerto de Huelva y la UHU, se encuentran en pleno proceso de creación de una cátedra universitaria relacionada con la logística portuaria, la cual servirá para integrar y escalar este nuevo nicho empresarial en Huelva y ayudará a afianzar proyectos que potencien aquellos sectores profesionales relacionados con el transporte y la técnica logística.

Y es precisamente es en esta materia donde me gustaría hacer hincapié, ya que la construcción de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Huelva es ya una realidad para la provincia y para Andalucía, que a buen seguro van a suponer un impulso en materia de empleo y desarrollo.

De esta manera, el Puerto de Huelva, se encuentra en permanente compromiso con las últimas vanguardias mediante una anticipación constante a las necesidades del mercado, apostando por la transformación tecnológica, la innovación y el talento como plataforma del conocimiento.

**ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información**

# Realidad, proyectos y retos de futuro

**E**l Puerto de Huelva es hoy por hoy uno de los grandes nodos logístico industrial y motor económico de desarrollo para Huelva y toda Andalucía, un puerto de referencia en el suroeste europeo, moderno, proactivo y muy competitivo. Fruto de esta intensa actividad, el puerto se ha convertido en uno de los puertos más importantes de España y con mayor proyección de futuro.

En el Puerto Interior, ubicado en las proximidades del casco urbano de Huelva, la actividad portuaria ha ido decreciendo y se encuentra en estos momentos en un proceso de transformación destinado a usos Puerto-Ciudad. En esta zona se encuentran también terrenos del antiguo polo químico de Huelva, en los que se ubica la nueva Zona de Actividades Logísticas.

El Puerto Exterior acoge las infraestructuras de mayor envergadura, que han convertido el Puerto de Huelva en uno de los principales puertos de graneleros de España. En estos momentos, el Puerto está renovando y modernizando las infraestructuras de los muelles de graneles sólidos.

En la zona más exterior del Puerto se encuentra el Muelle Sur, que está inmerso en un proceso de desarrollo y ampliación de su capacidad mediante la ampliación del muelle en 550 metros, adicionales a los 750 m actuales, con una previsión de calado de hasta 17 metros, que permitirá consolidar y crecer en los tráficos de mercancía general, tanto contenerizada como rodada, estando previsto que en 2021 culminen las obras para disponer de una terminal de contenedores de más de 200.000 m<sup>2</sup> de patio.

Cabe destacar también la apuesta estraté-



“

**Cabe destacar la apuesta estratégica en el desarrollo de infraestructuras e instalaciones ferroviarias para dar conectividad terrestre al puerto, que ya tiene en servicio una terminal ferroviaria con capacidad para trenes de 750 metros”**

gica en el desarrollo de infraestructuras e instalaciones ferroviarias para dar conectividad terrestre al puerto, que ya tiene en servicio una terminal ferroviaria con capacidad para trenes de 750 m.

A medio plazo, los próximos retos a lograr por el Puerto de Huelva, son la transformación tecnológica, la apuesta por la innovación y el talento, el impulso de la competitividad y la multimodalidad, la mejora de su conectividad, la integración con la ciudad en una relación directa con el ciudadano, con las personas, para seguir siendo motor de impulso para la dinamización económica y social de su área de influencia con la ayuda del resto de agentes sociales y la gestión medioambiental como compromiso inequívoco.

Queremos que el Puerto de Huelva sea el reflejo de la fortaleza industrial, del reconocimiento medioambiental y de la participación social.

*Continúa en la siguiente página...*

<b>TOTAL TRÁFICO PORTUARIO MERCANCÍAS 2017 (Tn)</b>	<b>32.332.572,56</b>	<b>Incremento desde 2016 5,81%</b>
<b>GRANELES LÍQUIDOS:</b> Petróleo crudo Gas Natural Productos petrolíferos refinados	<b>GRANELES SÓLIDOS:</b> Minerales Metal Materiales de construcción Agroganadero y alimentario	<b>CONTENEDORES (TEUS)</b> 58.166 TEUS en 2017 392,01% de crecimiento respecto a 2016
<b>TIPO DE PASAJE</b>	<b>Pasajeros en 2017</b>	<b>Incremento desde 2016</b>
<b>Pasaje de Línea Regular</b>	37.760	1,27%
<b>Pasaje de Crucero</b>	6.357	-67,52%
<b>Pasaje de Interior</b>	21.647	2,51%
<b>Vehículos en Régimen de pasaje (uds)</b>	20.717	4,29%

## Aportación a la economía onubense

Para el sector químico y energético español, el polo industrial del Puerto de Huelva es esencial. Posicionado como el primer enclave industrial de Andalucía y el segundo de España en orden de importancia tras Tarragona. Una industria que mira hacia el futuro con optimismo y en permanente evolución y que es por derecho propio uno de los grandes nodos logísticos industriales del suroeste de la Península y motor económico de desarrollo para Huelva y para toda Andalucía. Lo constatan las cifras récord de tráfico portuario con las que cerró 2017, en el que se han registrado un volumen total de tráfico portuario de 32,3 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 5,81% respecto a 2016. Este aumento del tráfico responde a la firme apuesta por la intermodalidad y la diversificación de mercancías, con unos resultados

de tráfico de 58.166 contenedores (TEUS), lo que supone un aumento del 392,01% en volumen de contenedores.

La ZAL ocupará una posición central entre el Puerto y el núcleo urbano, lo que permitirá la confluencia de distintos tipos de empresas y actividades que den continuidad, servicios de calidad, transformación y valor añadido a las cadenas de transporte que convergen en el espacio portuario, además de favorecer la generación de empleo, la fidelización de los tráficos actuales y la promoción de nuevos tráficos futuros. Según datos del Estudio de Impacto Económico del Puerto de Huelva en 2016, la actividad portuaria generó 19.673 empleos, entre directos, indirectos e inducidos, lo que supone el 0,7% del empleo de Andalucía y el 10% del empleo de la provincia.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información 'Realidad, proyectos y retos'



### Relación con la ciudad

La unión Puerto- Ciudad o Puerto-Territorio es una de las tareas estratégicas más importantes de los últimos tiempos en las que está inmerso el Puerto de Huelva. Fruto de esta línea estratégica se crea en 2017 la "I Convocatoria Puerto-Ciudad", por la que las organizaciones sin ánimo de lucro que se encuentran dentro del ámbito de influencia del puerto, puedan optar a una serie de ayudas que le permitan desarrollar sus proyectos. Para ello, se nombró una Comisión que ha aprobado un total de 15 solicitudes de colaboración en 2017, por un total de 75.000 euros y 45 proyectos en lo que

#### 50 Espectáculos realizados en el Espacio Escénico 'Las Cocheras'

3 Proyecciones del Festival Iberoamericano

17 de Música

13 de Teatro

3 de Danza

14 Otro tipo de jornadas



## Retos de futuro'

llevamos de 2018, por un total de 120.000 euros. En la segunda mitad de 2018 se resolverá la II Convocatoria con un presupuesto de 60.000 euros.

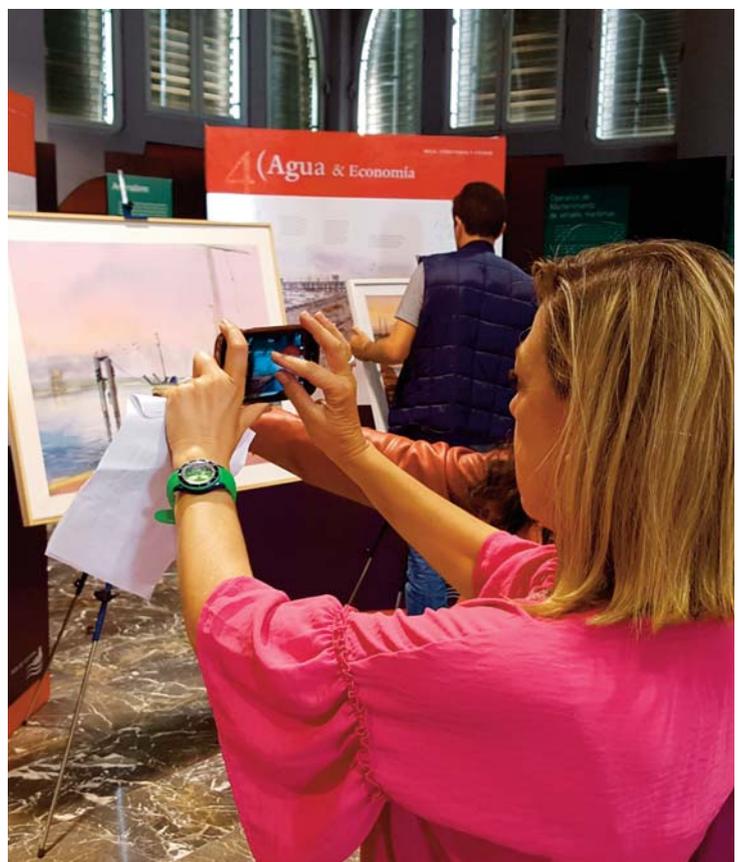
Otro de los elementos con los que cuenta el Puerto de Huelva es el espacio escénico de "Las Cocheras del Puerto", que fue inaugurado en 2011, y que ha continuado durante 2017 y 2018 consolidando su papel como espacio cultural referente en Andalucía. En este año se programaron en sus instalaciones por parte de distintos promotores un total de 50 actuaciones y actividades, con un total de 9.852 visitantes.

Además, en el Paseo de la Ría, inaugurado el 5 de junio de 2016, se produjeron diversos eventos promovidos o producidos por distintos agentes ajenos a la Autoridad Portuaria (conciertos, pruebas deportivas, marchas solidarias, desfiles de moda, etc.), con gran afluencia de personas, lo que viene a poner en valor este nuevo espacio que se ha convertido en emblemático para la ciudad de Huelva. Este gran balcón hacia la ría completa el proyecto de recuperación de la margen izquierda de Río Odiel para la ciudad, desde el muelle cargadero de Río Tinto hasta el monumento a Colón o a la Fe Descubridora, un objetivo por el que apostó firmemente el Puerto de Huelva con el fin de establecer mejoras medioambientales y de estrechar lazos en el ámbito de las relaciones puerto-sociedad.

*Continúa en la siguiente página...*

“

**La unión Puerto-Ciudad es una de las actuaciones más importantes de los últimos tiempos en las que está inmersa la APH”**



**ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información 'Realidad, proyectos y re**

## Principales actuaciones en materia de innovación

**D**esde el Puerto de Huelva estamos apostando por el impulso de la denominada industria 4.0, trabajando en la innovación digital, abriendo nuevos caminos hacia la diversificación de negocio, la descarbonización del transporte marítimo y terrestre, la logística portuaria y la apuesta por el conocimiento, con el firme propósito de situar nuestro puerto y nodo industrial en el mapa internacional de un mundo cada vez más globalizado e interconectado.

Nuestras prioridades en innovación y constante transformación pretenden ser motor que fomente la investigación que derive en proyectos e iniciativas empresariales. Un acuerdo integrado en el ecosistema de innovación del Puerto que responde a las líneas establecidas en nuestro plan estratégico.

Pretendemos conformar al Puerto como una plataforma del conocimiento, mediante el apoyo a la formación y la divulgación, de forma que los estudiantes puedan acceder a las demandas de empleo que se generan en el puerto y su red industrial y empresarial. Se está trabajando en un proyecto junto a la Delegación de Educación y Huelva Port para la realización de una FP DUAL enfocada a formar a los perfiles profesionales demandados por las empresas que integran el Puerto.

Por otra parte, el Puerto de Huelva y la Universidad de Huelva han firmado un protocolo que contempla la creación de una cátedra universitaria relacionada con la logística portuaria, con objeto de integrar



este nuevo nicho empresarial en Huelva y ayudar a afianzar proyectos relacionados con el transporte y la logística.

Además, la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Huelva es ya una realidad para la provincia y para Andalucía, que a buen seguro van a suponer un impulso en materia de empleo y desarrollo, y cuyas obras se encuentran en pleno proceso de licitación para materializar su primera fase correspondiente a las construcciones de acceso y reordenación viaria.

Una actuación con la que el puerto de Huelva busca consolidar sus tráficos más im-

“

**El Puerto busca consolidar sus tráficos y potenciar futuros acuerdos comerciales con la ZAL, donde habrá una oferta de 60 hectáreas para empresas del sector logístico e industrial**

## Retos de futuro'



portantes, y potenciar futuros acuerdos comerciales para que las empresas del sector logístico e industrial cuenten con una oferta de suelo de 60 hectáreas de recinto portuario acorde con sus necesidades y dotadas de importantes conexiones intermodales para presentar un alto potencial de crecimiento de cara a los próximos años. Por sus características, las instalaciones portuarias permiten a estas empresas que sus principales procesos de aprovisionamiento, producción y expedición, puedan desarrollarse en un mismo espacio, y por tanto, de forma mucho más eficiente, aportándoles mayor compe-

titividad en el mercado internacional.

Así, el puerto está desarrollando de forma complementaria a sus tráficos consolidados de graneles, una estrategia logística orientada al crecimiento del movimiento de la mercancía general, a través de distintos modos de transporte, principalmente el ferrocarril, gracias a lo cual su tráfico de contenedores ha pasado de 11.822 TEUs en 2016 a 58.165 en 2017, lo que supone un incremento del 392%. Esta estrategia contribuye a la eficiencia en transporte de mercancías y a la reducción de emisiones a la atmósfera.

Por esto y siendo conscientes del peso que el sector agroalimentario desarrolla en nuestra área de influencia, estamos avanzando junto con Enagás en un hub logístico del frío que permitirá aportar un importante elemento de competitividad como nodo logístico global de mercancías refrigeradas.

En la línea del Puerto de Huelva hacia la descarbonización del transporte, se encuentra el servicio de suministro de GNL mediante bunkering a través de la primera gabarra multiproducto del Sur de Europa, con capacidad para abastecer a buques impulsados tanto por combustible tradicional (fuel-oil o gas-oil), como por Gas Natural Licuado, un combustible más limpio y seguro. Esto nos sitúa en la actualidad como el único puerto en contar con servicio de suministro directo multifuente con GNL de buque a buque y planta regasificadora en sus instalaciones para el abastecimiento a los puertos de nuestro radio de influencia, anticipándonos a este cambio de normativa respecto al contenido de azufre de fueloils en buques, y afianzándonos en nuestra apuesta por la innovación, la sostenibilidad y la conservación del entorno a través de la utilización del combustible marítimo más limpio que existe a día de hoy.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información

# Huelva se posiciona en la Red Transeuropea con su inclusión en el Corredor Atlántico

**E**l puerto de Huelva ha sido incluido por la Comisión Europea en el Corredor Atlántico, dentro de la Red Transeuropea del Transporte, posicionándose en el mapa como nodo logístico del suroeste europeo, con un constante crecimiento de sus exportaciones y tráficos a través de su cada vez más extenso hinterland internacional.

De esta manera, el puerto de Huelva es uno de los puertos españoles incluido en el Corredor Atlántico junto a Algeciras, Bilbao y Sevilla, entre otros, y es el segundo de toda Europa que más crece en la última década, con un incremento del 56% de su volumen de mercancías. Esta ascensión lo sitúa ya como el número 29º dentro del ranking general de puertos europeos por volumen de carga y el 19º de la zona atlántica, con 32,3 millones de toneladas registradas en total en 2017, un incremento del 5,81% con respecto al anterior año.

Tal y como se ha venido reclamando desde hace muchos años, la inclusión de Huelva en la Red TEN-T, supondrá un aumento de sus líneas y tráficos marítimos, posicionándose como punto estratégico de conexión entre el suroeste europeo y las líneas marítimas internacionales de América, West África y el Norte de Europa Occidental.

## Intermodalidad y nodo europeo

La apuesta del Puerto de Huelva por la intermodalidad se desarrolla, entre otras infraestructuras, a través de las instalaciones del Muelle Sur, en fase de ampliación, donde se emplaza la Plataforma In-



Ilustración no oficial de elaboración propia en base al documento aprobado.



“

**El onubense es el segundo puerto de Europa con mayor crecimiento en la última década**

termodal que incluye la terminal ferropuertaria con capacidad para operar trenes de hasta 750m. mediante doble vía. La terminal ferroviaria ha movido en el último periodo anual 312 trenes de mercancías contenerizadas, lo que supone 17.340 TEUS, casi el 30% del total del tráfico de contenedores en el Muelle Sur, que asciende a 58.166 TEUS en 2017, un 392% más que el año anterior.

## Salida natural para Extremadura

El Puerto de Huelva, posicionado como salida natural para la exportación de los productos procedentes de Extremadura, se encuentra actualmente en pleno proceso de refuerzo de las líneas ferroviarias que unen el puerto con la comunidad extremeña, trabajando en el desarrollo de sus in-



“

**El Puerto de Huelva forma parte de la red TEN-T y ya se encuentra en el top 30 general de puertos europeos por volumen de carga**

fraestructuras, junto al Gobierno de Extremadura, con el propósito de potenciar las actuales líneas de conexión ferroviaria tanto directamente con Zafra, como con a través de la terminal de Majarabique. En la actualidad se trabaja con las diputaciones extremeñas y la Junta de Extremadura para la creación de una red logística conjunta.

#### **Nueva Zona de Actividades Logísticas**

La estrategia intermodal ferropuertuaria del Puerto de Huelva, que ha sido considerada priori-

taria para Bruselas en la convocatoria Connecting Europe Facility (CEF), le va a permitir posicionarse como uno de los grandes nodos logísticos del sur de Europa.

Otro gran paso hacia la diversificación y aumento de la competitividad es la nueva Zona de Actividades Logísticas (ZAL) desarrollado por el Puerto de Huelva, que pretende consolidar nuevas metas de diversificación de servicios, acuerdos comerciales y aumento del tráfico en ciudad y provincia. Para José Luis Ramos, la nueva ZAL es “un proyecto esencial para atraer a las industrias, mejorar la competitividad de las empresas y generar riqueza y empleo en el territorio.”

#### **Un puerto conectado**

Esta conexión se lleva a cabo tanto por una red viaria de alta capacidad, como, desde el año 2017, con líneas regulares de ferrocarriles de mercancías contenerizadas, provenientes de Madrid (Abroñigal), así como aquellas que operan en modo lanzadera desde su Terminal Ferroviaria de Majarabique en Sevilla. Estos tráficos se suman así a los tráficos ferroviarios de graneles que ya este puerto mantenía y que siguen aumentando con diversos destinos.

Sus tráficos de importación y exportación son los más exigentes en infraestructuras de conectividad terrestre y en calidad de las operaciones intermodales que se desarrollan en el puerto, y son precisamente el foco en el que se centra la oferta integrada en multimodalidad del Puerto de Huelva, que hace que el tránsito terrestre y marítimo de las mercancías se desarrolle en escenarios de absoluta sincronización y eficiencia. Además, su situación geográfica lo sitúa dentro de las rutas marítimas internacionales, en la puerta oeste del Estrecho de Gibraltar y con clara proyección a Canarias, Marruecos y África Occidental.

Actualmente, la Autoridad Portuaria de Huelva se encuentra en proceso de explorar nuevos mercados en América, así como para el establecimiento de líneas marítimas de tráfico rodado con Marruecos.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista

## IGNACIO ÁLVAREZ-OSSORIO. DIRECTOR DE LA APH



El Puerto de Huelva ha experimentado un importante desarrollo en los últimos años gracias a su apuesta por la diversificación de negocio y por la multimodalidad, ¿Cuáles son los principales objetivos fijados por la Autoridad Portuaria para el impulso del tráfico contenerizado?

El Puerto de Huelva ha sido históricamente un puerto vinculado a la actividad extractiva e industrial, principalmente minera, energética y química. Estas circunstancias lo han configurado como puerto eminentemente granelero, principalmente en el ámbito de los graneles líquidos. La fortaleza que supone el ser uno de los principales puertos graneleros de España, su capacidad infraestructural, conectividad terrestre, disponibilidad de suelo y posición geográfica, ha hecho que en el plan estratégico de la Autoridad Portuaria se hayan identificado

## “Aspiramos a ser un Puerto Global”

importantes oportunidades para diversificar su actividad mediante la potenciación de los tráfic os de mercancía general, rodada y contenerizada, así como en la fijación dentro del puerto de actividades logísticas de valor añadido. En materia específica de tráfico de contenedores, se ha puesto en servicio una primera terminal de contenedores de 50.000 m<sup>2</sup> que ha movido unos 60.000 TEUS en 2017, y este año se iniciarán las obras de ampliación del muelle, que nos permitirá tener operativos en 2020-21 un total de 200.000 m<sup>2</sup> de patio de contenedores con

## Proyectos para potenciar el desarrollo logístico y atraer inversión al sector

**¿Qué proyectos se encuentra desarrollando el Puerto de Huelva para potenciar el desarrollo logístico y atraer inversión derivada de esta actividad?**

Los proyectos en marcha se enmarcan en los objetivos anteriormente descritos. Por una parte, el incremento de la capacidad de la terminal intermodal del Muelle Sur, que va a disponer de una terminal de 200.000 m<sup>2</sup> de superficie. Adicionalmente, está prevista la ampliación de la capacidad infraestructural

de la zona más exterior del Puerto, con el fin de poder operar buques de mayor tamaño para una mejora de la eficiencia. Por otra parte, para fijar al territorio actividad logística de valor añadido se está desarrollando una Zona de Actividades Logísticas en la zona de la Punta del Sebo y otra zona logística en el Muelle Sur. Destacaría también diversos proyectos horizontales en materia de medio ambiente e innovación, pudiendo citar como relevante un proyecto para suministrar energía frigorífica a bajo coste generada por la planta regasificadora que Enagás tiene en el Puerto, lo que supondrá una mayor competitividad de la cadena logística del frío.

“

Este año se iniciarán las obras de ampliación del muelle, que nos permitirá tener operativos en 2020-2021 un total de 200.000 metros cuadrados de patio de contenedores con plena integración de los nodos de transporte”



plena integración de los modos de transporte marítimo, ferroviario y carretera.

**Su situación estratégica en la entrada del Estrecho, lugar de paso obligado para las navieras que cruzan el Mediterráneo y unen Europa con África, confiere al Puerto de Huelva una oportunidad para atraer líneas de mercancías internacionales, ¿Qué evolución ha desarrollado el puerto en este aspecto y cuáles son sus principales objetivos en materia de conexiones marítimas?**

El Puerto de Huelva se encuentra a 100 millas

del Estrecho de Gibraltar y, prácticamente, en el vértice sudoccidental de la Península Ibérica, que es lo mismo que decir en la zona más sudoccidental del continente europeo.

Esta es una ubicación periférica respecto a los mercados europeos, lo que supone una debilidad logística en ese ámbito. Sin embargo, sí tenemos en cuenta el importante incremento que se está produciendo en la actividad económica de los países de África y Sudamérica, que se traduce en un fuerte incremento de los

*Continúa en la siguiente página...*

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista Director APH



Terminal ferroviaria del Puerto de Huelva.

intercambios comerciales entre estas zonas y Europa, nos encontramos con que el Puerto de Huelva está estratégicamente situado como nodo logístico que permite servir de articulación de las relaciones Europa-África Occidental y Sudamérica, así como entre el sur y el norte de Europa.

Este potencial se ha puesto de manifiesto en las primeras líneas regulares de mercancía general que utilizan el Puerto de Huelva y que conectan con los principales puertos atlánticos de Marruecos, con Canarias, con el norte de Europa y Reino Unido. Nuestro objetivo es consolidarnos en estas relaciones, y jugar también un papel relevante en el medio plazo en la conexión entre Europa y América del Sur.

Por otra parte, el Puerto de Huelva aspira a ser un puerto global y, en ese sentido, tenemos previsto poder ofertar a corto plazo rutas oceánicas mediante conexiones feeder a los principales puertos hub de nuestro entorno.

**¿Cuál es la posición del Puerto de Huelva con respecto a los puertos cercanos como Sevilla, Algeciras o Sines?**

El diseño óptimo de las distintas infraestructuras logísticas debe ser en forma de red, a fin de que puedan ofertarse a los operadores diversas alternativas infraestructurales y de ser-

vicios para optimizar su actividad en función del tipo de carga y operativa logística concreta.

En este contexto, es un error analizar los distintos puertos de forma individual. La existencia en Andalucía de varios puertos conectados con los nodos logísticos del interior del territorio mediante conexiones viarias y ferroviarias de alta capacidad conforman una Red Logística que aporta competitividad al territorio y a las empresas que desarrollan actividades productivas en el mismo.

En definitiva, la complementariedad es, desde mi punto de vista, la filosofía de relación entre los puertos próximos, teniendo siempre en cuenta que son los operadores los que eligen los puertos en los que operan y no al revés.

En nuestro entorno concreto, es indudable que el área metropolitana de Sevilla es el gran nodo de producción y consumo del Suroeste español, Huelva debe jugar el papel de puerto Gateway de referencia en el arco suratlántico, y Algeciras y Sines son los dos puertos hub de referencia en la zona.

**El Puerto de Huelva se encuentra dentro del plan Connecting Europe Facility (CEF), ¿En qué situación dentro del proyecto se sitúa actualmente?**

“

**Nos encontramos con que el Puerto de Huelva está estratégicamente situado como nodo logístico que permite servir de articulación de las relaciones Europa-África Occidental y Sudamérica, así como entre el sur y el norte de Europa”**

*Continúa en la siguiente página...*

## Inversión en mejorar la conectividad del Puerto con Sevilla y Extremadura

**¿Cuáles son las conexiones terrestres que unen el Puerto de Huelva con su hinterland y qué papel desempeña este en la Red Transeuropea de Transporte? ¿Se prevé un fortalecimiento en su conexión logística con las nuevas áreas logísticas de Extremadura y corredores internacionales?**

La puesta en valor de su conectividad terrestre, específicamente la ferroviaria, es una de las líneas estratégicas en las que se basa el objetivo estratégico de convertir el Puerto de Huelva en un nodo logístico de proyección global. Es importante destacar que el papel de un Puerto hoy en día no puede entenderse sino como un nodo esencial dentro de una cadena logística completa.

EL Puerto de Huelva tiene en estos momentos unas buenas instalaciones ferroviarias en su interior, con más de 45 kms de vías, accesibilidad ferroviaria en todos sus muelles, una terminal ferroviaria de contenedores para trenes de hasta 750 m y un foso de descarga de graneles sólidos.

Desde el punto de vista de la conectividad exterior, podemos afirmar que la conexión con la red ferroviaria nacional y europea se encuentra dentro de los estándares habituales (lo que no implica que satisfactorios) de la red española de ancho ibérico. Por otra parte, la conectividad ferroviaria con Extremadura, se encuentran en condiciones operativas muy insatisfactorias.

Para mejorar esta conectividad, siempre teniendo en cuenta la limitación de competencias de una Autoridad Portuaria para actuar fuera de su zona de servicio, se han previsto varios proyectos en los que el Puerto partici-

pará en su financiación total o parcial a través de Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Estos proyectos son:

- \* Construcción de una terminal ferroviaria de contenedores en Sevilla-Majarabique con funciones de puerto seco para el Puerto de Huelva (en servicio).

- \* Mejora de la capacidad de la línea Sevilla-Huelva mediante construcción de apartaderos de 750 m. El primer apartadero está ya en fase de adjudicación de la redacción de proyecto por parte de ADIF.

- \* Mejora de la capacidad de la conectividad con Extremadura. En fase de estudio con ADIF.

Por otra parte, fruto del trabajo que ha realizado la Autoridad Portuaria en los últimos meses ante los organismos competentes, se ha conseguido que la conexión Córdoba-Sevilla-Huelva se incluya en el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte.

Respecto a la conexión con Extremadura, estamos convencidos de que el Puerto de Huelva es el puerto natural de esta Comunidad. Este papel se ve limitado en estos momentos por el déficit de conectividad norte-sur existente en la provincia y, especialmente, por las malas condiciones de la línea ferroviaria Huelva-Zafra. Trabajamos con la Junta de Extremadura para intentar coordinar actuaciones de mejora de esta conectividad y vincular el Puerto de Huelva a las plataformas logísticas extremeñas, especialmente las de Mérida y Badajoz.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista Director APH

El CEF es un instrumento financiero para promover proyectos relevantes en el ámbito de las redes europeas de transporte, energía y comunicaciones.

La adjudicación de estos fondos se realiza mediante convocatorias competitivas y uno de los factores más decisivos es la relevancia de los proyectos para el desarrollo de las redes transeuropeas. Por ello, el hecho de que el Puerto de Huelva haya sido beneficiario de fondos CEF para el desarrollo de su plataforma intermodal es un reconocimiento de la importancia de este Puerto dentro de la Red Transeuropea de Transporte.

El desarrollo de este proyecto está siendo muy satisfactorio y se están cumpliendo los plazos y los hitos más importantes previstos en la programación.

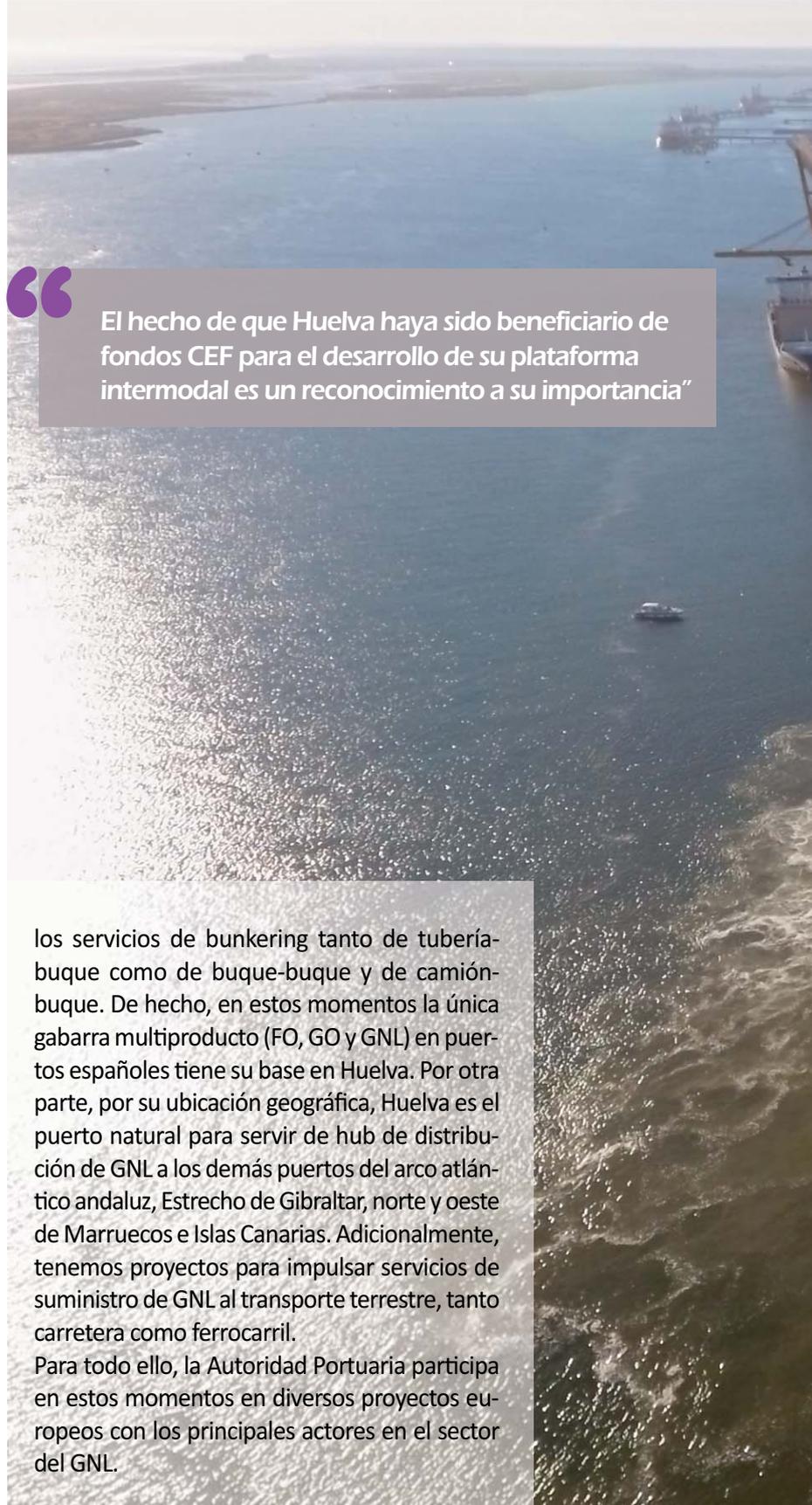
Por otra parte, es intención del Puerto seguir concurriendo a las próximas convocatorias CEF tanto para la consecución de más fondos para el desarrollo de sus estrategias como por la importante visibilidad europea que estos proyectos otorgan.

**Ante la línea estratégica marcada por la Unión Europea para la descarbonización del transporte marítimo, el Gas Natural Licuado se ha posicionado como la alternativa a los combustibles tradicionales. ¿Qué rol va a desempeñar el Puerto de Huelva en el suministro de GNL a la industria del transporte marítimo aprovechando sus recursos de gas y su enclave en la entrada del Estrecho?**

En el Puerto de Huelva se ubica la única planta regasificadora de la fachada sur peninsular y la segunda de España por capacidad de almacenamiento y tráfico.

La estrategia de impulso de la utilización del GNL como combustible va a exigir que los puertos empiecen a disponer de servicio de bunkering de GNL.

Es evidente que esta coyuntura supone una gran oportunidad para el Puerto de Huelva. Por una parte, en Huelva ya están disponibles



“

El hecho de que Huelva haya sido beneficiario de fondos CEF para el desarrollo de su plataforma intermodal es un reconocimiento a su importancia”

los servicios de bunkering tanto de tubería-buque como de buque-buque y de camión-buque. De hecho, en estos momentos la única gabarra multiproducto (FO, GO y GNL) en puertos españoles tiene su base en Huelva. Por otra parte, por su ubicación geográfica, Huelva es el puerto natural para servir de hub de distribución de GNL a los demás puertos del arco atlántico andaluz, Estrecho de Gibraltar, norte y oeste de Marruecos e Islas Canarias. Adicionalmente, tenemos proyectos para impulsar servicios de suministro de GNL al transporte terrestre, tanto carretera como ferrocarril.

Para todo ello, la Autoridad Portuaria participa en estos momentos en diversos proyectos europeos con los principales actores en el sector del GNL.



**ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información CEF**

# La Plataforma Intermodal cumple objetivos y sigue en plazo su desarrollo



## ACTIVITIES:

- A1 PROJECT COORDINATION, RISK MANAGEMENT AND QUALITY CONTROL.**  
T1.1 Project coordination and management.  
T1.2 Reports and financial management.  
T1.3 Quality control and risk management.
- A2 IMPROVEMENT AND ADAPTATION OF THE INTERMODAL TERMINAL.**  
T2.1 Improvement of the intermodal railway mode change facilities for bulk goods.  
T2.2 Adaptation of the railway terminal to trains with a 750m length.
- A3 IMPROVEMENT OF THE ROAD ACCESSIBILITY TO THE INTERMODAL TERMINAL.**  
T3.1 Redevelopment and improvement of access points to the Terminal.  
T3.2 Duplication of the last road section used to access the Southern area of the Terminal.  
T3.3 Improvement of the vehicle parking area.
- A4 IMPROVEMENT OF THE SAFETY SYSTEMS AND THE INFORMATION FLOWS OF THE TERMINAL AND LOGISTICS CHAINS.**  
T4.1 Optical fibre cables and integration of systems installed in the Smart Port.  
T4.2 Command and control system used to improve safety.
- A5 DISSEMINATION AND COMMUNICATION.**  
T5.1 Design and implementation of the communication plan and identification of targets groups.  
T5.2 Preparation of general dissemination and communication materials.  
T5.3 Communication with stakeholders.

## MAIN RESULTS:

- 1 Unloading pit for bulk goods with a 40m length and 750m<sup>3</sup> capacity.
- 1 Container terminal adapted to trains with 750m length and two platforms.
- 2 Access roundabouts.
- 2,650 m of access road to the Southern area of the Terminal.
- 1 car park with 15,000 m<sup>2</sup> capacity.

**BUDGET: 12,301,539€**  
(CEF-Transport financing: 2,460,308€)



**E**l Proyecto “Plataforma Intermodal del Puerto de Huelva”, co-financiado por el Programa Europeo CEF (Connecting Europe Facility) y con duración desde 2016 a 2020, ha cumplido sus objetivos durante los dos períodos que casi lleva ya de ejecución. El proyecto tiene una inversión prevista de más de 12 millones de euros, teniendo aceptada una financiación CEF del 20%.

El proyecto se encuadra dentro del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017 con visión a 2022, cuyo objetivo global es convertir al Puerto de Huelva en puerto de referencia sur-atlántico europeo, no sólo en el sector energético y de los hidrocarburos, o en granales agroalimentarios o de minerales, sino poniendo en valor todo su potencial en los demás sectores económicos y mercancías asociadas, fundamentalmente contenerizadas, desde la eficiencia y el respeto al medio ambiente.

Adicionalmente, este proyecto también pretende potenciar el papel del Puerto de Huelva en los grandes corredores de mercancías europeos, verdaderas arterias por las que prioritariamente discurren las grandes cadenas logísticas a través de Europa y también en su conexión con otros terceros países. La Plata-

forma Intermodal del Puerto de Huelva ha sido un elemento muy importante en la propuesta que el Ministerio de Fomento ha presentado a la Comisión Europea en relación con la inclusión del Puerto de Huelva en el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte.

El objeto general del proyecto Plataforma Intermodal es la mejora de las posibilidades de transporte en el suroeste europeo en base al mayor desarrollo de la intermodalidad en el Puerto de Huelva. La mejora del servicio y conexión intermodal del Puerto de Huelva logrará que los actuales flujos de transporte por carretera en la región se deriven al transporte ferroviario, logrando en consecuencia, un alivio en los cuellos de botella que se forman hacia el norte, en los Corredores Atlántico y Mediterráneo, y hacia el sur, en Canarias y Estrecho de Gibraltar. Gracias a las infraestructuras desarrolladas en el proyecto, en el año 2017 prácticamente unos 300 trenes de mercancías han hecho uso de la plataforma intermodal, propiciando el movimiento de más de 18.000 TEUs por vía ferroviaria, eliminando así este tráfico de la carretera.

*Continúa en la siguiente página...*

“

**La finalidad de este proyecto es la mejora de las posibilidades de transporte en el suroeste europeo en base al mayor desarrollo de la intermodalidad en el Puerto de Huelva**



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información CEF

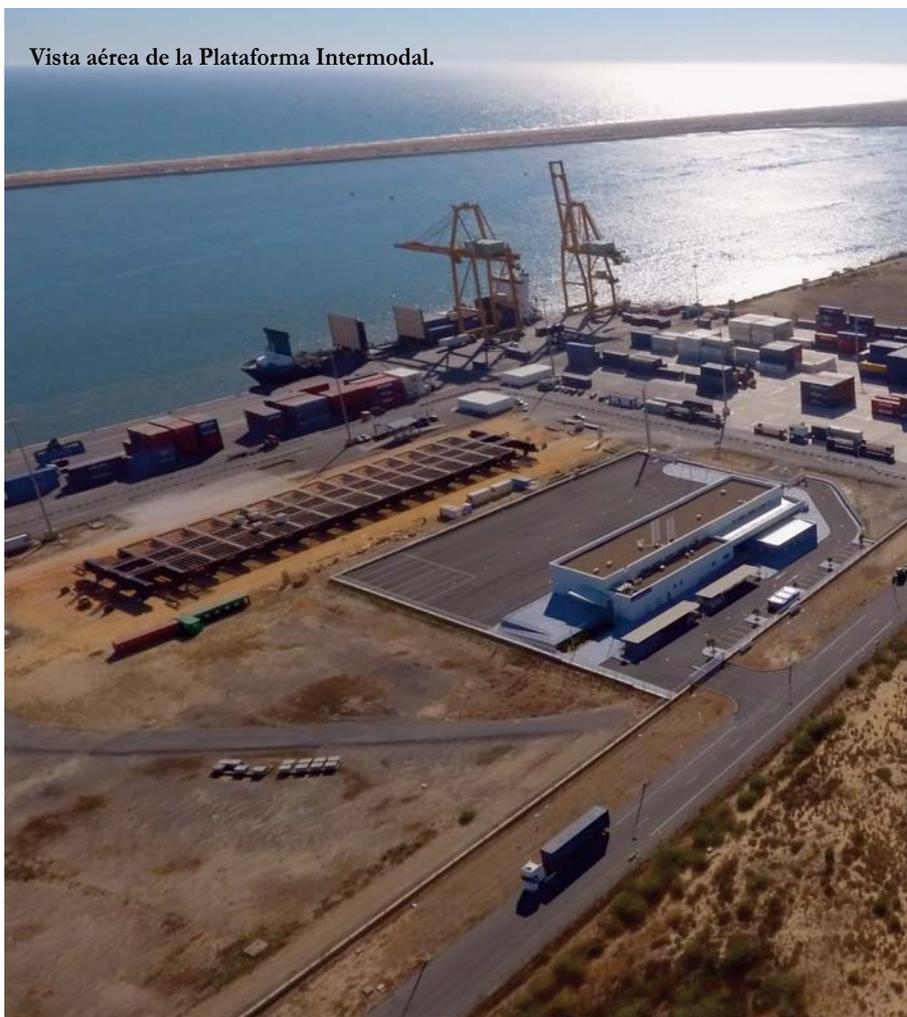
El proyecto “Plataforma Intermodal” se encuentra estructurado en cinco acciones, dos de ellas, las centradas en la coordinación y gestión de riesgos (A1) así como en la comunicación y difusión (A5), tienen carácter continuo con actividades previstas durante todo el plazo de desarrollo del proyecto. Estas acciones se están desarrollando según lo planificado sin que se haya identificado ninguna incidencia hasta la fecha. En la primera imagen de la página anterior, se muestra una relación de las principales actividades y subactividades del proyecto, así como de los principales resultados que se esperan obtener del mismo.

El resto de las acciones (A2, A3, A4) suponen la ejecución de obras e instalaciones específicas, por lo que están vinculados a períodos muy concretos y tienen una duración determinada.

En 2017, según lo previsto, ha finalizado la acción A2 “Mejora y adaptación de la terminal intermodal” que culminó con la inauguración de la terminal intermodal en el Muelle Sur adaptada a trenes de 750m y del foso de descarga de granel sólido. La primera de ellas facilitará el enlace del Muelle Sur del Puerto con las vías generales operadas por ADIF, ofreciendo una solución a las mercancías que venían recorriendo más de 100 km por carretera hasta la terminal ferroviaria marítima más próxima. Por otra parte el foso de descarga facilita ya actualmente la llegada al Puerto de Huelva de las mercancías sólidas a granel por vía ferroviaria en sustitución del transporte de las mismas por carretera.

Durante el año 2017 se han iniciado las actividades previstas en la Acción 3 “Mejora de la accesibilidad viaria a la terminal intermodal” (A3) que han requerido el desarrollo de un plan de re-ordenación previo cuyo fin es facilitar el diseño de una accesibilidad optimizada para la terminal. Adicionalmente, el proyecto prevé el desdoble del último tramo

Vista aérea de la Plataforma Intermodal.



de la carretera de acceso a la zona sur de la terminal y la mejora del área para el estacionamiento de vehículos, dicha acción tiene prevista su finalización a finales de 2020.

Por otra parte, y debido a la relevancia de la Acción 4 “Mejora de los sistemas de seguridad y flujos de información dentro de la terminal y a lo largo de la cadena logística” (A4), la Autoridad Portuaria de Huelva ya ha comenzado a trabajar en este sentido, tanto en la planificación de la red de comunicaciones que dará servicio a la plataforma intermodal, como en el diseño del sistema de mando y de control para la mejora de la seguridad. Ello supone un adelanto respecto a lo planificado, ya que esta Acción prevé su finalización en el

“

**La APH ya ha comenzado a trabajar en la Acción 4, tanto en la planificación de la red de comunicaciones como en el diseño del sistema de mando y de control y se ha adelantado a la planificación**



Foso de descarga.



Vista aérea del foso.



año 2019, en lugar de 2020 como estaba previsto.

Dada la ubicación geográfica del Puerto de Huelva, un aspecto a destacar especialmente en cuanto al desarrollo del proyecto en su globalidad, es el estrecho control ambiental que se está realizando, asegurándose en todo momento el cumplimiento de la normativa vigente y los estándares de gestión ambiental del Puerto de Huelva.

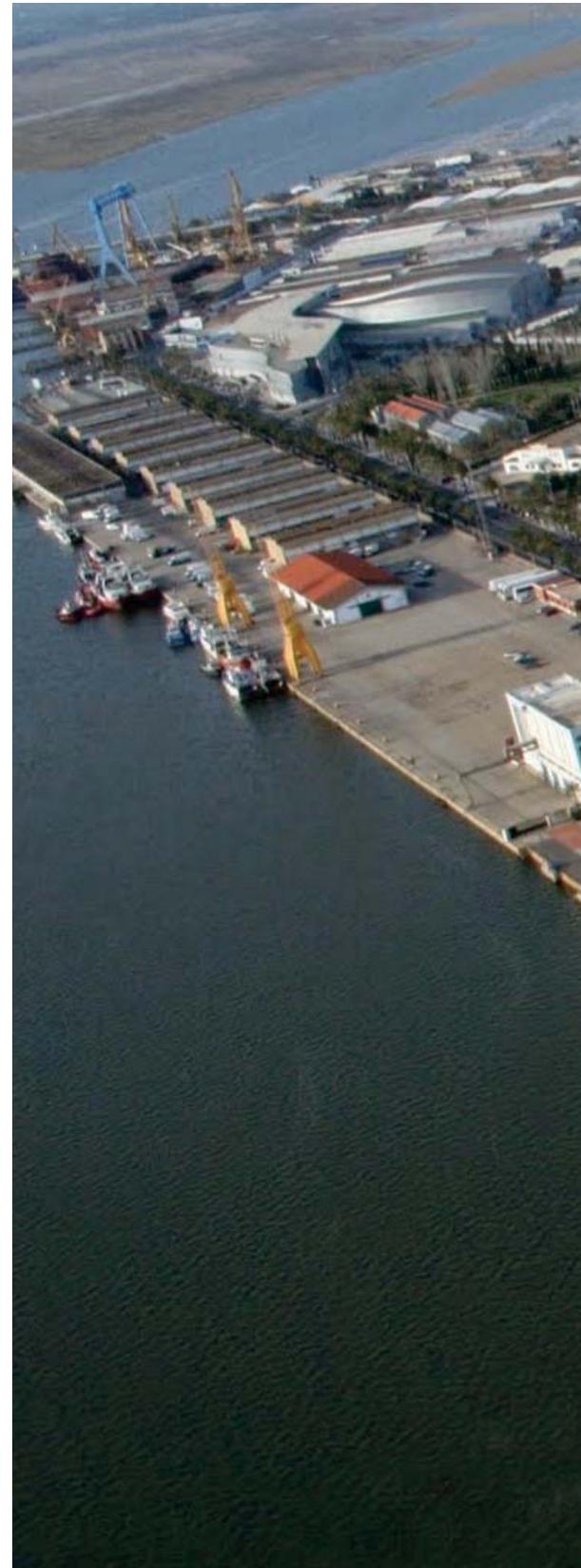
En definitiva, el proyecto "Plataforma intermodal" está cumpliendo con los objetivos marcados y continúa su ejecución según lo previsto. Cabe destacar que dentro de las actividades de comunicación prevista, el día 12 de diciembre de 2017, la Autoridad Portuaria



**El proyecto pretende potenciar el papel del puerto en los corredores de mercancías europeos, verdaderas arterias de las grandes cadenas logísticas**

de Huelva organizó una jornada bajo el título "Multimodalidad y logística en puertos" en la que, entre otros temas, se puso en valor el esfuerzo realizado en este sentido por todo el equipo directivo y técnico del Puerto, y los excelentes resultados que se están ya alcanzando. Esta jornada se engloba dentro de un ciclo de 4 jornadas, una por anualidad, que tendrá su continuidad en el año 2018, concretamente en el mes de noviembre, con la realización de la segunda jornada.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista

**ALFONSO PEÑA. DIRECTOR DEL  
ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS**

**“En 2018 la inversión en infraestructuras rondará los 40 millones y los 90 en 2019”**

“

Las actuaciones más relevantes las vamos a realizar en nuestros muelles. (...) Sin duda la más importante a ejecutar por la APH en los próximos años es la ampliación del Muelle Sur, cuya inversión rondará los 50 millones

¿Cuáles son las principales actuaciones en materia de infraestructuras que va a acometer el Puerto de Huelva a corto y medio plazo?

Nuestro Plan de Inversiones contempla importantes actuaciones en diferentes ámbitos para los próximos años.

Actualmente se está terminando de ejecutar la nueva lonja y construyéndose las nuevas instalaciones para exportadores de pescados y mariscos, lo que supone una renovación íntegra de las instalaciones relacionadas con el sector pesquero. Dentro de las actuaciones Puerto-Ciudad estamos terminando la última fase del Paseo de la Ría y este año se van a licitar las obras de

*Continúa en la siguiente página...*

## La remodelación del Muelle de Levante, gran medida puerto-ciudad

La histórica actividad industrial del Puerto como enclave energético del Sur de Europa tiene un importante reto en su convivencia con el entorno ¿Cuáles han sido las actuaciones urbanísticas para abrir la ría a la ciudadanía?

Sin duda la regeneración de la margen izquierda de la ría del Odiel desde el antiguo Cargadero de Riotinto hasta la Punta del Sebo, galardonada con el Premio Andalucía de Urbanismo, y finalista en los premios internacionales ESPO. La actuación se comenzó con la rehabilitación ambiental de la zona, muy degradada por la actividad industrial, mediante la limpieza y retirada de especies invasoras y realizando la plantación de más de 100.000 plantas de spartina marítima y zosteria noltii, que han contribuido a evitar la erosión de la margen y a rehabilitar el ecosistema. Se construyó una senda peatonal con pasarelas y pérgolas de madera, y se ajardinó toda la zona.

La regeneración se ha terminado con la construcción del Paseo de la Ría, con la que hemos generado un espacio de cerca de 90.000 m<sup>2</sup>, con amplias zonas verdes con más de mil pinos, y que desde su inauguración ha sido un éxito para uso y disfrute del ciudadano. En los próximos años se acondicionará la avenida Francisco Montenegro para darle un carácter más urbano a la zona, desviándose el tráfico pesado por los nuevos viales paralelos a la H-30.

**¿Qué plan de futuro urbanístico existe para la margen izquierda del río Odiel a su paso con Huelva? ¿Se pretende ciudadanizar e integrar a otros sectores comerciales?**

La remodelación integral del Muelle de Levante será la próxima gran actuación que desarrollaremos dentro del ámbito puerto-ciudad en los próximos años. Actualmente se está desarrollando conjuntamente con el Ayuntamiento de Huelva la redacción del "Master Plan" de la zona. Se pretende abrir el muelle a la ciudad, con amplios paseos, zonas comerciales y de ocio, y todo ello integrado con la actividad pesquera, la náutico-deportiva, o el tráfico de determinados cruceros.

Muelle de Levante del Puerto de Huelva.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista al Director de Infraestructura



Nueva Lonja.



Zona de Actividad Logística.

Acondicionamiento de la avenida Francisco Montenegro, cuya finalidad es la de convertir esta avenida industrial en una avenida más urbana, integrada con la ciudad, mediante la creación de zonas ajardinadas, y disminuyendo la contaminación acústica mediante la ejecución nuevos pavimentos de bajo impacto acústico como resultado de un proyecto de innovación que llevamos a cabo desde la Autoridad Portuaria de Huelva.

Dentro de lo que denominamos Puerto Interior, otra de las actuaciones más importantes que ya hemos comenzado a ejecutar en su primera fase, y que se continuará en los próximos dos años, es la reordenación viaria y creación de

nuevos accesos, así como el desarrollo de la zona logística de la Punta de Sebo.

En el Puerto Exterior también tenemos previsto licitar en 2018 dos actuaciones viarias significativas, el Desdoble de la carretera de Acceso al Muelle Sur, y el Acceso único al Puerto Exterior. La primera de ellas consiste en aumentar la capacidad del vial de acceso al Muelle Sur duplicando su actual calzada. Con la segunda actuación se mejorará y reforzará la seguridad de las instalaciones portuarias y de los concesionarios implantados en la zona, al crearse un único acceso con instalaciones de control a esta zona del puerto, y con un paso elevado sobre el ferrocarril.

## uras

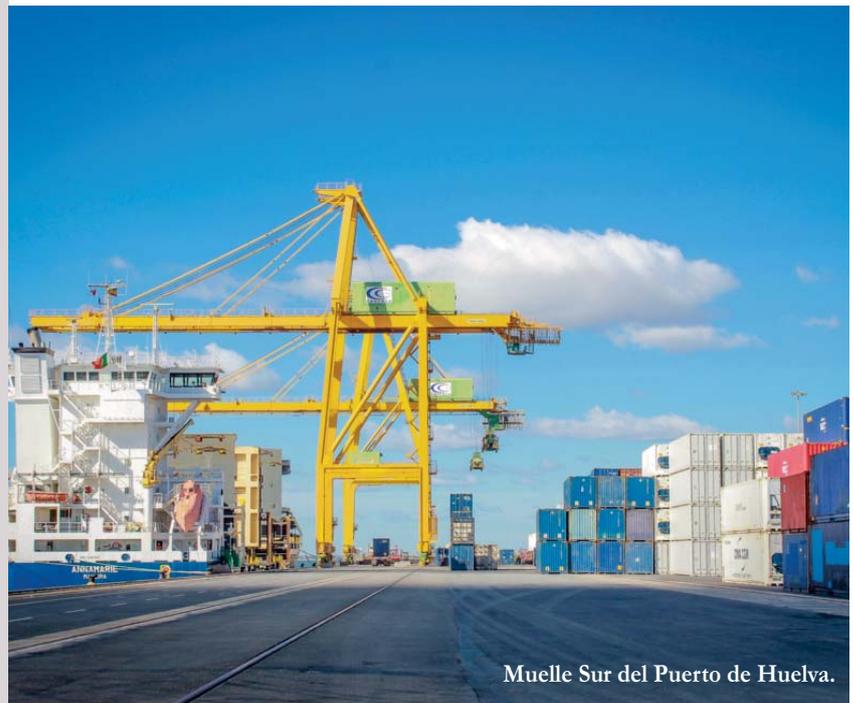
Pero sin duda, las actuaciones más importantes, son las que vamos a realizar en nuestros muelles. Acabamos de iniciar la ejecución de las obras de Recogida de aguas y habilitación del pavimento en los muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos, mediante las cuales se mejorará el sistema de drenaje existente en dichos muelles. Las obras consisten en la construcción de nuevos colectores con arquetas de decantación, nuevos pavimentos para adaptarlos a las nuevas pendientes necesarias, y la ejecución de un amplio tanque de retención para regularizar las aguas. A su vez se ejecutaran nuevas canalizaciones de abastecimiento de agua bruta para la limpieza y baldeo de la superficie de operaciones del muelle, y se restituirán canalizaciones de electricidad y fibra óptica.

Otra de las actuaciones a ejecutar en los muelles y sin duda la más importante a realizar por la Autoridad Portuaria en los próximos años, es la Ampliación norte del Muelle Sur, cuya inversión rondará los 50 millones y está previsto licitar en breve. Se ampliará el actual Muelle Sur en una longitud de 525 metros manteniéndose la alineación de la línea cantil y del frente de defensas actuales. La tipología estructural será la de muelle de tablestacas, cuya pantalla principal estará formada por perfiles HZ-1180 M D-26 hasta cota -34,50 metros y perfiles AZ 26 hasta la cota -27,0 metros. La fosa de atraque del muelle, con una anchura de 60 metros, alcanzará la cota de dragado de -15 metros, pudiéndose en un futuro profundizar hasta la cota -17 metros para dar servicio a buques mayores.

### ¿Cuál es la apuesta inversora en infraestructuras de cara al presente año y el 2019?

Tenemos previsto cerrar el 2018 con una inversión ejecutada cercana a los 40 millones y para el año que viene, cuando se espera que gran parte de las actuaciones comentadas anteriormente se encuentren adjudicadas y ejecutándose, la inversión prevista estará cercana a los 90 millones de euros.

## “Tenemos previsto licitar este año dos intervenciones viarias en el Puerto Exterior”



Muelle Sur del Puerto de Huelva.

“

**Hemos comenzado a ejecutar y continuará en los próximos dos años la reordenación viaria del Puerto Interior y la creación de nuevos accesos, así como el desarrollo de la zona logística de Punta del Sebo”**

**La terminal intermodal del Muelle Sur del Puerto de Huelva está desarrollando un aumento constante en tráfico de contenedores. Aunque actualmente sus infraestructuras cumplen con solvencia, ¿Se encuentran estas preparadas para dar soporte a un tráfico que multiplique notablemente el actual? ¿Se prevén ampliaciones en la actual terminal a largo plazo?**

La plataforma intermodal del Puerto de Huelva cuenta actualmente con dos terminales ferroviarias, Majarabique situada en la provincia de Sevilla, y la terminal ferroviaria del Muelle Sur, ambas habilitadas para operar con trenes de hasta 750 metros de longitud. La terminal ferroviaria del Muelle Sur está situada junto a la terminal de contenedores y a escasos metros del cantil del muelle, lo que facilita muchísimo la operativa y disminuye los tiempos de carga y descarga. La terminal de contenedores cuenta

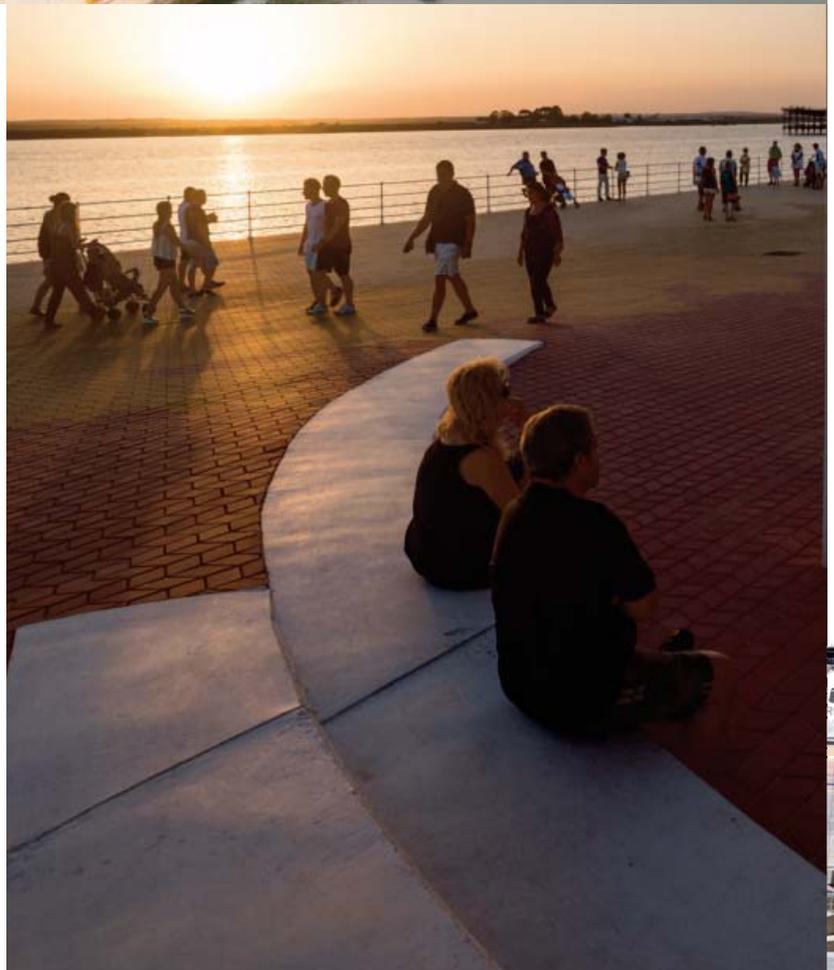
*Continúa en la siguiente página...*

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Entrevista al Director de Infraestructura



actualmente con 300 metros de línea de atraque, y un calado de 13 metros, y recientemente se ha ampliado la superficie de la explanada hasta los 51.000 m<sup>2</sup>, lo que permite mover hasta 150.000 TEUs/año, habiéndose movido en el año 2017 en torno a 60.000 TEUs.

No obstante, como se ha comentado anteriormente, está previsto que este año se liciten las obras de la ampliación del Muelle Sur hacia el norte, estando previsto terminarlas para finales de 2020. Una vez terminadas las obras tendremos más de 800 metros de línea de atraque destinadas al tráfico de contenedores con un calado que llegará hasta los 17 metros. El muelle ampliado podrá dar servicio simultáneamente a dos buques portacontenedores Post-Panamax de 6.400 TEUs con el calado de 15 metros, y si fuera necesario ampliando el calado a 17 metros, podrían atracar simultáneamente un buque portacontenedores Super-Post-Panamax de 9.000 TEUs y un buque Post-Panamax de 6.400 TEUs. La nueva explanada para el almacenaje de contenedores, que será ampliable por fases, alcanzará las 30 Ha.





**La regeneración de la margen izquierda de la ría desde el antiguo cargadero ha sido galardonada con el Premio Andalucía de Urbanismo**

Por otro lado, a través de los Fondos Financieros de Accesibilidad Portuario Terrestre estamos financiando la construcción de apartaderos en la línea ferroviaria Sevilla-Huelva, lo que permitirá aumentar la capacidad de esta línea y por consiguiente la del eje Majarabique-Muelle Sur.

**Al tratarse de un puerto situado en plena confluencia de los caudales de los ríos Tinto y Odiel, ¿Cómo se gestionan los dragados procedentes del lecho de la ría para garantizar el calado necesario en la operatividad de los buques y navieras que arriban al Puerto de Huelva?**

El Puerto de Huelva se encuentra situado en un estuario, con aportes de sedimentos de los ríos Tinto y Odiel, y donde también existe un aporte del transporte litoral costero. Para permitir la navegabilidad y garantizar la seguridad de la misma, tenemos que estar realizando constantemente dragados para mantenimiento de los calados. Después de más de dos años de trámites, en febrero de 2018 se publicó en el BOE la Declaración de Impacto Ambiental del dragado de mantenimiento para los próximos cuatro años y un volumen a dragar entorno a los 500.000 m<sup>3</sup> anuales, estando previsto iniciar la primera campaña de este dragado a finales de este año.

Un aspecto importante para el Puerto de Huelva, es la gestión del material dragado. Las cuencas de los ríos Tinto y Odiel discurren por la franja pirítica, lo que hace que aporten a la ría de Huelva sedimentos con unas características determinadas que hacen necesaria una gestión específica de los mismos. Desde hace años venimos constru-

yendo recintos emergentes en las márgenes de la ría para el confinamiento del material dragado cuyas características impide el poder ser vertido al mar. Las nuevas "Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre", que ha elaborado la Comisión Interministerial de Estrategias Marinas, y que se espera sean aprobadas en breve mediante Real Decreto, han incluido como mejor técnica disponible para confinar el material dragado de categoría C los recintos que viene utilizando el Puerto de Huelva desde hace años.

En los últimos años, dado el entorno ambiental en el que está parte del puerto, junto al Paraje Natural Marismas del Odiel y en Red Natura 2000 y siendo fieles a nuestro compromiso con el medio ambiente, se han acondicionado, con el asesoramiento del Paraje Natural Marismas del Odiel, zonas de los recintos de la margen derecha de la ría para la nidificación de aves protegidas como el "charrancito".



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información



# A la vanguardia en gestión medioambiental

**E**l Puerto de Huelva se ubica en el estuario de los ríos Tinto y Odiel, un territorio de especial singularidad, ya que en él concurren espacios protegidos de aguas y marismas con categorías de Paraje Natural, Reserva de la Biosfera, Lugares de la Red Natura 2000, Humedales de Importancia Internacional, etc., junto a un potente tejido portuario, logístico e industrial energético, petroquímico y minero. El resultado, es una fusión de realidades territoriales que han demostrado saber convivir y coexistir de manera saludable y muy satisfactoria. Prueba de ello es que hoy en día el Puerto de Huelva se desarrolla inmerso en un entorno de más de 12.000 Has de espacios protegidos que albergan una rica y variada avifauna y conservan sus valores ecológicos.

Esta circunstancia, lejos de suponer una amenaza, se ha sabido gestionar de manera beneficiosa para

“

**No se concibe ni resultaría viable un crecimiento que no integre e interaccione positivamente con los espacios protegidos del entorno del Puerto”**

los intereses de todas las partes. En este sentido, el Puerto de Huelva asumió con total convencimiento que su estrategia ambiental debe fijar como objetivos prioritarios el crecimiento eficiente, sostenible e integrado, el liderazgo en temas ambientales claves, y la mejora de la calidad ambiental y de vida en su entorno y sociedad.

La actividad desarrollada en el Puerto de Huelva, el volumen de mercancías anuales movidas, su apuesta por la multimodalidad, así como su enclave estratégico, lo posiciona en los primeros puestos del ranking de Puertos de Titularidad Estatal y en el TOP30 de los puertos europeos. Además, hechos

como la creación del hub del frío en el Muelle Sur, su esperada inclusión en la Red Básica Ten-T, su plataforma intermodal, el potente tejido industrial y sus infraestructuras, son fortalezas y oportunidades que seguirán impulsando el crecimiento económico y la competitividad del Puerto de Huelva.

En este contexto del negocio actual y de su proyección futura, no se concibe ni resultaría viable un crecimiento que no integre e interactúe positivamente con los espacios protegidos del entorno. Por ello, en primer lugar y a escala global, es importante no olvidar un hecho básico y es que la existencia del Puerto en sí mismo da soporte al modo de transporte más sostenible, que es el marítimo, con los consiguientes beneficios en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. De igual modo, y a escala más local, la utilización eficiente de los recursos naturales, la promoción de cadenas logísticas e infraestructuras bajas en carbono, la mejora del desempeño ambiental de la Comunidad Portuaria y la integración de las necesidades y demandas de la sociedad para disfrutar de espacios portuarios de alta calidad ambiental, son igualmente factores básicos para la viabilidad del Puerto de futuro que se está construyendo.

Posee por tanto la gestión medioambiental en el Puerto de Huelva un evidente carácter transversal, consecuencia de la necesidad de gestionar aspectos ambientales de una actividad en un territorio donde confluyen diferentes escenarios y actores.

Por todo ello, la “integración con el medio ambiente” es una de las cuatro líneas estratégicas del Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2018-2022. Bajo este marco, se plantea anualmente un programa de actuaciones ambientales a ejecutar para la consecución de los objetivos de la estrategia medioambiental del Puerto de Huelva de manera transversal.

En definitiva, el Puerto de Huelva apuesta con convencimiento absoluto, por una estrategia medioambiental fuerte, proactiva en los ámbitos claves del negocio y que aborde los elementos técnicos y normativos necesarios para un crecimiento sostenible del Puerto del Puerto de Huelva.

## Actuaciones de relevancia

- 1 El estudio de alternativas a la gestión medioambiental de materiales de dragados, ámbito de actuación en el que el Puerto de Huelva ha liderado y seguirá liderando proyectos que garanticen el uso de las mejores opciones técnicas para correcta gestión ambiental de materiales de dragado de conformidad con la normativa de aplicación.
- 2 La eficiencia energética, huella de carbono y movilidad sostenible, como parte de la apuesta que se viene realizando para reducir el consumo de recursos y potenciar el desarrollo de proyectos de innovación.
- 3 La tramitación ambiental de planes y proyectos de infraestructuras, donde resulta de vital importancia para su buen desarrollo, concebir el entorno donde se operará desde un inicio, con un enfoque ecosistémico que garantice la compatibilidad de la actuación con la conservación de valores ambientales.

*Continúa en la siguiente página...*



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información

**4** El fomento de las buenas prácticas ambientales de la Comunidad Portuaria a través de diferentes herramientas técnicas, como la Guía de Buenas Prácticas Ambientales del Puerto de Huelva, y legales, como los Convenios de Buenas Prácticas Ambientales, que son en definitiva, canales mediante los cuales el Puerto de Huelva lidera el papel de impulsor y catalizador de buenas prácticas ambientales entre las empresas y diferentes sectores de actividad.

**5** La vigilancia ambiental en el Dominio Público Portuario, tanto de instalaciones públicas como privadas: de la operativa, de la ejecución de servicios, de las obras de construcción,...., labor de vital importancia no sólo para detectar posibles incidencias sino para la concienciación y sensibilización en el empleo de medios y prácticas ambientales que minimicen riegos e impactos ambientales no deseados.

**6** La consideración de criterios ambientales en la gestión del Dominio Público, como herramienta clave en la salvaguarda de los espacios portuarios y la delimitación de responsabilidades con terceros que operan en él.

**7** La eficiencia ambiental de las operaciones portuarias, ya que los beneficios de una operativa eficiente no son sólo ambientales sino también económicos ya que reduce costes de mantenimiento, limpiezas, etc.

**8** La conservación de valores naturales en la Zona de Servicio del Puerto de Huelva, fundamentalmente en espacios donde se ha llevado a cabo una restauración ambiental como la de la margen izquierda de la ría del Odiel, proyecto que ha sido objeto de numerosas publicaciones y reconocimientos, por ser pionero en la recuperación de valores ecológicos en marismas degradadas.





**9** La divulgación, sensibilización y participación medioambiental, actuaciones del todo necesarias no sólo para transmitir las fortalezas del Puerto de Huelva en materia ambiental, sino también para educar en los valores del entorno y en el respeto hacia el medio ambiente.

**10** El mantenimiento del sistema de gestión ambiental como base y sello de compromiso que sustenta y cohesiona los trabajos realizados para garantizar el cumplimiento de requisitos legales, la consecución de objetivos, la transversalidad de la gestión medioambiental del Puerto de Huelva y la proyección futura del Puerto.

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información

# Puerto de referencia en el suministro de Gas Natural Licuado (GNL)

**E**l Puerto de Huelva es un puerto de referencia desde un punto de vista energético. Prueba de ello son los dos proyectos que está poniendo en marcha para el suministro de Gas Natural Licuado.

Así, el puerto onubense es ya el primer puerto base en España con un servicio de bunkering por GNL de buque a buque gracias a la puesta en servicio de la gabarra multiproducto Oizmendi de Cepsa, que convierte al puerto onubense en puerto estratégico del Mediterráneo Occidental en suministro de Gas Natural Licuado (GNL).

Actualmente ofrece este nuevo servicio de suministro de GNL mediante bunkering a través de la primera gabarra multiproducto del Sur de Europa, con capacidad para abastecer a buques impulsados tanto por combustible tradicional (fuel-oil o gas-oil), como

“

**Huelva es el primer puerto base de España con un servicio de bunkering por GNL de buque a buque gracias a la puesta en servicio de la gabarra multiproducto Oizmendi de Cepsa**

por Gas Natural Licuado, que a partir de 2020 se situará como el principal combustible del transporte marítimo internacional, según ha estipulado la OMI en su plan de reducción emisiones derivadas de combustibles fósiles y reducción a un límite del 0,5% el contenido de azufre en bunker.

Sin duda, un paso hacia delante del Puerto de Huelva en el abastecimiento de gas natural licuado mediante bunkering de buque a buque, que se complementa, además, con la planta regasificadora de Enagás situada en sus instalaciones, lo cual lo sitúa como puerto de referencia en abastecimiento de este tipo de combustible.

Esta oferta de servicios se ve reforzada por la excelente situación geoestratégica del Puerto de Huelva como puerta de entrada al Estrecho y lugar de paso entre Europa y West África, así como en las rutas Me-



diterráneas con Latinoamérica. Esta simbiosis otorgará al Puerto de Huelva un papel destacado como suministrador de GNL más cercano a una de las zonas más importantes de bunkering del mundo, como es el Estrecho de Gibraltar y todas las rutas asociadas que pasan frente a Huelva.

Siguiendo las líneas establecidas en su plan estratégico, el Puerto de Huelva avanza también en su compromiso con el medioambiente y el territorio. En este sentido, José Luis Ramos, presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, ha destacado que el puerto se encuentra en buen camino para “situarse como proveedor de GNL a los buques de todo nuestro radio de influencia, lo cual convertirá al Puerto de Huelva en emplazamiento estratégico para suministrar a otros puertos y ser uno de los primeros puertos que permita suministrar directamente este tipo de combustible.” Ramos ha señalado que “esta oferta de servicios pone en valor nuestro compromiso con los operadores, los terminalistas y con los ciudadanos, al

tratarse de un combustible limpio y seguro. Nos anticipamos además al cambio de normativa, dando un paso de gigante, puesto que el GNL es el combustible limpio del futuro para el sector marítimo, lo que nos da una ventaja competitiva que supondrá un antes y un después en el suministro de Gas Natural Licuado, afianzándonos en nuestra apuesta por la innovación, la sostenibilidad y la conservación del entorno”.

El GNL es el combustible marítimo más limpio que existe actualmente y cada vez está aumentando más su uso, debido al ahorro de costes que supone. Puede utilizarse en todo tipo de embarcaciones, incluyendo ferries, cruceros, tanqueros, graneleros o portacontenedores. Además, ofrece numerosas ventajas, como la eliminación total de las emisiones de SOx y las partículas, y la reducción de las emisiones de NOx hasta en un 85% y las de CO2 hasta en un 20%.

*Continúa en la siguiente página...*

CON BASE EN HUELVA, ESTARÁ DISPONIBLE PARA SUMINISTRAR GAS (GNL) ADEMÁS DE COMBUSTIBLE TRADICIONAL A BUQUES

## CEPSA, PIONERA EN OPERAR LA PRIMERA EMBARCACIÓN MULTIPRODUCTO DE ESPAÑA Y EL MEDITERRÁNEO

La Compañía se adelanta al requerimiento de la Organización Marítima Internacional (OMI) para 2020: (límite 0,5% azufre en bunker)

LÍMITE GLOBAL: 4.5% (2000-2020), 0.5% (2020-2030)

LÍMITE ECA: 1.5% (2000-2015), 0.1% (2015-2020), 0.5% (2020-2030)

Limites de azufre según las nuevas directrices de la OMI (% en peso del contenido de azufre en los combustibles marinos)

\* ECA significa área de control de emisiones, y afecta al Mar del Norte, Mar Báltico, centro del Pacífico Atlántico de Estados Unidos, Canadá y Japón. Fuente: IMO, Cepsa/Amibla

Cepsa, líder en el suministro de combustibles a buques en España, pone en servicio la primera embarcación multiproducto:

Según Cepsa Energy Outlook, la penetración del GNL aumentará un 5% en 2030

Ventajas de utilizar GNL en reducción de emisiones:

- 20% en CO<sub>2</sub>
- 100% en Fine Particles (-80% en NOx y -100% en SOx)

Esta iniciativa cuenta con el apoyo del proyecto "CORE LNGas Hive" (proyecto europeo cuyo objetivo es desarrollar el suministro de GNL como combustible marino)

Las principales opciones para cumplir con los nuevos límites de emisiones:

1. Seguir usando combustible con más de 0,5% de azufre y recondicionar las depuradoras de gases de escape en los buques, que eliminan los límites de azufre.
2. Utilizar combustibles de bajo contenido en azufre, como el gasóleo marino (MGO).
3. Utilizar gas natural licuado (GNL).

Zonas donde Cepsa realiza suministro de combustibles marinos

Mapa de zonas de suministro: España, Panamá, EUA

EMBARCACIÓN MULTIPRODUCTO | CARACTERÍSTICAS

SUMINISTRO DE ALTA PRECISIÓN	MASS FLOW METERS
TANQUES GNL	2 x 900 m <sup>3</sup>
CAPACIDADES DE CARGA GNL	Hasta 600 m <sup>3</sup>
FUEL OIL	Hasta 1.800 t
GAS OIL	Hasta 470 t
CERTIFICACIONES	Liquefied Gas Carrier LNG Bunkering Ship



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Información

# La otra gran apuesta: Uso del frío residual de regasificación

La creación de un hub logístico de frío sostenible en la refrigeración de mercancías es otra de las grandes apuestas del Puerto de Huelva por el GNL. La APH y Enagás firmaron el pasado año un protocolo para la puesta en marcha de este novedoso proyecto de eficiencia energética vinculado al aprovechamiento del frío residual de la planta de regasificación de la compañía. Esta actuación aporta al Puerto un importante elemento de competitividad como nodo logístico de mercancías refrigeradas. Este sistema, que se emplea en Japón, será posible por el aprovechamiento de este frío residual que se produce en el proceso de regasificación de la planta de Enagás, que será conducido por tuberías hasta instalaciones frigoríficas.

Así se puso de manifiesto el 8 de mayo en una Jornada organizada por el Puerto de Huelva, HuelvaPort y Enagás, en la que se mostró un prototipo de túnel de congelación. Este túnel, con temperaturas de hasta  $-36^{\circ}$  centígrados, permite un ahorro energético superior al 50% en costes de energía, así como un ahorro del 90% en la huella de carbono.

Esta iniciativa se ha llevado a cabo en el seno de una filial de Enagás de reciente creación denominada 'Enagás 4 Efficiency', surgida en el marco de 'Enagás Emprende', un programa de emprendimiento que impulsa el desarrollo de Start-Ups desarrolladas por empleados y externos, vinculadas con la eficiencia energética y usos del gas natural. El Puerto dispone de almacenes refrigerados para productos frescos y de contenedores refrigerados para los que hay instalaciones específicas, de tal manera que están preparadas para mantener la cadena del frío.

Además, el Puerto de Huelva es miembro activo del proyecto CORE LNGas hive, cofinanciado por la CE, en el que participan 42 socios y coordina Enagás. Este proyecto tiene

**INFRASTRUCTURE, EQUIPMENTS**  
ADAPTATION OF LNG TERMINALS FOR BUNKERING

Engineering for new dedicated LNG jetty in MUGARDOS LNG TERMINAL

Adaptation for LNG small scale services in big scale jetty in BILBAO LNG TERMINAL

Adaptation for LNG mixed bunker/big/small scale services in existing jetty

Multimodal LNG bunker berth in PORT OF HUELVA

enagás

Co-financed by the European Union  
Connecting Europe Facility

<http://www.corelngashive.eu/>

por objeto desarrollar una cadena logística integrada, segura y eficiente para el suministro del GNL como combustible en el sector del transporte, especialmente marítimo en la Península. Contempla la realización de 25 estudios, impulsados por socios, para la adaptación de las infraestructuras y el desarrollo logístico-comercial, que permita la prestación de servicios small scale y bunkering.

No debemos olvidar también que una de las principales ventajas competitivas es la permanente colaboración y aprovechamiento de las sinergias existentes entre todos los agentes de la comunidad portuaria, en la que participa activamente la APH. Las empresas que trabajan con nosotros reconocen la estrecha colaboración y acompañamiento permanente que les brindamos en el crecimiento de su negocio portuario. Actualmente, hay muchos proyectos abiertos encaminados a la mejora continua de la competitividad del Puerto en diversos tráfic, que se desarrollan en colaboración con la comunidad portuaria.

**BUNKERING**

**BARCELONA:** dedicated LNG flexible hoses for bunkering

**ADAPTATION FOR LNG** big/small scale services in **REFINING PLANT OF SAGUNTO**

**ARTAGENA:** dedicated LNG mooring jetty for small scale services

**SUPPLY AND DEMAND**

**DEPLOYMENT OF DEMAND AND SUPPLY PROJECTS**

ADAPTATION OF LNG PLANTS IN HUELVA AND SAGGAS AND DEPLOYMENT OF LNG RAIL CORRIDOR BETWEEN MAJARABIQUE AND THE SOUTH DOCK OF THE PORT OF HUELVA - **ACTIVITY 3**

**LNG RAIL CORRIDOR BETWEEN MAJARABIQUE AND THE SOUTH DOCK OF THE PORT OF HUELVA**



**WORKS TO BE CARRIED OUT**

1. Retrofitting of the locomotive to LNG
2. Development of reloading infrastructures for the locomotive in the LNG Terminal of Huelva: pipe-to-train and truck-to-train
3. Construction of a bunkering station for train, considering also the LNG supply for trucks
4. Building of a railway siding for the refuelling of the locomotive
5. Development of a monitoring Track&Tracing system for the locomotive

**ACTIVITY BUDGET**

Total investments: EUR 3,600,000  
 Eligible costs: EUR 2,600,000  
 % CEF grant requested: 20%  
 % Loan requested: 30%

**TIME PLAN**

Start date: 2018  
 End date: 2023



## Comunidad portuaria

No debemos olvidar también que una de las principales ventajas competitivas que presenta este puerto es la permanente colaboración y aprovechamiento de las sinergias existentes entre todos los agentes de la comunidad portuaria, en la que participa activamente esta Autoridad Portuaria. Las empresas que trabajan con nosotros nos reconocen la estrecha colaboración y acompañamiento permanente que les brindamos en el crecimiento de su negocio portuario. Actualmente, hay muchos proyectos abiertos encaminados a la mejora continua de la competitividad del Puerto en diversos tráficos, que se desarrollan en colaboración con la comu-

nidad portuaria.

El Puerto de Huelva también ofrece la posibilidad de desarrollar proyectos logísticos desde su concepción, con amplia disponibilidad de superficie para su óptimo diseño, lo que además permite escalar dichos proyectos y adaptarlos a sus necesidades de crecimiento.

En el ámbito de la comercialización y la cooperación con la comunidad portuaria, hay que destacar la consolidación de HuelvaPort, la Asociación para la Promoción Comercial del Puerto de Huelva, que cuenta con 52 socios y que supone un empresarial a la actividad comercial y logística del Puerto de Huelva al ofrecer una oferta integral de servicios.



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Historia

**E**l 8 de diciembre de 1873 comienza la historia de la Autoridad Portuaria de Huelva con su fundación. Para ese fin, ese día se reunieron en el piso bajo de la casa número 10 de la calle de Sixto Cámara, actual calle Amado de Lázaro, un grupo de personas interesadas en el porvenir de Huelva encabezadas por Manuel Vázquez López, acreditado banquero y hombre de negocio de la ciudad (*Hubo una reunión preparatoria un mes antes en la "casa habitación" de Manuel Vázquez López, por invitación del mismo, en la que se formó una comisión conformada por Manuel Vázquez López, Francisco Jiménez Jiménez y Justo Rodríguez Alba con la intención de constituir el organismo portuario*). Sobresalían Francisco Jiménez Jiménez, Justo Rodríguez Alba, Francisco de Paula García Ortiz, Rafael de la Corte y Bravo, Guillermo Sundheim, Fernando de la Cueva, Vicente Mantilla, Valentín Cabo y Eduardo Díaz Gómez de Cádiz. Todos preeminentes miembros de la élite de la ciudad y promotores del Puerto de Huelva. La primera denominación de la institución fue Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva.

El momento era clave: el desarrollo de la explotación de las minas de la provincia onubense por compañías extranjeras, que comenzaron a instalar sus muelles en la zona de servicio portuaria. Pero la creación de la Junta no fue un caso aislado, sino dentro de un contexto político, económico y legislativo en el que se fundaron progresivamente muchas entidades paralelas. Sin duda, la creación del Ministerio de Fomento, así como la Revolución de septiembre de 1868 y la acción del Gobierno en el Sexenio liberal tuvieron una incidencia bastante signifi-

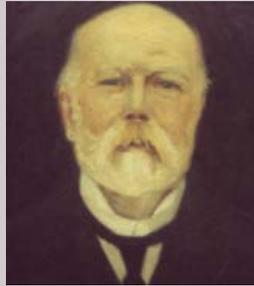
# Un puerto con pasado minero



Plano general del Puerto de Huelva, mediados del siglo XIX (A.P.H.)

## Primer Consejo de Administración

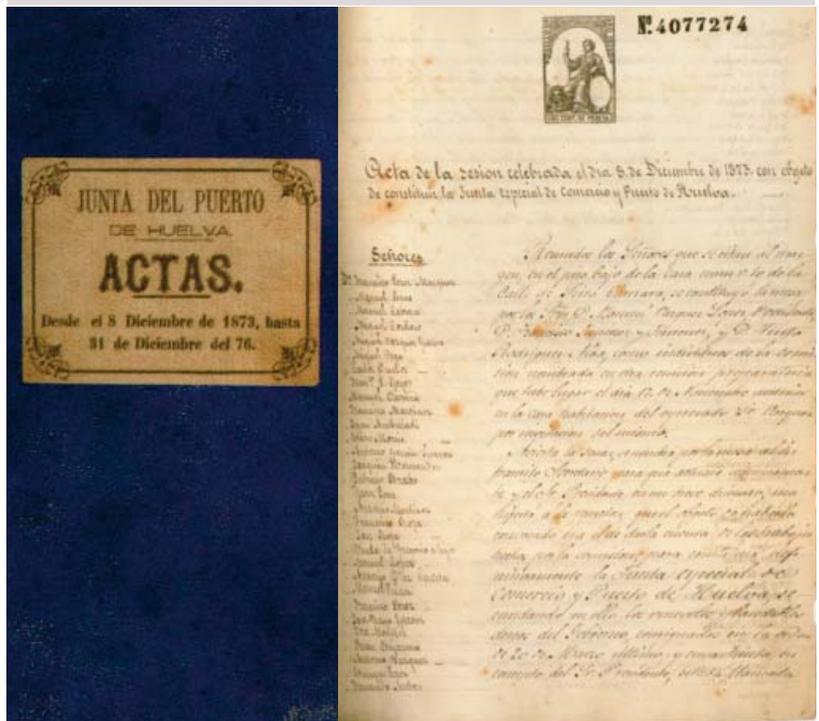
- **Presidente:** Francisco Jiménez
- **Vicepresidente:** Francisco de Paula García
- **Vocales:**
  - Guillermo Sundheim
  - Rafael de la Corte
  - Valentín Cabo
  - Eduardo Díaz
  - Fernando de la Cueva.
- **Vocal contador:** Juan Delabat
- **Secretario:** Vicente Mantilla
- **Tesorero:** Joaquín Alonso
- **Abogado Consultor:** Blas Tello



Manuel Vázquez López, fundador del Puerto de Huelva (A.P.H.)

“

El 8 de diciembre de 1873 comienza la historia de la Autoridad Portuaria de Huelva. (...) El momento era clave: el desarrollo de las minas de la provincia onubense por compañías extranjeras, que comenzaron a instalar sus muelles en la zona de servicio



cativa en la organización, obras y actividades de los puertos, que se acompañó con el fenómeno de la descentralización que trajeron las Juntas.

Desde un principio, el Puerto va a estar muy vinculado a su ciudad y se refleja visiblemente en la representación que van a tener en el Consejo de Administración de la entidad los principales órganos administrativos de Huelva y, por supuesto, las profesiones vinculadas a la vida portuaria:

comerciantes, navieros, prácticos, etc. Todo ello aseguraba que la toma de decisiones en las sesiones de la Junta se desarrollara equilibradamente y acorde con las necesidades de toda la ciudad.

En cuanto se constituyó la Junta, el mismo día se aprobó su reglamento de actuación y, de acuerdo con su articulado, se gestó, de manera transitoria, el primer Consejo de Administración.

*Continúa en la siguiente página...*



## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Historia

Seguidamente, el 22 de diciembre del mismo año se informó al ministro de Fomento de la creación provisional de la Junta, demandando su ratificación, dado “el desarrollo siempre creciente del movimiento marítimo de este puerto, en donde se nota cada día mayor animación”. La solicitud adjuntaba una Memoria, fechada el 7 de diciembre de 1873 y firmada por Justo Rodríguez, donde se recogían, detalladamente, las obras que el Puerto necesitaba.

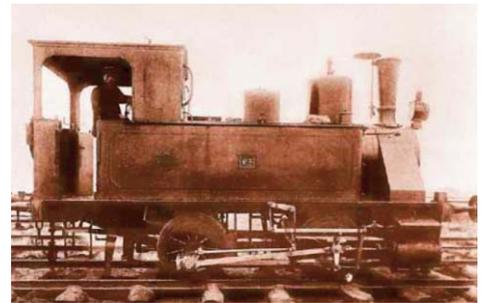
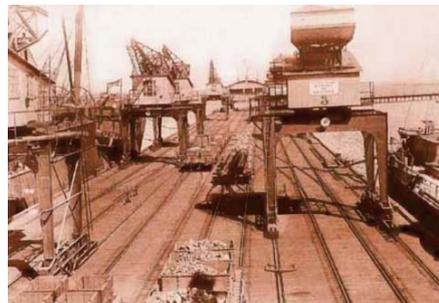
Al mes siguiente, concretamente el 31 de enero de 1874, el director general de Obras Públicas, Arquitectura, Industria y Comercio dio traslado de un oficio del ministro de Fomento en el que se especificaba la autorización para la creación de una Junta interina, con la denominación de Junta de Obras del Puerto de Huelva, y la necesidad de que ésta propusiera el plan de obras y los arbitrios imprescindibles, teniendo que redactar un reglamento para constituirse en definitiva. A continuación, en una instancia de 6 de junio de 1874 dirigida al ministro de Fomento, se sometió a aprobación el Reglamento para el régimen y organización definitiva del Puerto de Huelva, junto con una propuesta de tasas para reunir los fondos con que habían de costearse las obras que en su día se emprendieran y, en ausencia de un plan de obras, por falta de capital para hacer el estudio previo que requerían, se presentó un presupuesto de gastos para su ejecución. *(Fechado el 7 de diciembre de 1873 y rubricado por Francisco Jiménez y Vicente Mantilla. Existe otro firmado sólo por el primero, con fecha de 8 de junio de 1874, lo que demuestra que el primigenio se devolvió para su modificación, punto que también expresan los Libros de Actas consultados. A.H.N. -Archivo Histórico Nacional- Fon-*



**Desde un principio, el Puerto va a estar muy vinculado a su ciudad y se refleja visiblemente en la representación en el Consejo de Administración**

*dos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880, leg. 15163-1).*

Una vez que el Reglamento se envió fue suscrito el 3 de julio de 1874, aunque con pequeñas modificaciones, y se reconoció definitivamente la Junta de Obras del Puerto de Huelva (A.H.N. Fondos contemporáneos. Ministerio de Obras Públicas. Puertos. Expedientes varios, 1871-1880. Escrito del ministro de Fomento al director general de Obras Públicas, informando de la



*aprobación del Reglamento para la organización y constitución definitiva de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 3-7-1874, leg. 15163-1).* En la sesión del Consejo del día 2 de junio de 1875 se eligieron los vocales que conformaron la Junta definitiva, y Manuel Vázquez López se nombró vicepresidente. Pocos días después, el 11 de junio, se confirmó en el cargo de secretario a Vicente Mantilla, “que lo ha venido desempeñando interinamente con el mayor celo y acierto desde el día en que se pensó

constituir la Junta de Puerto”.

Otro paso llegó el 20 de junio de 1875, en que la Junta presentó una Memoria para justificar una solicitud relativa al establecimiento de tributos con el fin de atender la limpia del río y las obras del muelle, en la que se incidía en la ausencia de infraestructuras adecuadas: “ni hay nada que guarde relación con las exigencias que ya tiene la grande importancia de nuestro puerto”.

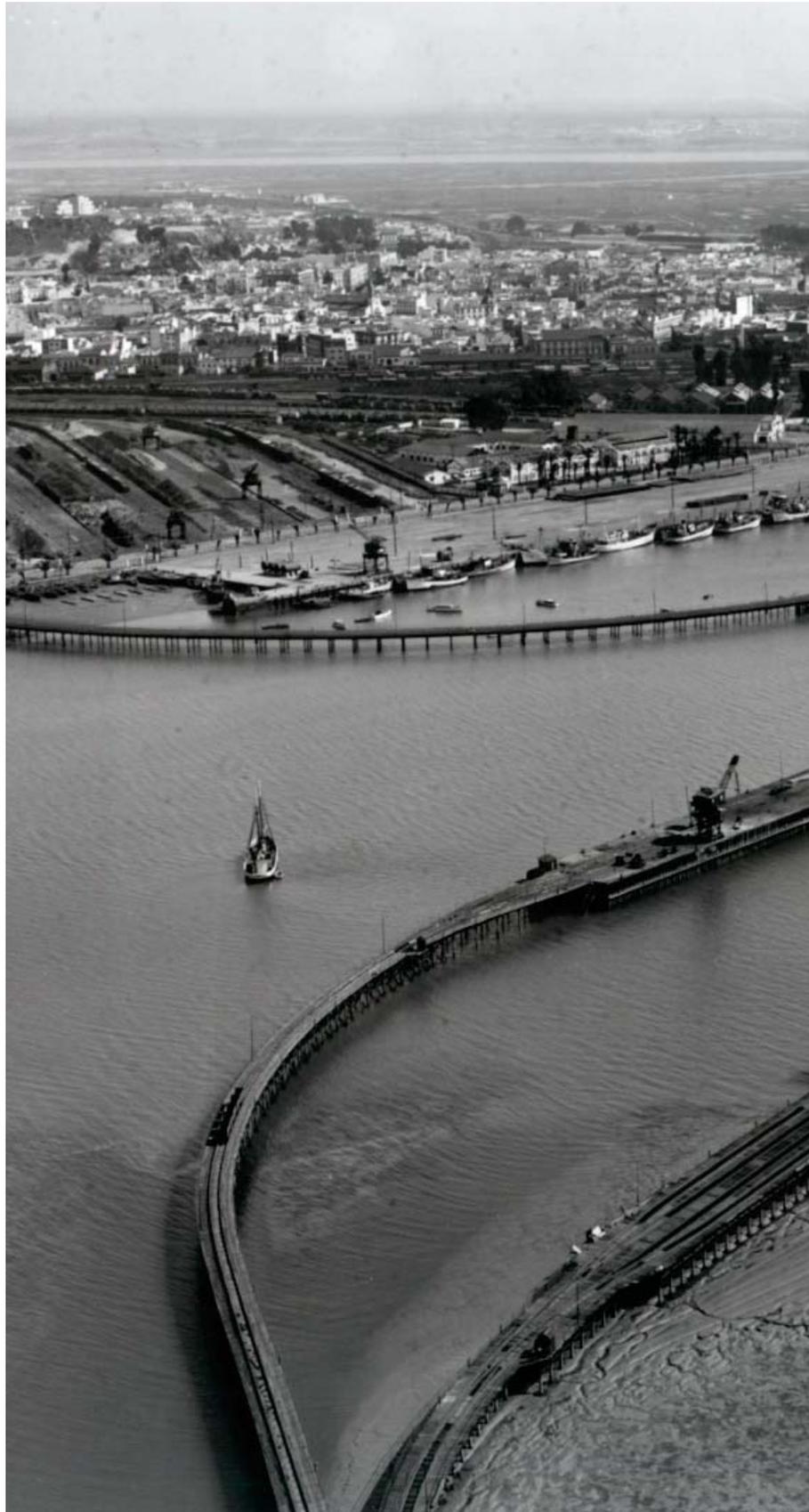
*Continúa en la siguiente página...*

## ESPECIAL PUERTO DE HUELVA. Historia

El primer Reglamento de la Junta se componía de 8 capítulos y 48 artículos. El capítulo 1º se refería al objeto y organización de la Junta, y justamente en su artículo 1º recogía el fin que este organismo debía perseguir:

“1º. Hacer los estudios con sus planos y presupuestos de las obras que hayan de ejecutarse en los Ríos Odiel y Tinto, desde la Barra hasta los puntos que se crean útiles y necesarios para la navegación y desarrollo del comercio y de la industria. 2º. Ejecutar las obras que determinen los estudios, previa aprobación de los proyectos por la Superioridad, administrando los fondos que se destinen a ambos fines y realizando en la forma que se acuerden los empréstitos necesarios si aquellos fondos no bastasen” (*Archivo del Puerto de Huelva. Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 14-8-1874, libro 1*).

Tan pronto como se validó el Reglamento para la constitución definitiva de la Junta, la inicial presentó una Memoria de su actuación, en la que recogía toda la evolución de su gestión desde la primera reunión. Posteriormente, por Real Decreto del 8 de octubre de 1875 se admitió la propuesta de arbitrios de la Junta, estableciéndose en el Puerto de Huelva, a partir de ese momento, una serie de impuestos con destino a las obras del mismo (*A.P.H. Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 21-5-1875 y 13-10-1875, libro 1* y *DONNET PAREJA, Baldomero: “Los puertos a cargo de Juntas: los arbitrios”. Revista de Obras Públicas, 1910, núm. 1827, tomo I, p. 466. En esta misma publicación se observa que, en 1910, Huelva ocupaba el cuarto lugar en las cantidades obtenidas por impuestos, muy cerca del tercer puesto que tenía Valencia*). Pero quedaba



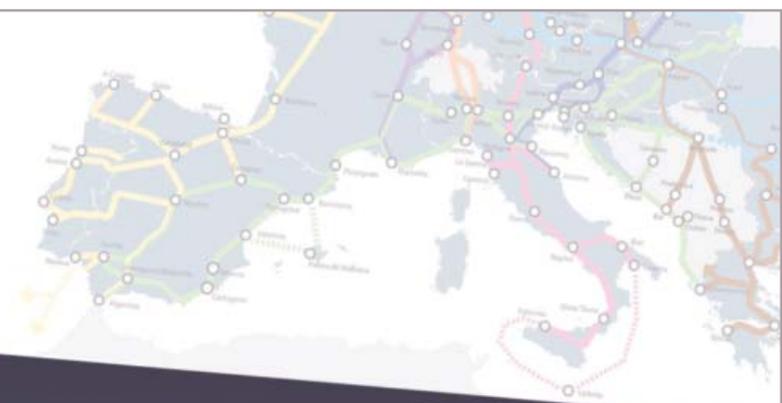


una cuestión pendiente que era importante solucionar para la tramitación de todas las actuaciones administrativas del recién creado organismo. Nos referimos a la necesidad de localizar una entidad en la que depositar los impuestos cobrados por la Junta, ya que el Banco de España no se hacía responsable. El comerciante Ramón Rodríguez fue la persona que se comprometió a custodiar, altruistamente, los primeros capitales en la caja de su casa de comercio hasta que el Gobierno central buscara una solución.

Y ya para finalizar el relato de estos primeros pasos del organismo portuario onubense nos detendremos en la sesión del 12 de diciembre de 1875, en la que se ratificó el pago del gasto de material utilizado desde la constitución de la Junta provisional, que ascendía a 1.313,03 pesetas. Asimismo, en el balance a 31 de diciembre se detallaba un ingreso por tasas con destino a las obras del Puerto de 19.165,53 pesetas y una existencia en poder de Ramón Rodríguez, a disposición de la Junta, de 17.011,65, tras satisfacer las obligaciones de personal y material. Estas cifras son las primeras que existen sobre los inicios del movimiento del puerto controlado por un organismo desde Huelva, la Junta de Obras. Dos años después, con objeto de que hubiera más seguridad, se acordó que la caja de tres llaves que había de contener los fondos de la Corporación “se empotrase en la pared más interior de la habitación destinada a este servicio, reforzando al mismo tiempo el espaldar de la caja para su mayor estabilidad” (*A.P.H. Actas del Consejo de Administración de la Junta de Obras del Puerto de Huelva, 23-2-1877, libro 1*). Todo se preparaba para que el Puerto de Huelva pudiera tener un mayor control en su administración.



**Puerto de Huelva**



**Conectando Europa. Abierto al mundo**



**CRECEMOS JUNTOS**

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

