Caminos Andalucía

Febrero- Marzo 2015

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

En este número paseamos por algunos de los principales puertos andaluces de la mano de sus directores.
Págs. 2 - 23

Navegamos por los Puertos andaluces

HOMOLOGACIÓN

La equiparación al Máster llega a su recta final

Con el optimismo constreñido por la prudencia, ahora sí podemos decir que estemos en la fase final para lograr el reconocimiento de los ICCP pre Bolonia al nivel de Máster. Tras lograr los informes favorables de la ANECA y del Consejo de Universidades y el apoyo del Colegio a ambos, el proceso de correspondencia ha concluido el plazo de exposición pública y resta su aprobación en el Consejo de Ministros. **Pág. 25**

INFRAESTRUCTURAS MALAGUEÑAS

El CICCP estudia actuaciones para la provincia

Encabezados por nuestro Representante en Málaga, Ángel García Vidal, tenemos abiertos dos frentes de estudio, uno para estudiar propuestas en materia de infraestructuras en la provincia y otro sobre saneamiento para el Foro Metropolitano de Alcaldes. **Pág. 28**

Pág. 26

Pág. 27

ÍNDICE

Artículo del Presidente de Puertos	4-5
Director del Puerto de Algeciras	6-9
Director del Puerto de Huelva	10-13
Director del Puerto de Sevilla	14-15
Director del Puerto de Cádiz	16-18
Director del Puerto de Motril	19-20
Equiparación al Máster	25
Actividades provinciales	26-29
Galería fotográfica	30

* *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.*

Redacción y diseño: Susana Marín

AGENDA

CURSO DE INICIACIÓN A LA FOTOGRAFÍA

GRANADA. 24 Y 25 de Abril

SEVILLA. 12 Y 13 de Junio

Organizado por el Colegio, el objetivo es darle al alumno las nociones básicas para sacarle el máximo partido a su cámara digital, poder hacer uso de ella en modo manual y aprender reglas de composición: formacion.andalucia@ciccp.es

El mar y nuestr

Es un honor y una satisfacción que el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, a través de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla, me propusiese para escribir algo en el monográfico que ha preparado sobre los Puertos en Andalucía. Como no trabajo en ningún puerto, lo hago en calidad de Director de los Cursos de Especialización Práctica de Ingeniería Marítima que se imparten en nuestra sede de Sevilla (ya en su 7ª edición) y como Profesor Asociado de la asignatura de Ingeniería de Puertos y Costas en la Politécnica de Algeciras. He preferido, por tanto, no hablar sobre los puertos en Andalucía, que es el tema en cuestión, pues para eso lo van a hacer, y muy bien, sus directores, sino dar otra visión diferente y más amplia, que es la del mar y nuestra profesión. ¿Tiene pues esta reflexión cabida en este monográfico? Pienso que sí, pues es en el mar donde se planifican, diseñan y construyen los puertos, y es nuestra profesión, y no otras, la que debe liderar esas actuaciones.

Parece como si esta asignatura de Ingeniería Marítima -una disciplina que ya no se da en todas las especialidades, y no en muchas universidades extranjeras- fuera una asignatura singular, distinta del resto que caracteriza a nuestra carrera: estructuras, caminos, hidráulica,…De alguna forma era la asignatura diferente y atractiva que a casi todos nuestros compañeros les gustaba, pero cuyos conocimientos, por las circunstancias que fuera, no tuvieron tiempo de ser sedimentados. A muchos, según me cuentan, se les quedó corta, con ganas de haber aprendido más. Por otro lado, la enorme complejidad de los fenómenos oceanográficos y costeros y el desarrollo tan especializado y rápido de esta disciplina, han hecho que en la práctica exista una brecha real entre los ingenieros que disponen de experiencia y conocimientos actualiza-

España ha contado siempre con una altísima tradición

ra profesión

Gregorio Gómez Pina
Colegiado nº 6045 Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Máster en Ingeniería Oceanográfica por las Universidades de Hawái y Cantabria

dos para ejercer la ingeniería marítima y los que, prudentemente, todavía no se atreven. Incluso también la hay entre los ingenieros de puertos y los de costas.

El mar, con su gran inmensidad y belleza, pero a su vez con su carácter indomable y aleatorio, nos abre un gran campo en nuestra profesión, sobre todo para los más jóvenes. España ha contado siempre con una altísima tradición y experiencia en el campo de la ingeniería marítima, desde que don Ramón Iribarren sentara las bases de una Ingeniería Marítima española, científica y técnica, y la hiciera mundialmente conocida. Todavía me cuesta contener la emoción, cuando les cuento a mis alumnos, el que allá por el año 1950, y durante la celebración del XXI Congreso Internacional Permanente de Navegación (conocido como PIANC), celebrado en Suecia, todos los congresistas le brindaron al Profesor Iribarren un largo aplauso, puestos en pie, cuando iba a iniciar su turno de palabra, para explicar cómo resolvió el problema de la resonancia en el Puerto de Motrico. Algo que solucionó elegantemente con sus ensayos en modelo físico, utilizando unas bolitas de corcho fosforescente y fotografías de exposición lenta, en el Laboratorio de Puertos de Madrid (Cedex), en donde tuve el gran privilegio de trabajar durante diez años. Las Recomendaciones de Obras Marítimas (ROM´s), promovidas por Puertos del Estado, constituyen hoy día un material técnico, de primera categoría mundial, que han sido traducidas a varios idiomas, y que ya son de obligado cumplimiento en mucho de los proyectos que se licitan en el extranjero, especialmente en Sudamérica. La red de medidas de oleaje de Puertos del Estado proporciona un servicio gratuito de altísimo nivel, que no se encuentra en ningún otro país, y en donde pueden hacerse predicciones muy fiables de oleaje a varios días, obtener retroanálisis de 40 años de datos de oleaje y otros parámetros oceanográficos, de inmediata aplicación a una extensa gama de usuarios que la utilizan diariamente.

"La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla ha apostado fuerte por promover e impulsar el proceso formativo de nuestros compañeros en el campo de la ingeniería marítima, para mejorar su competitividad dentro de la difícil situación actual"

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla ha apostado fuerte por promover e impulsar el proceso formativo de nuestros compañeros en el campo de la ingeniería marítima, para mejorar su competitividad dentro de la difícil situación actual. Por estos cursos han pasado cerca de 200 alumnos, y un conjunto de profesionales que han sabido transmitir tres cosas fundamentales: experiencia, conocimiento y pasión por su trabajo. Justo los ingredientes que necesitan estas nuevas generaciones para "soltar amarras" y comenzar a navegar en el apasionante mundo de la ingeniería marítima, con seguridad, sabiendo que el mar y nuestra profesión han estado siempre unidos. El océano es muy amplio y todo lo relacionado con su estudio, desde el aprovechamiento de su energía, las estructuras offshore, los puertos comerciales y deportivos, las costas, las dunas, las marismas y estuarios, la oceanografía, la adquisición y análisis de datos oceanográficos, la gestión portuaria y costera, la gestión de contingencias, o el medio ambiente marino, por citar los campos más característicos, son parte de su profesión.

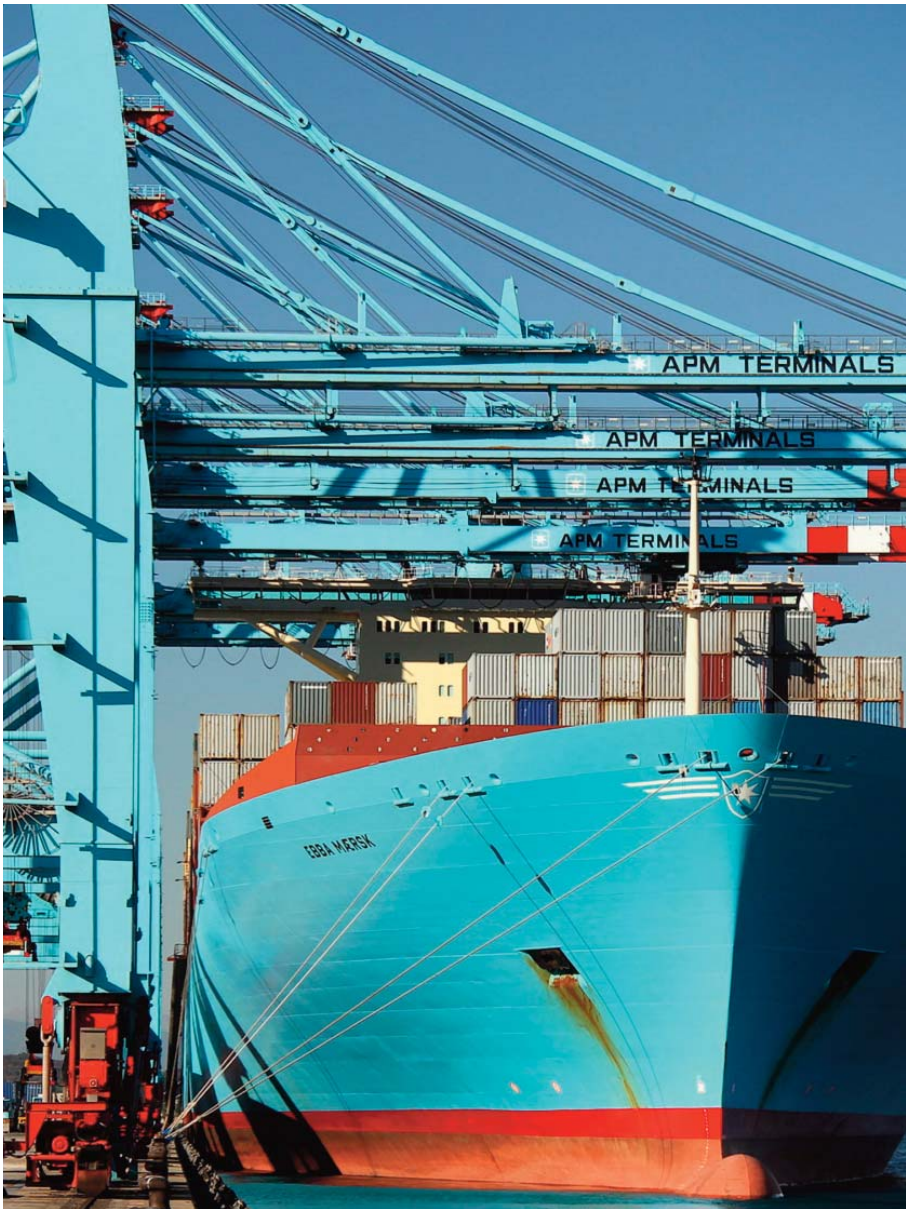
Ánimo y a navegar. ¡Buena mar a todos!

n y experiencia en el campo de la ingeniería marítima, desde que don Ramón Iribarren sentara las bases de la Ingeniería Marítima

ESPECIAL DEDICADO A LOS PUERTOS ANDALUCES

Puertos clave para la cohesión y el desarro

José Llorca ■ *Presidente de Puertos del Estado*



El sistema portuario español está integrado por 28 autoridades portuarias que gestionan 46 puertos de interés general. De ellas, siete, una cuarta parte del total nacional, se asientan en Andalucía: Almería, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Huelva, Málaga, Motril y Sevilla. **Andalucía es la comunidad autónoma que más puertos aporta al sistema español**, de modo que excepto Córdoba y Jaén, todas las capitales andaluzas poseen un puerto con salida al mar. No obstante, su peso relativo es muy superior si analizamos los tráficos portuarios, las inversiones o su aportación económica..

El puerto de la Bahía de Algeciras lidera gran parte de las estadísticas españolas en lo que respecta especialmente al trasbordo de mercancías, y es líder en el movimiento de graneles líquidos, especialmente productos petrolíferos. Huelva, está especializado en productos petroquímicos. El de Bahía de Cádiz está especializado en tráfico ro-ro y Sevilla, Motril y Almería ofrecen un servicio a los productores de cereales, frutas, hortalizas, mármol y otros productos característicos de su zona de influencia. En total, el conjunto de **los puertos andaluces movieron 139,7 millones de toneladas, es decir el 29% del total nacional, 4,9 millones de contenedores, el 34,5% del total nacional, y 7,5 millones de pasajeros, el 26,1% del total nacional**.

En líneas generales, podemos decir que la aportación andaluza en el apartado de los tráficos se sitúa entre el 25 y 35% del total nacional, ocupando alguno de sus puertos lugares destacados en el contexto nacional e internacional, como es el caso de Bahía de Algeciras, que en 2014 llegó a ocupar la posición 30ª del mundo, y líder del Mediterráneo en movimiento de contendores. Pero quizás sea más importante destacar que la condición que España se ha ganado en el contexto mundial como plataforma logística del Sur de Europa viene refrendada por el hecho de que **cerca del 60% de los contenedores en tránsito que reciben los puertos españoles de la Península Ibérica, más de 7 millones de TEUs, es decir 4,1 mi-**

ollo económico de España

"Nos permite mirar al futuro con optimismo, sabiendo que tenemos retos importantes que cumplir"

llones de TEUs pasaron por alguno de los puertos andaluces. Este hecho, que desde el Gobierno central nos parece fundamental, ha motivado que parte de las inversiones que se acometerán en un futuro inmediato estarán ligadas a la mejora de las conexiones terrestres, tanto ferroviarias como carreteras, y a mejorar todos los servicios e infraestructuras ligadas a las actividades logísticas.

Inversiones

Por lo que respecta a las inversiones, de los 995,2 millones de euros contemplados en los Presupuestos Generales del Estado para los puertos de interés general, en 2015, algo **más de 311 millones corresponderán a las autoridades portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, es decir el 31,2% del total nacional**, lo que supondrá que Andalucía sea la Comunidad Autónoma que mayor inversión pública reciba, muy por encima de los 171 de Cataluña, o los 151 de Canarias, las dos Comunidades que figuran inmediatamente por detrás de la andaluza. Por cuantía de las mismas destacan las actuaciones que desarrollarán en los muelles de Galera, Campamento, e Isla Verde Exterior en la Bahía de Algeciras; la nueva terminal de contenedores de la Bahía de Cádiz; la ampliación de muelles en el puerto de Huelva; o la mejora del acceso marítimo al puerto de Sevilla. No obstante, por el efecto arrastre que tiene la actividad portuaria, está previsto que la iniciativa privada acometa actuaciones que las propias Autoridades Portuarias han cuantificado en torno a los 160 millones de euros, lo cual supondría que la actividad portuaria se vería fuertemente respaldada por las empresas asentadas en los puertos.

Finalmente, respecto a los resultados económicos del **ejercicio 2014, de los 169,2 millones de euros logrados, después de impuestos, cerca del 25%, es decir algo más de 42 millones de euros correspondieron a los puertos andalu-**

ces, cuya rentabilidad ha sido positiva, salvo en los casos de Motril y Sevilla, aunque ambos están mejorando su situación progresivamente.

Con este breve repaso de las principales magnitudes de los puertos de interés general de Andalucía he querido **dejar patente la función tan determinante que desempeñan no ya sólo en las ciudades donde se ubican, sino también para la Comunidad Autónoma, y por supuesto para la cohesión y el desarrollo económico del resto de España**. Su ubicación geográfica, en pleno Mediterráneo y con el Estrecho de Gibraltar como paso obligado para la mayor parte de las rutas Este-Oeste, su proximidad al continente Africano, el desarrollo de sus infraestructuras, y la calidad de los servicios que se prestan en ellos, nos permite mirar al futuro con optimismo, sabiendo que tenemos retos importantes que cumplir, como es la mejora de la productividad y seguir mejorando la conectividad de todas las instalaciones.

JOSÉ LUIS HORMAECHEA. Director de la Autoridad Portuaria de Algeciras

“Es prioritario que se invierta en la línea ferroviaria de manera ambiciosa”

El Puerto de Algeciras es el buque insignia de los puertos andaluces y el primer puerto del sistema español, ¿Podría cuantificarnos el impacto económico que supone para nuestra comunidad la actividad portuaria de Algeciras?

En la actualidad estamos actualizando nuestros estudios de impacto económico, pues el crecimiento de la actividad portuaria en los últimos años los ha dejado desfasados. Pero sin perder de vista que los datos son anteriores a la ampliación del puerto, el impacto económico del Puerto de Algeciras en Andalucía generaba en la década pasada 6.000 millones de euros en ventas, **37.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos**, o lo que es lo mismo **1 de cada 2 empleos de la comarca del Campo de Gibraltar**. Aquel estudio realizado por la Universidad de Sevilla apuntaba en sus conclusiones que el impacto de la actividad portuaria en la economía de Andalucía podría llegar a duplicarse si el puerto continuara en la senda del crecimiento de sus tráficos y contara con unas comunicaciones terrestres adecuadas.

¿Qué sectores aportan mayor ventaja competitiva al Puerto y que se deben mimar para mantener el liderazgo actual?

El Puerto de Algeciras está **muy diversificado** y en todos los sectores de su actividad maneja un importante volumen. Esta característica es la que nos ha permitido mantenernos siempre arriba. Si un tráfico no va tan bien, otro lo compensa con su crecimiento. Pero por destacar algunos, sin duda el tráfico de contenedores, los que denominamos tráficos del Estrecho (pasajeros, vehículos y camiones), los graneles líquidos y el bunkering. **Para mantener este liderazgo**, además de seguir haciendo bien las cosas como ya las hacen nuestras empresas y trabajadores, **es necesario que** todos los actores mantengamos e incluso reduzcamos aún más los costes, que continuemos la tarea

de modernización tecnológica o que **se invierta de manera ambiciosa en la línea ferroviaria para que el primer puerto de España se conecte de forma competitiva con el interior** de la Península.

Para 2015 vaticinan cifras “míticas” de actividad…

Aunque hemos empezado el año con un primer trimestre muy flojo, esperamos recuperar el ritmo y alcanzar nuestro objetivo, que son los **100 millones de toneladas**.

Hace dos años entrevistábamos al presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, Manuel Morón, y hablábamos del talón de Aquiles del Puerto, la conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla. Hoy se sigue sin avances, ¿A qué cree que se debe esta parálisis en una infraestructura considerada prioritaria por Europa y, por supuesto, por el Puerto?

Esa es la pregunta que todos los agentes sociales, económicos e institucionales de la Bahía de Algeciras nos hacemos, sin que haya una respuesta convincente.

Primer puerto en el ránking español y buque insignia andaluz

Enclavado en la principal área metropolitana del sur peninsular

Genera **37.000 empleos** entre directos, indirectos e inducidos

Objetivo para 2015, llegar a los **100 millones de toneladas**

Los tráficos con Marruecos crecen un 10% cada año. En 2014 **276.000 camiones** usaron el enlace marítimo

"Ahora trabajamos por subir al tren los 276.000 camiones que usan el enlace marítimo del Estrecho"

Desde 2010 no se ha actuado en esa infraestructura, se anuncian nuevas inversiones, pero mientras estas avanzan por el resto del territorio, las de la Algeciras-Bobadilla, declaradas doblemente prioritarias para la propia UE, siguen dormidas.

Puertos del Estado reclamaba 311 millones de fondos europeos para el eje Algeciras-Bobadilla, ¿Serían suficientes?

No para el conjunto de actuaciones que estaba previsto realizar en este eje para acomodarlo a los estándares europeos, aunque pudieran estar en línea con una planificación menos ambiciosa, ya que, lo cierto es que **las inversiones previstas en la vía son bastante exiguas,** según la programación que aparece en los PGE 2015.

Desde la APBA se ha manifestado su oposición a la cesión de beneficios al Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuario, ¿Qué medidas tomarán si se mantiene y cómo podría afectar a los planes del Puerto de Algeciras?

Continúa en la siguiente página...

"El Estado ha invertido y sigue invirtiendo en la actualidad en los accesos a algunos puertos, no precisamente en el nuestro y seguimos sin tener accesos competitivos en Algeciras y Tarifa"

"Tarifa se ha convertido en el segundo puerto peninsular en tráfico de pasajeros y de vehículos"

Anunciábais también la necesidad de realizar mejoras en el Puerto de Tarifa, ¿Cuáles serían estas actuaciones?

En Tarifa, ante la imposibilidad de llevar a cabo la ampliación del puerto, hemos optado por ejecutar **una reforma integral del recinto con el objetivo también de optimizar cada metro de muelle y superficie y de concluir la integración puerto-ciudad** iniciada años atrás. Estos días concluyen varios de estos proyectos, como son la completa reforma de los pantalanes destinados a embarcaciones deportivas o como la demolición de la rampa del varadero; y comienza las obras de otros tantos, como la rehabilitación de los almacenes, la conexión viaria y peatonal de las dársenas pesqueras y comercial y el nuevo cerramiento y acerado del último tramo por reformar de la transitada calle Alcalde Juan Núñez. A todo ello se une la **finalización de la remodelación y ampliación de la estación Marítima**, ejecutada teniendo en cuenta que el de Tarifa se ha convertido en los últimos años en el segundo puerto peninsular en tráfico de pasajeros y vehículos, sólo por detrás del de Algeciras.

No tendremos más remedio que acatarlo cuando se apruebe y entre en vigor. Lo que reclamábamos en el periodo de consultas era que al menos se tuvieran en cuenta los diferentes niveles de accesibilidad terrestre que presentan los puertos, ya que **el Estado ha invertido y sigue invirtiendo en la actualidad en los accesos a algunos puertos, no precisamente en el nuestro.** Por tanto, ahora Algeciras y Tarifa siguen sin tener accesos competitivos y los fondos que dediquemos a accesibilidad habrá que detraerlos de las inversiones portuarias que ya estaban programadas, con lo que efectivamente, afectará a nuestros planes.

La ejecución de la Algeciras-Bobadilla potenciaría el posicionamiento como puerto de entrada y salida de Marruecos, "vocación" del Puerto algecireño –que ya controla el 50% del comercio-, ¿Se han estimado los incrementos de tráficos marítimos que supondría esta mayor captación del flujo marroquí?

En la última década l**os tráficos del Puerto de Algeciras con Marruecos mantienen un crecimiento anual constante por encima siempre del 10%.** En 2014 fueron 276.000 camiones los que utilizaron el enlace marítimo del Estrecho. Cada vez más empresas apuestan por el país vecino como centro de producción, y tanto para que esa mercancía llegue a Europa, como para que los componentes lleguen a Marruecos, la opción logística más competitiva es la línea marítima Algeciras-Tánger Med. **Ahora trabajamos en subir ese camión al tren**, como ya se hace en Francia.

Otra de las carencias del Puerto es el insuficiente suministro eléctrico, que "podría hacer peligrar las ampliaciones previstas", según Manuel Morón, ¿Cómo espera solventarse esta problemática?

En 2007 solicitamos punto de acceso para poder tener por estas fechas 78,4 MVA de potencia y en la actualidad sólo disponemos de 17 MVA, un 22% de lo solicitado, aunque ya llevamos invertidos muchos millones de euros. Para aliviar la carga hemos solicitado a la Unión Europea 4´6 millones de euros de fondos Connecting Europe Facility (CEF). Con respecto a los plazos y a la seguridad en el suministro seguimos trabajando con Endesa, REE, el Ministerio de Industria y la Junta de Andalucía para solucionar este cuello de botella.

"El fondeadero exterior es necesario para la competitividad del Puerto, teniendo en cuenta que el grado de utilización de los existentes en el interior de la bahía crece año a año; (...) por lo que esperamos que a corto plazo pueda ser una realidad"

El servicio a buques se ha convertido en un eje estratégico para la APBA y en 2015 se ha fijado como objetivo la disposición de un fondeadero exterior, ¿Barajáis plazos?

El fondeadero exterior es necesario para la competitividad del Puerto, teniendo en cuenta que el grado de utilización de los existentes en el interior de la bahía crece año a año; sirvan como ejemplo las cifras del año pasado, cuando aumentaron un 50% el número de buques que repostaron combustible en el Puerto de Algeciras, de los que más de 3.150 lo hicieron en fondeo. El objetivo del **incremento de la superficie de fondeo** es precisamente garantizar que los buques que vienen a realizar actividad comercial en fondeo como el bunkering o las reparaciones a flote, así como las esperas de atraque en terminales cuenten con espacio para ello llevamos tiempo trabajando en la definición física del mismo, en la evaluación de sus afecciones y en los sistemas de control de la actividad por lo que **esperamos que a corto plazo pueda ser una realidad**.

Proyectos *en marcha o a la vista*

Aunque los calados de Isla Verde Exterior son los adecuados, seguimos adaptando el resto de nuestras infraestructuras a la evolución del "gigantismo" de los megabuques y por ello **estamos invirtiendo fuertemente en el Muelle Juan Carlos I reforzando el muelle y aumentando calados** para adaptarlo a las dimensiones de los Triple E, todo ello interfiriendo lo menos posible en la operativa diaria de la terminal operada por APMT. **Otro de los proyectos importantes, este en licitación, se centra en Campamento, donde alargaremos 400 metros el muelle norte**, para disponer de más metros para atracar barcos en reparaciones, así como dotar de mayor seguridad la compuerta del astillero de reparaciones de Cernaval. Por otro lado, de vuelta a Algeciras, **tenemos previsto ampliar las infraestructuras que dan servicio a los tráficos del Estrecho** y estamos redactando un nuevo Plan Director que dará cobertura a las siguientes fases de la ampliación de Isla Verde Exterior.

*** Muelle Juan Carlos I**

*** Muelle norte de Campamento**

*** Infraestructuras para tráficos del Estrecho**

El presidente de Puertos del Estado ha asegurado que se han acabado las grandes inversiones y desarrollos, ¿Qué significa para su puerto?

Debemos partir del siguiente dato objetivo: el Puerto de Algeciras es el más optimizado del Sistema Portuario Nacional, es decir, es el que más toneladas de mercancía mueve por metro lineal de muelle y por metro cuadrado de superficie. Un Puerto como el de Algeciras en continuo crecimiento, en el que las empresas que operan en el mismo nos están demandando más espacio, debe de ir por delante y dar respuesta. De lo contrario sus inversiones podrían destinarlas a otros enclaves portuarios alternativos del Estrecho.

Hacia uno de los puertos más tecnificados...

En 2010 el Puerto de Algeciras se convirtió en el primero del Mediterráneo en contar con una terminal semiautomática de contenedores gracias a la apuesta que hizo la empresa surcoreana Hanjin por la ampliación de Isla Verde Exterior. La APBA ha entendido que ese es el camino y en la actualidad **estamos en pleno proceso de implantación de un ambicioso Plan de Modernización Tecnológica y de Innovación** respaldado por la Unión Europea con Fondos Feder y que tiene como **objetivo ser más sostenibles, seguros y eficientes**.

PEDRO GARCÍA NAVARRO. Director de la Autoridad Portuaria de Huelva

"Somos puerto industrial y energético y seremos de contenedores y cruceros"

NOTA: Pedro García Navarro realizó esta entrevista poco antes de dejar el cargo como Director del Puerto de Huelva.

"Tenemos proyectos muy interesantes que aseguran el éxito de futuro del Puerto de Huelva como referente granelero europeo"

¿Cómo definiría y en qué se distingue el puerto que dirige?

El puerto de Huelva es un gran desconocido. Huelva tiene el puerto más extenso de España con 1.700 hectáreas terrestres, y una lámina de agua equivalente. Nuestro puerto posee unas magníficas infraestructuras en perfecto servicio. Destacaría la profundidad de nuestra canal superior a los trece metros en bajamar, los más de cuatro kilómetros de línea de atraque en muelles públicos, las terminales concesionadas existentes (Cepsa, Enagás, Decal, Atlantic Cooper), los más de treinta kilómetros de vías ferroviarias recién renovadas, la extensa red viaria y los diversos polígonos industriales. Además, las condiciones climatológicas de la costa onubense también nos ayudan, porque podemos decir que el puerto de Huelva no cierra prácticamente nunca por temporales, viento o niebla.

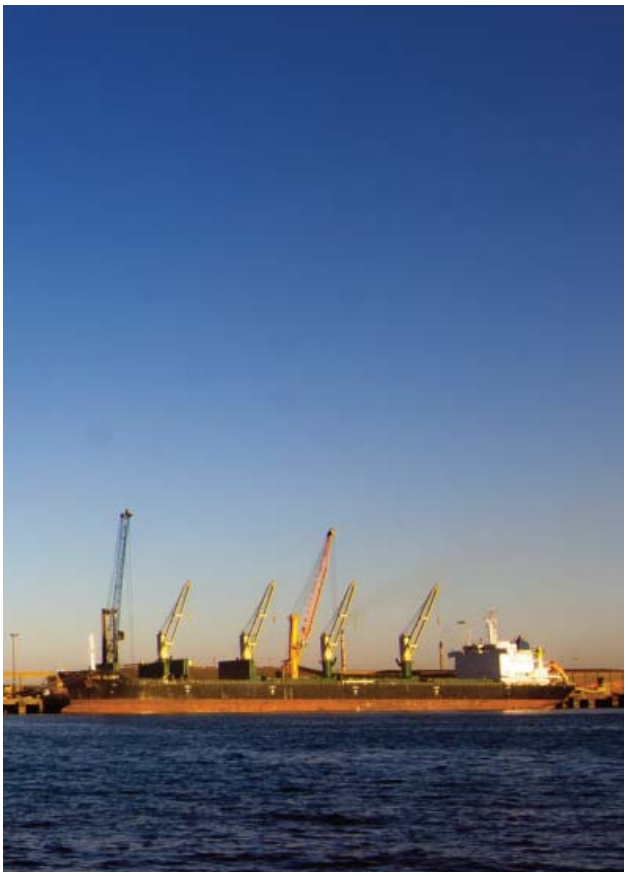
Sobre estas buenas realidades físicas, hemos conseguido mejorar muy significativamente nuestra competitividad, manteniendo la máxima calidad en el servicio. Llevamos varios años reduciendo el coste para nuestros clientes, tanto por la aplicación de coeficientes reductores y bonificaciones a nuestras tarifas, como por el control de las tarifas de los servicios portuarios (practicaje, remolque, amarre, recogida de residuos y estiba).

Resulta también diferencial, nuestra alta especialización en graneles líquidos y sólidos. Huelva tiene un puerto industrial y energético. Queremos seguir siendo eso, un puerto estratégico para productos petrolíferos, gas natural licuado, concentrados minerales, cereales y otros graneles. Pero también queremos diversificarnos siendo un puerto de contenedores, un puerto de cruceros turísticos y un puerto dónde inviertan más empresas logísticas.

En resumen, creo que nuestros puntos fuertes son: posición geográfica, infraestructuras desarrolladas, conexiones terrestres, gran disponibilidad de suelo, existencia de un clúster energético-industrial y precios muy competitivos.

El presidente de Puertos del Estado ha asegurado que se han acabado las grandes inversiones y desarrollos, ¿Qué supone esto para el puerto que dirige?

La oferta de infraestructuras del puerto de Huelva es muy completa y acorde con las necesidades de nuestros



clientes. No tenemos un problema de falta de capacidad, ni tampoco de sobrecapacidad porque hemos invertido con mucha racionalidad en el pasado. No creo que sean necesarios grandes desarrollos portuarios en los años próximos.

No obstante, continuaremos con un plan de inversiones anual de aproximadamente 30 millones de euros por ejercicio durante los años venideros, de forma que estemos siempre preparados para los requerimientos de nuestros clientes y ciudadanos.

Actualmente estamos realizando importantes obras como la ampliación Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo, la remodelación de toda la línea ferroviaria del puerto, la construcción del paseo fluvial o la ejecución de una nueva lonja, y en unos días comenzaremos con la construcción de un nuevo recinto para confinar materiales procedentes de nuestros dragados.

A medio plazo tenemos previsto invertir en la construcción de una zona logística, en la profundización de nuestras aguas navegables, y en remodelar toda la zona pesquera del puerto.

Cuando tomó posesión del cargo citaba entre sus proyectos de futuro conseguir la diversificación del Puerto, ¿Qué se ha hecho efectivo hasta ahora y qué resta para completar esta línea fundamental de su gestión?

*El **puerto más extenso** de España*

Alta especialización en graneles líquidos y sólidos

***Segundo** puerto de **Andalucía** y el sexto de los puertos españoles*

*Queremos ser uno de los puertos de **Extremadura***

*Las mejoras de las **conexiones carreteras y ferroviarias** son fundamentales para nosotros*

*Estamos construyendo una terminal que permitirá establecernos como **importante punto logístico para graneles sólidos mineros***

Hemos avanzado mucho en la consolidación de nuestros tráficos de graneles, pero me encuentro especialmente satisfecho de los logros alcanzados en la diversificación de nuestro negocio.

Estamos finalizando la construcción de una terminal de contenedores en nuestro muelle Sur, que ya ha sido otorgada en concesión a la empresa Concasa. Desde el pasado año, existe una línea regular de contenedores desde Huelva hacia el norte de Europa, y estamos trabajando duro para que próximamente podamos aumentar la oferta hacia otros destinos. También es ya una realidad consolidada la línea para tráfico rodado y pasajeros que opera la naviera Armas uniendo semanalmente Huelva con las islas Canarias.

En la captación de cruceros también hemos avanzado bastante, puesto que hemos conseguido que las compañías navieras sitúen Huelva, con un gran trabajo comercial. A fecha de hoy tenemos confirmadas ocho escalas para este año 2014 y más de veinticinco para años venideros. Ahora el reto es hacerlo bien en el destino para que los turistas salgan satisfechos y las compañías repitan.

La presidenta de la APH apuesta por la configuración del Puerto de Huelva como puerto natural de Extremadura. Este objetivo precisaría fundamentalmente la consolidación de la línea férrea Huelva-Zafra, como ha declarado Manuela de Paz, pero ¿Se plantean otras actuaciones propias dirigidas a atraer el flujo extremeño?

Otro reto de futuro es continuar mejorando la competitividad de nuestro puerto y luchar por inversiones que mejoren la conectividad terrestre de Huelva con el resto del territorio peninsular.

Queremos ser uno de los puertos de Extremadura que actualmente se encuentra muy volcada hacia los puertos de Sines y Lisboa. Para ello, el ferrocarril y las conexiones ferroviarias son imprescindibles. La Autoridad Portuaria de Huelva ha entrado como socio en la empresa Desarrollo Logístico Extremeño, que opera la terminal ferroviaria de Mérida. Desde allí tratamos de captar más tráfico hacia nuestro puerto. El pasado año hemos estado enfocados en el trabajo comercial con

Continúa en la siguiente página...

exportadores e importadores de la zona. Esperamos recoger frutos pronto cuando ampliemos la oferta de nuestra terminal marítima de contenedores.

En el ámbito de la accesibilidad citabais otras dos grandes necesidades, el desdoble de la N-435 y la dotación de alta velocidad para la línea Huelva-Sevilla. ¿Existen otras demandas, que no dependan de la APH, que lastren los resultados del Puerto?

Las mejoras de las conexiones carreteras y ferroviarias hacia Sevilla y hacia Extremadura son fundamentales para nosotros y para el desarrollo de la provincia. El puerto de Huelva pertenece a la red básica transeuropea de transporte (TEN-T) y necesita que todas las administraciones públicas trabajen conjuntamente para mejorar nuestra conectividad.

Por ejemplo, en materia ferroviaria, ya tenemos finalizada toda la red interior del puerto y localizada la demanda extremeña. Es una pena que no se finalicen los kilómetros restantes, pocos en relación a los ya arreglados, de la remodelación de la línea Huelva-Zafra.

Para nosotros es básico que se invierta en la carretera A-83 (N-435) que une Huelva con Badajoz. La ejecución de algunas tramos es inminente, pero nos resulta imprescindible su desdoble completo al menos hasta Zalamea la Real y la unión con la A-66. También demandamos decididamente la línea férrea Huelva-Sevilla, de manera que se reduzcan los tiempos de conexión entre ambas ciudades, y desde allí también con Madrid.

Se está produciendo una reactivación de la minería en la provincia, ¿Se ha estimado cómo podría contribuir en próximas fechas a las cifras que maneja la APH?

El nuevo resurgir minero es muy importante para la provincia de Huelva y para nuestro puerto. Nuestra historia ha ido siempre ligada a la minería y así lo seguirá siendo en el futuro. La reapertura de minas en nuestro hinterland es una excelente noticia.

En este sentido, estamos invirtiendo junto a la empresa Impala Terminal, del grupo Transfigura, propietaria también de Matsa, en la construcción de una terminal marítima para productos mineros. En nuestro puerto se hará carga, descarga y blending de mineral. La inversión total supera los 50 millones de euros, entrará en servicio a finales de este año, y supondrá un aumento de nuestro tráfico de aproximadamente un millón de toneladas anuales.

Relación Puerto-Ciudad

“La apertura del paseo fluvial de más de un kilómetro, junto con la reconversión de la zona norte del muelle de levante, cambiarán definitivamente la ciudad de Huelva y el uso de la ría”

Huelva, al igual que otras ciudades portuarias, ha vivido durante décadas de espalda a su ría. Cuando finalicemos la obra del paseo fluvial y la apertura de la zona pesquera a la ciudadanía, actuaciones en las que estamos trabajando ilusionadamente, cambiaremos definitivamente la relación puerto-ciudad.

Ya supuso un cambio cualitativo profundo la recuperación ambiental de la margen izquierda del río Odiel, cuando mediante la introducción de especies autóctonas protegidas (spartina marítima) cambiamos el hábitat radicalmente de este tramo portuario de más de tres kilómetros, y permitimos al ciudadano con la construcción de un paseo peatonal su disfrute.

También percibimos que la ciudadanía está mejorando la opinión que tiene desde el Puerto y lo ve como una institución más cercana y comprometida con su entorno. Llevamos muchos años trabajando por la mejora del medio ambiente, dentro del puerto tenemos un paraje natural, más de 300 hectáreas protegidas, y varios lugares de interés comunitario, completamente compatibles durante años con la actividad portuaria. Hemos hecho inversiones muy fuertes en esta materia, y queremos seguir trabajando duro en esta línea que también es estratégica para nosotros. Ahora queremos poner todo ello en valor para que lo conozcan mejor los ciudadanos.

Objetivos
a medio y largo plazo

Efectivamente, el Puerto de Huelva ocupa buenas posiciones en las estadísticas. Actualmente somos, en términos de tráfico, **el segundo puerto de Andalucía**, tras Algeciras, y **el sexto** de las veintiocho autoridades portuarias existentes **en el sistema portuario español.** Durante el año 2014 se operaron en el puerto de Huelva **más de 27,4 millones de toneladas**, lo que ha supuesto un incremento del 3,53 % del tráfico sobre el ejercicio anterior. También hacemos un **balance muy positivo de nuestros resultados económicos,** puesto que en 2014 hemos cerrado provisionalmente con un beneficio del ejercicio después de impuestos superior a 12,2 millones de euros. La **potente situación económica y financiera** es otro punto fuerte de nuestra Autoridad Portuaria.

Partiendo de esta situación de presente tan estable nos hemos marcados unos **ambiciosos objetivos de futuro**. Nuestro Plan Estratégico prevé trabajar en la consolidación y **diversificación** de nuestros tráficos, en la mejora de nuestra **competitividad**, en la mejora de nuestras relaciones con nuestro entorno y en nuestra vocación medioambiental. Y en eso estamos.

"Continuaremos con un plan de inversión anual de 30 millones de euros por ejercicio. (...) A medio plazo tenemos previsto invertir en la construcción de una zona logística, en la profundización de nuestras aguas navegables y en remodelar toda la zona pesquera"

Tenemos proyectos muy interesantes junto a grandes clientes para crecer en tráficos de graneles líquidos. Para ello tenemos una situación excepcional con la refinería La Rábida de la compañía Cepsa, con la planta de regasificación de Enagás y con la terminal de la empresa Decal operando por nuestro puerto. Además, **este año terminaremos la construcción de un nuevo muelle** otorgado ya en concesión a la multinacional Impala, con una inversión público-privada superior a los **50 millones de euros**, que permitirá el establecimiento en el puerto de Huelva de un importante punto logístico para los graneles sólidos minero. Este proyecto, junto a la buena perspectiva de la fundición de cobre de Atlantic Cooper situada en terrenos del puerto, **asegura el éxito de futuro del puerto de Huelva como referente granelero europeo**.

Pero no queremos pararnos ahí. Queremos diversificar nuestro negocio y hemos hecho importantes avances. Tenemos ya **una terminal de contenedores** operando y previstas más de **25 escalas de cruceros** para los próximos años.

También estamos muy volcados en **atraer inversores** que quieran asentarse en nuestros terrenos y en un **completo programa de actuaciones Puerto-Ciudad**, que cuando se culmine con la apertura de un paseo fluvial de más de un kilómetro de longitud y ochenta metros de anchura, junto con la reconversión de la zona norte del muelle de levante, cambiarán definitivamente la ciudad de Huelva y el uso ciudadano de la ría.

ÁNGEL PULIDO HERNÁNDEZ. Director de la Autoridad Portuaria de Sevilla

"El Puerto de Sevilla trabaja para lanzar un nuevo Plan Estratégico"

El Puerto de Sevilla es el único puerto interior de España, ¿Qué ventaja competitiva ofrece frente a otros puertos del país?

El Puerto de Sevilla es el puerto marítimo de interior del Sur de España, con una relevancia estratégica a nivel local y regional como infraestructura de transporte por su alta capacidad para el tráfico de mercancías, a lo que añade las ventajas medioambientales derivadas de facilitar el transporte marítimo hasta la zona de producción-consumo. **Es uno de los principales motores económicos de la región urbana de Sevilla**, y su hinterland abarca la provincia de Sevilla y el valle del Guadalquivir en un primer círculo de influencia, la región andaluza y extremeña, y el interior del país a través de corredores ferroviarios a Madrid, Valencia y Tarragona.

Somos un puerto "singular" en cuanto al sistema portuario español, pero no así en el sistema europeo, en el que la mayoría de los grandes puertos, son o han sido puertos marítimos de interior. Nuestra configuración está marcada por nuestra posición en el interior del territorio, enclavados en la principal área metropolitana del sur peninsular, lo que nos faculta para ser **primordiales como plaza logística**, disponiendo de las condiciones tanto de infraestructuras, servicios de transporte y valor añadido, así como de una gran superficie para la instalación de actividades productivas dentro del puerto. En este sentido, **ocupamos el tercer puesto en superficie de los puertos españoles**, y ofrecemos una ubicación estratégica para la instalación de empresas si analizamos el coste de la cadena logística global.

Estas capacidades y ventajas competitivas han supuesto que tanto el puerto como su vía navegable, "Eurovía Guadalquivir E.60.02" hayan sido declaradas proyecto prioritario de la Red TEN-T por la Comisión Europea (Core Network), situándolos entre las infraestructuras y servicios logísticos clave para el futuro de la UE. Formar parte de ella supone un refuerzo de la posición logística y genera nuevas posibilidades de expansión y crecimiento para las empresas de la Comunidad Logística Portuaria de Sevilla. Por lo tanto, **somos un puerto estratégico para Europa**.

¿Su hándicap está fundamentalmente en las trabas al dragado del Guadalquivir?

La mejora de la navegación por la vía navegable del Guadalquivir siempre va a ser un objetivo de desarrollo del Puerto de Sevilla. Tenemos que optimizar el acceso marítimo para garantizar la competitividad. Por ello, el Plan Director del año 2000 plantea el proyecto de mejora de los accesos marítimos al Puerto de Sevilla que incluye, por un lado, la realización de una nueva esclusa, ya finalizada, así como el dragado de profundización.

La construcción de las infraestructuras del nuevo acceso marítimo va unida a la mejora de la gestión, del conocimiento, de optimización de las operaciones de desarrollos tecnológicos. Es una de las líneas de actuación enmarcada en las políticas de calidad, objetivo de mejora permanente, para los próximos años.

*Único **puerto interior** de España*

Enclavado en la principal área metropolitana del sur peninsular

***Tercer** puerto en **superficie** de los puertos españoles*

***Primero de Andalucía** y cuarto del país en **tráfico ferroviario** con más de 3.000 trenes al año*

***Noveno** puesto en 2014 en España en **tráfico de contenedores** con 161.000 TEUs*

¿Qué actuaciones tienen previstas para poder llevarlo a cabo si se mantienen los informes negativos al dragado de profundización?

El Puerto de Sevilla ha desarrollado todos los trabajos necesarios para llevar a cabo el proyecto, incluyendo todos los estudios medioambientales requeridos, el cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) y la realización de los proyectos técnicos. **Estamos en condiciones de ejecutar los trabajos en cuanto tengamos la autorización.** Hablamos de unos trabajos serios, competentes, completos y no contemplamos otra opción que la realización del dragado de profundización. Todos los estudios medioambientales llegan a la misma conclusión; no altera significativamente la salinidad ni la turbidez del río. Asimismo, se han contemplado dos nuevos proyectos; el de mejora para la protección de la margen de Doñana, ya en tramitación, y el de mejora de márgenes en el resto del estuario.

¿Cree que sería necesario legislar los dragados para que no estuvieran expuestos a consideraciones puntuales y subjetivas o a presiones ideológicas y/o territoriales?

En Europa es habitual este tipo de actuaciones. La vía navegable es adyacente a un espacio de muy alto valor ambiental, de repercusión internacional, como es Doñana. Esta misma situación pasa en otros puertos europeos. En Europa los tres principales: Rotterdam, Hamburgo y Amberes son o han sido puertos interiores. Hamburgo está a 120 kilómetros en el interior y es el segundo puerto en contenedores de Europa. Todo se hace por vías navegables y muchas adyacentes a zonas Ramsar de alto valor medioambiental. Eso no ha supuesto un freno a su desarrollo. Añadir que la legislación española ambiental es una legislación muy exigente y muy garantista. Lo que hay que hacer es asegurar el cumplimiento de todas las tramitaciones y el Puerto de Sevilla así lo hace.

“Estamos en condiciones de ejecutar los trabajos del dragado en cuanto tengamos autorización. (...) Todos los estudios llegan a la misma conclusión: no altera significativamente la salinidad ni la turbidez del río”

¿Tiene Sevilla solucionada la óptima accesibilidad al Puerto presente y de cara a los próximos desarrollos previstos o hay deficiencias?

Actualmente el Puerto está conectado a las principales redes tanto viarias como ferroviarias existentes.

En materia de carreteras, el Puerto de Sevilla cuenta con acceso directo a la SE30. En estos momentos se trabaja conjuntamente con el Ministerio de Fomento para la **conexión a la SE40**, permitiendo conectar al nuevo tramo que se acaba de adjudicar adyacente (Alcalá-Dos Hermanas) a través de la zona de la Dársena del Cuarto.

En materia ferroviaria. Tenemos previsto dos grandes obras en el puerto; la ampliación de la terminal ferroviaria y el cierre del anillo ferroviario. No podemos olvidar que el Puerto de Sevilla ha conseguido un gran volumen de tráfico de mercancías. En el 2014, se han movido un total de 408.000 toneladas de mercancías por tren.

No obstante, es necesario la mejora de la conexión ferroviaria con la red general, mediante la **ejecución del nuevo acceso por la Salud**, que supondrá eliminar el actual cuello de botella existente, evitando las operaciones sobre la vía general y las restricciones horarias por la interferencia con la red de cercanías. El Estado ha incluido este proyecto en los Fondos Feder 2014-2020, siendo necesario ejecutarlo cuanto antes, ya que actualmente estamos al límite de la capacidad.

El Puerto se encuentra en un momento clave en su crecimiento con la gestación de la zona franca y el desarrollo del proyecto de Sevilla Park, que abrirán una nueva dimensión, ¿Cuál será el impacto en cifras de estas iniciativas a los datos globales del Puerto?

El Puerto de Sevilla apuesta por el desarrollo de la iniciativa privada. Por ello, estamos dotando al puerto de las mejores condiciones para favorecer y apoyar la inversión privada. Prueba de ello, es la Zona Franca, que supondrá un acicate para la instalación de empresas exportadoras con la mejora en las condiciones de fiscalidad. Un espacio que ocupa 72 hectáreas, un 9% de la superficie portuaria. De la superficie total ya está des-

Continúa en la siguiente página...

arrollada la mitad de la misma, con siete empresas portuarias instaladas, entre ellas una terminal con un movimiento anual de unas 500.000 toneladas.

En cuanto a Proyectos Puerto-Ciudad. La cabecera norte, que linda con la zona más urbana de la ciudad, ha sido objeto de actuaciones que han generado un espacio compatible de actividad urbano y portuaria, tráfico de cruceros.

En el 2014, en el muelle de Delicias, se ha inaugurado un Acuario y está en proyecto Sevilla Park, en la zona colindante, con un auditorio de más de 20.000 localidades para concierto de los grandes artistas del panorama musical internacional.

El agro, la industria siderometalúrgica y el movimiento de cruceros centran los tráficos del Puerto, ¿Se estudia alguna vía de diversificación que abra nuevas líneas de negocio?

Tanto el agro, como la industria siderometalúrgica y los cruceros son importantes en los tráficos del Puerto de Sevilla, pero no podemos olvidar la logística en la que somos un puerto de referencia.

Estamos trabajando para lanzar un nuevo Plan Estratégico muy enfocado para involucrar a toda la comunidad logística y portuaria, con el objetivo de potenciar el carácter del puerto como un instrumento de competitividad para su entorno.

En 2014, con 4'4 millones de toneladas, prácticamente se han igualado las cifras de 2013, ¿Cuál es la previsión para 2015?

El cierre del año ha resultado positivo, con un total de mercancías de 4'4 millones de toneladas. El total de las mercancías movidas se ha mantenido, pero el crecimiento de la carga contenerizada ha sido mucho más importante. Se han movido un 15% más de contenedores. Nos hemos situado en los 161.000 TEUs al cierre de 2014, ocupando en **noveno puesto en tráfico de contenedores de los puertos españoles**.

El total de mercancías transportadas por ferrocarril ha sido de 408.000 toneladas, un 11% más que el año anterior, fundamentalmente contenedores, un total de 46.267 TEUs.

Para el 2015, esperamos consolidar y crecer en los tráficos estratégicos del puerto. Y como he dicho antes, estamos trabajando en un nuevo Plan Estratégico para seguir siendo competitivos.

El presidente de Puertos del Estado asegura que se han acabado las grandes inversiones y desarrollos, ¿Qué supone esto para el puerto que dirige?

"Trabajamos en la conexión con la SE40. En materia ferroviaria tenemos previsto la ampliación de la terminal y el cierre del anillo ferroviario. Y es necesaria la mejora de la conexión con la red general mediante la ejecución del nuevo acceso por la Salud"

El Puerto de Sevilla ha hecho un esfuerzo inversor muy importante a partir del Plan Director del año 2000, que se encuentra al 80% de su ejecución y que ha consistido fundamentalmente en la construcción de la nueva esclusa Puerta del Mar y de nuevas infraestructuras generales. Aún así, **quedan actuaciones a ejecutar como el acceso a la SE40, o mejoras en las instalaciones existentes. Con la realización del dragado de profundización se cierra el capítulo de grandes inversiones**.

La Autoridad Portuaria va a seguir haciendo inversiones dirigidas a la finalización de algunas actuaciones o acciones puntuales, sumado a la gran inversión en tecnología. **Todo ello, me hace pensar que la profesión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tenga un campo de desarrollo importante de cara al futuro.**

Por otro lado, la inversión privada ha apostado decididamente por el Puerto de Sevilla, siendo un espacio de oportunidad para la instalación de actividades productivas; la zona Franca, Astilleros, la dársena del Cuarto, las áreas logísticas, etc…

Numerosas empresas han optado por localizarse para el desarrollo de su actividad en nuestras instalaciones, con el establecimiento de iniciativas que ocupan mas de un millón de metros cuadrados e invirtiendo en el desarrollo de nuevas naves, terminales portuarias, recintos logísticos, o proyectos puerto-ciudad.

Inversiones *incluidas en los 50 millones previstos en 2015*

"La Autoridad Portuaria trabaja para lanzar un nuevo Plan Estratégico muy enfocado a involucrar a toda la comunidad logística y portuaria, con el objetivo de potenciar el carácter del puerto como un instrumento de competitividad para su entorno"

"Vamos a seguir haciendo inversiones dirigidas a la finalización de algunas actuaciones o acciones puntuales, sumado a la gran inversión en tecnología. ***Todo ello, me hace pensar que la profesión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tenga un campo de desarrollo importante de cara al futuro"***

El Puerto de Sevilla ha apostado muy fuerte por el desarrollo del tráfico ferroviario. **Somos actualmente el primer recinto portuario en Andalucía y el cuarto de España** -tras Barcelona, Bilbao y Valencia- **en tráfico ferroviario,** con más de mil trenes al año. Esta es una de las líneas de inversión que tenemos incluidas en el Plan de Inversión vigente.

En concreto, está previsto la realización, en este año, de la **obra del cierre del anillo ferroviario del puerto**, que optimizará la gestión de la circulación ferroviaria dando mayor flexibilidad y capacidad a las circulaciones, y la **ampliación de la terminal ferroviaria del Puerto**, ampliando el número de vías y adaptándolo al nuevo estándar de longitud de Europa a 750 metros, para poder albergar trenes de la máxima longitud posible.

Además se están llevando a cabo trabajos de **mejora en los muelles del Puerto**; recientemente hemos licitado una obra de ampliación de las explanadas del Puerto.

Otras de las líneas de inversión importante es el **desarrollo tecnológico del Puerto**. Los puertos se han dotado de una gran capacidad de infraestructuras en los últimos años, y de hecho en el Puerto de Sevilla así ha sido, con la construcción de la nueva esclusa Puerta del Mar y ampliación de 250 hectáreas en usos logísticos, terminales e industrias. Por lo tanto, es hora de aplicar desarrollos tecnológicos que permitan optimizar el uso de estas infraestructuras. Recientemente **estamos trabajando en el proyecto TECNOPORT, Puerto Tecnológico del Futuro** que nos acerca al concepto de smart port. Tiene una inversión de 6,4 millones de euros, e incide sobre **tres líneas estratégicas del Puerto de Sevilla:**

* **Seguimiento de la carga en el corredor Madrid-Sevilla-Canarias.** El Puerto de Sevilla es el primer puerto de España en tráfico con las Islas Canarias. Esta línea estratégica trata de dar una trazabilidad completa del seguimiento de la mercancía, dando valor añadido al corredor y que permita a cargadores que utilizan el corredor un seguimiento de su mercancía, estado, optimizando su cadena logística.
* **Tráfico ferroviario.** Esta línea contempla desarrollar un nuevo sistema de gestión de la circulación ferroviaria en el interior del Puerto de Sevilla, adaptado a la operativa portuaria. Somos el único puerto que ha asumido la gestión de la circulación ferroviaria.
* **Optimización de la vía navegable.** Una línea de trabajo basada en un esquema tanto de eficiencia en las operaciones como en el seguimiento ambiental de la propia vía navegable.

JUAN AGUSTÍN ROMERO. Director de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz

"Esperamos incluir el dragado de la canal de acceso en el plan de inversiones de 2017"

Estamos ante un Puerto de menor dimensión que otros andaluces, pero con un gran impacto en la zona en la que se asienta y que acoge tres ciudades, ¿Cómo cuantificaría este impacto a nivel económico y de empleo?

Según dos estudios realizados por la Universidad de Cádiz en el año 2000 y 2006, del Puerto de la Bahía de Cádiz dependen alrededor de 16.000 puestos de trabajo entre empleos directos, indirectos e inducidos. Hablamos de entre 3 y 4 empleos por cada 1.000 toneladas movidas. El conjunto de actividades económicas dependientes del Puerto suponen el 0,61% del VAB andaluz y el 4,00 % del VAB provincial. Como bien dice, la dimensión del puerto de Cádiz en volumen de mercancía es modesta, pero el impacto de la actividad portuaria en el entorno es crucial para una provincia que, lamentablemente, tiene la tasa de paro más alta del país, por encima del 42 por ciento.

*De este puerto dependen **16.000 puestos de trabajo** entre empleos directos, indirectos e inducidos*

*El conjunto de actividades económicas dependientes del puerto suponen el **0'61% del VAB andaluz** y el 4% del VAB provincial*

*La nueva terminal va a liberar **250.000 m2 en el corazón de la ciudad** que se presentan como ámbitos de crecimiento e inversión*

Respecto a la accesibilidad del Puerto existen varias infraestructuras acuciantes, ¿Qué pasa con el paralizado acceso ferroviario a La Cabezuela-Puerto Real?

Este proyecto es de vital importancia no sólo para la dársena de la Cabezuela-Puerto Real y las empresas que están instaladas en el dominio público portuario, sino para todo el entorno. Importantes industrias como Navantia Puerto Real, Dragados Off-Shore o Airbus, y el propio proyecto de Las Aletas podrán beneficiarse y serán más o menos competitivos si existe o no conexión ferroviaria entre Aletas y Cabezuela. La obra, que ejecuta Fomento, llegó incluso a adjudicarse en el año 2009, pero una de las dos empresas que conformaban la UTE quebró en 2010 y paralizó el proyecto. Desde entonces, no ha habido una apuesta en firme por volver a retomar esta infraestructura vital para la Bahía.

¿Cuándo se concretará el dragado de la Canal de Navegación?

Esperamos poder incluirlo en el Plan de Inversiones del Plan de Empresa para 2017.

¿Existen otras necesidades de conectividad prioritarias para el Puerto de Cádiz?

Si conseguimos que el Ministerio de Fomento ejecute la conexión comprometida entre Aletas y Cabezuela y profundizar en el dragado de la canal de navegación, lograremos compensar otros déficits estructurales que limitan nuestra capacidad de crecer, no achacables al puerto, como el peaje de la autopista Cádiz-Sevilla o la falta de un hinterland. Con estas dos obras, donde incluyo el acceso ferroviario también a la nueva terminal de contenedores, el Puerto de la Bahía de Cádiz estará en condiciones de competir con cualquier puerto de similares características y ganar.

Recientemente se ha adjudicado la redacción del Plan Estratégico, con una proyección de ocho años, ¿Hacia dónde caminará el Puerto de Cádiz con este plan?

Precisamente eso es lo que queremos discernir con el plan estratégico, aunque, obviamente, los grandes proyectos están hechos y son los que ya hemos comentado. Entiendo que seguiremos en la apuesta por la especialización de las dársenas y la diversificación de tráficos, con otros dos objetivos prioritarios: mantener una cuenta de resultados positiva y encontrar un operador para la terminal de contenedores.

Entre sus principales líneas de actuación se encuentra la especialización por tráficos de sus cinco dársenas, ¿Cómo y en qué plazos esperan materializar esta medida?

Ya estamos trabajando, desde el anterior plan estratégico, en esa línea. Con este reto de especializar las dársenas ampliamos Cabezuela-Puerto Real, centrada en graneles sólidos y líquidos; construimos la terminal roro de Marqués de Comillas; creamos un nuevo recinto pesquero en El Puerto de Santa María y renovamos Cádiz y decidimos construir la nueva terminal de contenedores.

Citaban también un salto en la calidad de los servicios portuarios y el desarrollo de zonas de oportunidad, ¿A qué se refieren con ello?

Aunque el actual nivel de calidad de los servicios portuarios ya es elevado, es importante trabajar con la perspectiva y la aspiración de la mejora continua y la excelencia. Por otro lado, la nueva terminal de contenedores va a liberar un importante espacio en una ciudad caracterizada por no tener ya superficie disponible. Son alrededor de 250.000 metros cuadrados en el corazón de la ciudad, que se presentan como ámbitos de crecimiento y de inversión, con la consiguiente generación de empleo y riqueza en el entorno.

El Puerto que dirige está pendiente en estos momentos también de la ampliación de la zona franca de la Bahía de Cádiz, con una inversión de unos 40 millones, ¿Se ha cuantificado cómo contribuirá a su competitividad?

Tenemos conocimiento de que hay empresas inte-

Continúa en la siguiente página...

resadas en instalarse en esta zona de ampliación de la Zona Franca que van a generar tráfico portuario.

Entienden de "vital importancia" para su futuro la relación Puerto-Ciudad. De hecho se ha creado a final de 2014 una comisión para la integración en el entorno urbano, ¿Cómo van los trabajos de esta comisión?

A nivel técnico se está trabajando desde hace meses para determinar los futuros usos del espacio que decíamos quedará libre cuando se traslade la terminal de contenedores a la futura infraestructura. Existe una propuesta para crear una comisión de seguimiento, pero aún no se ha formado.

¿Qué traerá de nuevo esta revisión de la sinergia Puerto-Ciudad?

El Puerto va a cambiar su fisonomía en los próximos meses/años y, sobre todo en Cádiz capital, al estar tan cerca de la ciudad, va a transformar forzosamente la relación con la misma. Queremos acercarnos a los ciudadanos y queremos que los gaditanos sigan viviendo del puerto y entiendan lo importante que la actividad portuaria es para el desarrollo de la ciudad y su entorno.

El presidente de Puertos del Estado ha asegurado que se han acabado las grandes inversiones y desarrollos, ¿Qué supone esto para el puerto que dirige?

El Puerto de Cádiz ha crecido, hablando de infraestructuras, en la medida que lo han pedido los tráficos. Con las inversiones que tenemos en marcha cubrimos las necesidades para ser competitivos a medio plazo. La terminal de contenedores tiene una segunda fase prevista que, de momento, no necesitamos acometer. Sí es fundamental ejecutar el dragado de la canal de entrada.

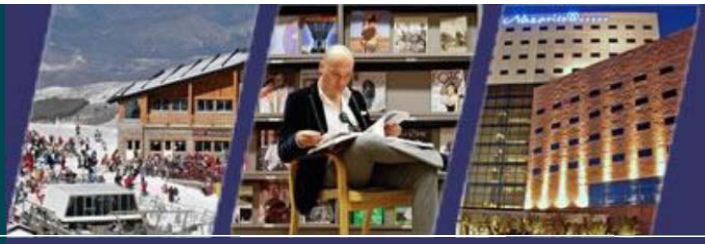
Futuro: Nueva terminal de contenedores

"Buscamos la consolidación del puerto como motor socioeconómico y completar la reordenación de los tráficos"

La nueva terminal de contenedores es la piedra angular sobre la que pivota el futuro del puerto gaditano. Con este proyecto no sólo perseguimos potenciar el tráfico de contenedores, con una moderna terminal preparada para acoger a grandes buques portacontenedores, con más calado y más superficie que la actual; sino que además buscamos la consolidación del puerto como motor socioeconómico y completar la reordenación de los tráficos portuarios, separando definitivamente el tráfico de pasajeros y mercancía. La nueva terminal nos dará la llave también para seguir acercando al puerto a los ciudadanos, y contribuyendo al desarrollo socioeconómico del entorno, ya que nos permitirá poner a disposición de la ciudad nuevos ámbitos de crecimiento. Se encuentra ejecutada en un 85% y esperamos esté en servicio en 2017.

¿Qué esperan de este 2015?

Esperamos despejar de forma positiva la incógnita sobre la financiación de la nueva terminal de contenedores y tener luz verde para arrancar con la profundización del dragado de la canal de acceso. También esperamos la apuesta en firme para el desarrollo del acceso ferroviario a La Cabezuela-Puerto Real y, en materia de tráficos, recuperar e invertir la tendencia de los últimos años.



Ofertas Preferentes 2015

DESTACADAS

CETURSA-SIERRA NEVADA 2014/2015

KIDS&US SCHOOL OF ENGLISH GRANADA

O2 CENTRO WELLNESS
WEB NEPTUNO · WEB EL PERCHEL

ENTIDAD FINANCIERA "CAJA INGENIEROS

OFERTA LIBRERÍA BETA

HOTELERA

HOTEL ABBA (GRANADA)

HOTELES CENTER
-GRANADA CENTER 4* SUP -ANDALUCIA CENTER 4* - SEVILLA CENTER 4* SUP. - CÓRDOBA CENTER 4* SUP

HOTEL M.A. NAZARÍES BUSINESS & SPA 5* (GRANADA)

HOTEL ABADES RECOGIDAS (GRANADA)

HOTELES M.A. (GRANADA)
-HOTEL MA ALHAMAR **** -HOTEL MA PRINCESA ANA **** -HOTEL MA PUERTA DE LOS ALJIBES ****

CADENA ZENIT HOTELES

HOTELES SILKEN

HOTEL ABADES BENACAZÓN 4*

HOTELES ANDALUCES CON ENCANTO (CÁDIZ)

HOTEL ABADES NEVADA PALACE 4* (GRANADA)

HOTEL HOSPES PALACIO DE LOS PATOS (GRANADA)

HOTEL TORRE HOGAR (MADRID)

Para solicitar más información sobre los descuentos póngase en contacto con nuestras oficinas:
958.089.999 · andalucia@ciccp.es

FRANCISCO J. GONZÁLEZ-MÉNDEZ. Director de la Autoridad Portuaria de Motril

"El puerto está en permanente evolución y ofrece unas posibilidades inmejorables"

¿Cómo definiría y en qué se distingue el puerto que dirige? ¿Cuál es su perfil diferenciador?

El Puerto de Motril está en permanente evolución. Su situación geográfica en relación al norte de Marruecos y el centro de España ofrecen a la dársena granadina unas posibilidades inmejorables respecto a su entorno más inmediato. Además, cuenta con unas infraestructuras adaptadas a las necesidades de las empresas import-export. Por ejemplo, el muelle de las Azucenas y su explanada de más de 100.000 metros cuadrados. Por otra parte, es de los pocos enclaves portuarios con una oferta de suelo a pie de muelle y conectado autovía.

¿Qué previsiones tienen para este 2015? ¿Hablaríamos de mejoría en las cifras globales del Puerto?

Nuestra intención es seguir explorando mercados para conseguir nuevas mercancías que favorezcan la economía del hinterland del Puerto de Motril. En paralelo, trabajaremos para consolidar nichos de mercado que en los últimos años, a pesar de la crisis, ha conseguido el departamento comercial del Puerto. Es el caso de los aerogeneradores o la biomasa, ambas mercancías de gran valor añadido y respetuosas con el medio ambiente.

Tienen en la actualidad una apuesta clara por atraer al puerto motrileño el tráfico del norte de Marruecos, en pleno auge, ¿Qué necesitarían materializar para ello y en qué plazos?

El Puerto de Motril ya hizo una apuesta clara por el norte de África y Marruecos en julio de 2011, con la puesta en funcionamiento de una línea marítima con la ciudad autónoma de Melilla, y unos meses más tarde con Nador y Alhucemas. Por tanto, el Puerto de Motril ya se ha posicionado

*Cuenta con unas **infraestructuras adaptadas** a las necesidades de las empresas de import-export*

*Es de los pocos enclaves portuarios con una oferta de **suelo a pie de muelle** y conectado por autovía*

*Apuesta por el norte de África. El **75% de los productos frescos que entran en Melilla** lo hacen a través de Motril*

*Trabajamos por **explorar nuevos mercados** y consolidar nichos como el de aerogeneradores o el de biomasa*

en un mercado que, como bien señala en el enunciado de su pregunta, está en pleno auge. Hoy podemos decir que el 75% de los productos frescos que entran en Melilla lo hacen a través del Puerto de Motril. Estos resultados son fruto de la estrategia comercial que viene desplegando la Autoridad Portuaria de Motril desde hace varios años.

Con este objetivo se impulsó el pasado año el proyecto Hammala, ¿Qué se ha logrado hasta ahora dentro del mismo?

Hammala ha conseguido fortalecer los lazos con las instituciones de Nador, por un lado, y, por otro, poner en contacto al tejido empresarial de

ambos orillas mediante la celebración de un foro logístico. En próximas fechas se va a celebrar otro foro, en este caso de carácter turístico. Hammala también ha permitido acometer obras de mejora en las infraestructuras que se utilizan para las conexiones marítimas con el norte de Marruecos.

¿Cómo está trabajando el Puerto de Motril el segmento de cruceros?

El Puerto de Motril, a través de Motrilport Granada ha encargado la realización de un Plan Estratégico sobre la industria del crucero con el fin de poner en marcha acciones y pautas para la captación y consolidación del tráfico de cruceros turísticos en el Puerto de Motril y su área de influencia. Se trata de un documento que, desde la metodología del marketing, establezca una Planificación Estratégica que examine de forma transversal un sector en el que están implicados un gran número de agentes públicos y privados que deben acompañar ineludiblemente a la Autoridad Portuaria de Motril en estas tareas.

¿Cómo se está materializando la sinergia Puerto-Ciudad y qué asignaturas quedan pendientes en este punto?

Desde el minuto uno de la nueva Autoridad Portuaria de Motril, en octubre de 2005, el Puerto tuvo claro que había que trabajar las relaciones con la ciudad y, sobre todo, con los barrios de Varadero y Santa Adela. Nuestra Responsabilidad Social Corporativa (RSC) nos ha llevado a devolver a los ciudadanos lo que, en parte, ellos nos dan. Así, el Puerto ayuda y participa con colectivos en el desarrollo de diversas actividades sociales, deportivas, culturales, lúdicas… El punto de inflexión en las relaciones Puerto-Ciudad se produjo con motivo de los actos conmemorativos del Centenario del Puerto de Motril, en 2008.

“Hemos encargado un Plan Estratégico sobre la industria del crucero con el fin de poner en marcha acciones para la captación de tráficos”

¿Perciben la tan anunciada mejoría económica?

Los puertos, al tratarse de estructuras intermodales de transporte a nivel internacional, fueron los primeros en detectar que se estaba avecinando un periodo de crisis, tal y como ha ocurrido. Por eso, también somos los primeros en percibir que algo está cambiando. En nuestro caso concreto, el mejor indicador es el consumo de hidrocarburos (gasolina y gasoil) que poco a poco va subiendo en la estadística del puerto.

ESCUELA DE FORMACIÓN ONLINE

DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

http://formacionandalucia.ciccp.es/ · 958.089.999 · formacion.andalucia@ciccp.es

PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN

- Ejecución de túneles
- Ejecución de puentes
- Excavaciones, voladuras y movimiento de tierras
- Introducción a la ingeniería geotécnica
- Tratamiento de mejora del terreno: diseño, ejecución y control

GESTIÓN PROYECTOS INTERNACIONALES

- Finanzas para no financieros para profesionales del sector de la construcción
- Certificación PMP. Curso de preparación
- curso de nociones básicas de derecho para no jurídicos
- Gestión de recursos humanos

MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN

- Curso de inspección y mantenimiento de túneles y obras subterráneas
- Curso de inspección y mantenimiento de puentes y obras de fábrica
- Técnicas especificas de mantenimiento en la alta velocidad

GENERACIÓN Y TRANSPORTE DE ENERGÍA

- Explotación económica de los sistemas de generación. Mercados eléctricos
- Gestión del proyecto y construcción de infraestructuras e instalaciones de generación
- Gestión de mantenimiento de infraestructuras eléctricas de alta tensión

REHABILITACIÓN Y AHORRO ENERGÉTICO EN EDIFICACIÓN

- Curso de inspección técnica de edificios
- Diagnostico en rehabilitación de edificios

FERROCARRILES

- Construcción de infraestructuras ferroviarias

TE PODRÍA INTERESAR

IV JORNADAS DE INGENIERÍA DEL AGUA
-Fecha: Córdoba, 21 y 22 de Octubre

XIX CONGRESO INTERNACIONAL DE DIRECCIÓN E INGENIERÍA DE PROYECTOS
-Fecha: Granada, 15, 16 y 17 de julio

IX JORNADAS INTERNACIONALES "INGENIERÍA PARA ALTA VELOCIDAD"
-Fecha: Córdoba, 17, 18 y 19 de junio

ESPECIALISTA EN CÁLCULO DE ESTRUCTURAS - CYPECAD + CYPE 3D
-Fecha: Del 27 abril - 17 julio de 2015

SEGURIDAD VIAL - GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN INFRAESTRUCTURAS
-Fecha: Del 6 abril - 19 junio de 2015

COORDINADOR DE SEGURIDAD Y SALUD EN OBRAS DE CONSTRUCCIÓN
-Fecha: Del 6 abril - 19de junio de 2015

EADIC · CURSOS 2015 On-Line
info@eadic.com · 913 930 319

OFERTA · ACADEMIA INGNOVA
cursos@ingnova.es - 655 359 899

INSTITUTO DIDACTIA · 2015 ON-LINE
info@ididactia.com · 950 221 153

Departamento de Formación: 958.089.999 · formacion.andalucia@ciccp.es

BONIFICACIÓN DEL CURSO POR LA FUNDACIÓN TRIPARTITA

La equiparación al Máster llega a su recta final . . .

FECHAS CLAVE

21NOV14
Se aprueba el Real Decreto 967/2014 que establece los requisitos y el procedimiento para la homologación

15ENE15
Informe favorable de la ANECA a la equiparación de los ICCP al nivel 3 del MECES

19ENE15
Informe favorable del Consejo de Universidades

25FEB15
El Ministerio traslada los informes al CICCP para su estudio

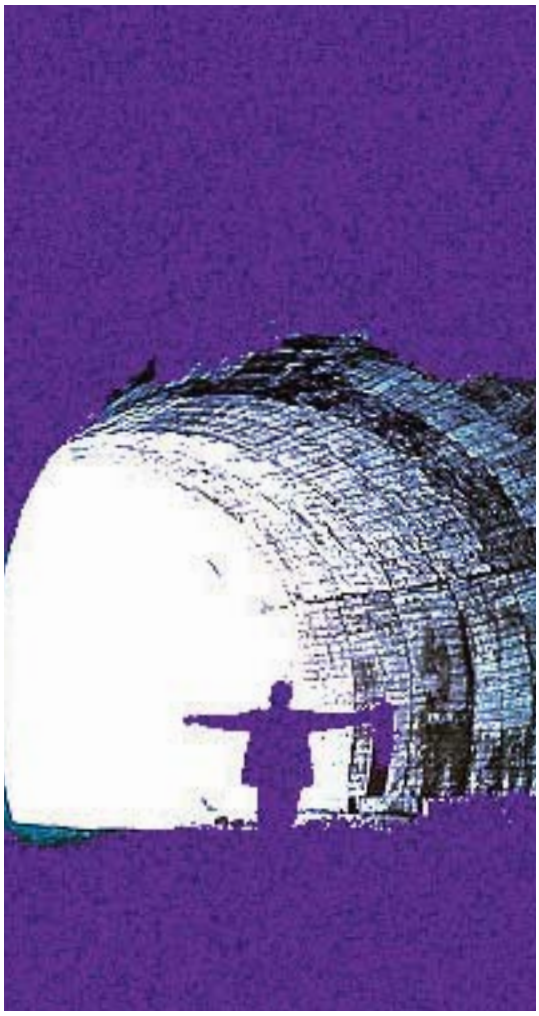
27FEB15
El CICCP contesta a favor de ambos

9MAR15
Se abre plazo de de exposición pública de 20 días

Sin querer lanzar las campanas al vuelo y con el optimismo constreñido por la prudencia, parece que ahora sí podemos decir que estemos en la recta final para la homologación de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Pre-Bolonia al nivel de Máster.

A final de marzo culminó el plazo de 20 días de exposición pública del proceso de correspondencia del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos al nivel 3 del MECES (Máster), según comunicó el BOE el pasado 9 de marzo, momento en el que se abría uno de los últimos trámites a superar. La siguiente parada, una vez terminada la fase de instrucción, debe ser la propuesta de resolución del procedimiento por parte del Ministerio de Educación y su aprobación en el Consejo de Ministros.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos suscribió el pasado 27 de febrero los informes favorables a la equiparación de la ANECA y del Consejo de Universidades, remitidos tan sólo dos días antes por el Ministerio para su evaluación, y requirió la urgente aprobación de la resolución que ponga fin al procedimiento y reconozca definitivamente la correspondencia del título de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos examinado al nivel Máster (nivel 3) del Marco Español de Cualificaciones para la Educación Superior, así como al nivel 7 del Marco Europeo de Cualificaciones (EQF, por sus siglas en inglés). En una carta firmada del presidente, Juan Antonio Santamera, y dirigida al director general de Política Universitaria, se hacía hincapié en los perjuicios que la falta de correspondencia normativa expresa está generando en nuestro colectivo y nuestras empresas, sobre todo en el ámbito de competencia internacional.



El Colegio ya manifestó su esperanza de que durante el primer semestre de este año, la equivalencia quedara finalmente formalizada mediante una disposición ministerial.

En sendos informes de la ANECA y del Consejo de Universidades, tras un "pormenorizado análisis", se concluye que "el título oficial de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos previo a la entrada en vigor del EEES se corresponde, sin ningún tipo de reserva, con el nivel 3 del MECES". Por tanto, como especifica en sus conclusiones la ANECA, ambos títulos dan acceso al nivel 4, de Doctor. Como última anotación, apunta que existen indicadores externos aportados por instituciones internacionales de acreditación y de enseñanza universitaria, de prestigio y neutralidad incuestionables, que reconocen directa e indirectamente el nivel de máster al título oficial de ICCP obstentado por los profesionales Pre-Bolonia.

Sevilla

Colegio y Cámara acuerdan colaborar en formación y en emprendimiento

El decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Abraham Carrascosa Martínez, y el presidente de la Cámara de Comercio de Sevilla, Francisco Herrero, han firmado un acuerdo de colaboración para el desarrollo conjunto de actividades con el fin de promover acciones que contribuyan a mejorar la formación y habilidades profesionales de los colegiados, así como, a fomentar y facilitar la actividad de los emprendedores.

Además, en dicho acuerdo se establece la posibilidad de elaboración por parte del Colegio de Ingenieros de un "Informe sobre la situación de las Infraestructuras de la Provincia de Sevilla", informe que debe reflejar una imagen actual y cierta de la situación de las principales infraestructuras de ingeniera que se encuentran acabadas, en fase constructiva o no empezadas y que son de relevancia para la sociedad civil, el conjunto de las empresas y el bienestar de las personas.

Visita a la mina de Cobre las Cruces

El pasado martes 24 de febrero la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla realizó una completa visita guiada a las instalaciones de las minas de Cobre las Cruces, a la que se unieron más de treinta compañeros. Fueron atendidos por el jefe de Relaciones Externas. Posteriormente pudieron ver el funcionamiento de la planta, con una visita al mirador de corta minera y un recorrido interno por las instalaciones industriales.

Una treintena de compañeros recorrieron la planta de procesado de minerales

Demarcación

El Defensor del Pueblo se reúne con el Decano

El Decano de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, José Abraham Carrascosa Martínez, se reunió con el Defensor del Pueblo Andaluz, el pasado 6 de marzo en un encuentro solicitado por éste último para definir líneas de colaboración en materias que competen a ambas entidades. Fue un encuentro muy provechoso que dio los primeros pasos en esta dirección de cooperación definiendo acciones que estamos convencidos serán beneficiosas para el colectivo de ingenieros por la unión de fuerzas en la lucha de intereses comunes y provechosos para ambas partes.

Feria ESIEM'15

Los futuros Máster en Ingeniería de Sevilla toman contacto con su entidad colegial

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha participado por segundo año consecutivo en el Encuentro sobre Ingeniería y Empleo (ESIEM'15), organizado por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería de Sevilla el pasado 26 de marzo..

En esta edición el flujo de estudiantes al stand del CICCP fue continuo, por el interés de los alumnos del primer curso de Máster en acercarse a su futuro Colegio y, también, por el de los estudiantes que aún cursan el Grado pero que empiezan a mirar más allá de esos tres años de formación.

Sus preocupaciones seguían centrándose este año en la calidad del Máster impartido, las competencias de las que dota, su reconocimiento posterior en el mercado laboral y, por supuesto, la situación laboral en la ingeniería. Todas estas cuestiones se trataron con pormenorización en una mesa redonda en la que participó como ponente el Decano de la Demarcación, José Abraham Carrascosa Martínez, junto a representantes colegiales y de empresas de Ingeniería, en la que intentaron responder a las dudas de los jóvenes ingenieros.

De forma paralela, el Responsable de la Sede del Colegio en Sevilla, Francisco Vallejo Ferreira, presentaba la entidad colegial a los estudiantes de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos en una charla privada a la que asistió cerca de una treintena de jóvenes.

Durante la jornada, los representantes de la Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad de Sevilla, gestada recientemente, se presentaron oficialmente y se ofrecieron para intensificar la colaboración y los vínculos del Colegio con los futuros Ingenieros Civiles y propiciar la organización de actividades en común.

La Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad se ofreció para intensificar los vínculos con el Colegio

Málaga

Estudiamos el futuro de las infraestructuras en la provincia

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos celebró el pasado 27 de marzo una comisión para abordar las principales conclusiones y propuestas de actuación en materia de infraestructuras de transporte, fomento y urbanismo en la provincia de Málaga, y que ha contado con la colaboración de la Fundación Madeca.

Ángel García Vidal, Representante en Málaga del CICCP y Francisco J. García, director de Madeca, fueron los encargados de presentar la comisión y dar paso a José Alba, ingeniero de Caminos y coautor del dictamen sobre Infraestructuras de Transporte, y del dictamen sobre Fomento y Urbanismo, documentos de trabajo del II Plan de Actuaciones Estratégicas.

En base a estos documentos, el Colegio busca fijar una postura consensuada, respecto a estas temáticas y su futuro en la provincia. Todas las propuestas quedarán recogidas, de forma detallada, en el documento final del II Plan de Actuaciones que impulsa la Fundación Madeca.

Las propuestas se recogerán en el documento final del II Plan de Actuaciones que impulsa Madeca

El CICCP plantea propuestas al saneamiento en Málaga

Los alcaldes de los municipios que conforman la corona metropolitana de Málaga consensuaron una batería de propuestas sobre saneamiento integral en el VII Foro Metropolitano de Alcaldes celebrado el 20 de febrero en la Subdelegación de Gobierno. En el encuentro se presentó un documento de trabajo que analiza el saneamiento integral e incluye un conjunto de propuestas que sientan las bases de las futuras líneas de actuación. El informe ha sido realizado por Penélope Gómez, doctora ingeniera de Caminos, en colaboración con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Las propuestas expuestas en relación a las redes de saneamiento van encaminadas a diseñar nuevas redes pluviales que den salida lo antes posible a arroyos cercanos, evitando conectar a las redes existentes. La ampliación de las instalaciones de las EDAR (Estación de Depuración de Aguas Residuales) existentes para implantar el tratamiento terciario es otra de las medida aprobadas en el foro. El informe técnico hace una mención especial al Proyecto de la EDAR Norte y la problemática que lleva implícita el hecho de que no se llegue a construir, , ya que actualmente se encuentra al límite en cuanto a carga contaminante.

Las medidas planteadas van encaminadas a diseñar nuevas líneas de actuación consensuadas por los alcaldes de los municipios de la corona metropolitana

Granada

Lleno en el acto de presentación del libro "Los tranvías históricos de Granada"

La oficina del Colegio en Granada acogió el jueves 26 de febrero, la presentación del libro "Los tranvías históricos de Granada", de los ingenieros Agustín Castillo Martínez y Agustín Castillo Vergara, padre e hijo respectivamente. En vísperas de la puesta en marcha de una moderna red de transporte público (el Metropolitano de Granada) han publicado un interesante volumen, de 235 páginas, en las que de forma amena y magníficamente ilustrada, nos presentaron los hitos más destacados de este medio de transporte en el pasado de ésta nuestra ciudad.

El acto contó con la participación de nuestro decano, José Abraham Carrascosa Martínez; del Secretario de la Demarcación, José Luis Sanjuán Bianchi, así como de numerosos compañeros que llenaron prácticamente la sala y que pudieron disfrutar de las anécdotas que narraron los autores de esta obra.

Durante la presentación explicaron cómo este sistema de transporte fue tan bien acogido en los numerosos pueblos de Granada. "Fue en el año 1917 cuando se puso en servicio el tramo del tranvía que comunicaba Granada con Maracena, Albolote y Atarfe, concretamente en la Nochebuena de ese año. Posteriormente en octubre de 1918, se inauguró el tramo entre Atarfe y Pinos Puente. En esta línea, la Compañía TEGSA (Tranvías Eléctricos de Granada S.A.) había previsto grandes ingresos por transporte de mercancías, unas 57.200 toneladas, teniendo en cuenta los centros de importación/exportación de Atarfe, alcoholera de San Fernando, fábrica de abonos de Carrillo, compañía azucarera de la Vega, fábrica de Cementos Centauro, cal y yeso, piedra de Sierra Elvira, azucarera Nueva Rosario, fábrica de aceite de orujo y Almacenes San Rafael, además de los núcleos de Albolote y Pinos Puente".

Los ingenieros Agustín Castillo Martínez y Agustín Castillo Vergara expusieron los hitos de este transporte en la capital granadina

Acudimos a la Mesa de la Construcción

Javier Luna asistió en representación del Colegio

En el marco de las constantes reuniones que el Colegio mantiene con organismos vivos de nuestra provincia, el RP del CICCP en Granada, Javier Luna Molina, asistió a La Mesa de la Construcción que la Asociación de Constructores y Promotores de Granada convocó el día 16 de marzo. Uno de los puntos versó sobre el Programa de impulso a la Construcción Sostenible en Andalucía, cuyos fondos se agotaron en apenas 5-6 horas. También se abordó la situación actual del proyecto del Atrio de La Alhambra.

INTENSA AGENDA DE CHARLAS EN LA OFICINA DE SEVILLA

La actividad de los colegiados de Sevilla es permanente e intensa, gracias a las convocatorias que realiza su Representante, Agustín Argüelles, con una variada temática y en la que se cuenta siempre con la colaboración y participación de otros compañeros, muchas a propuestas de estos mismos, que permiten mantener el contacto y ahondar en conocimientos de diversa índole.

Entre ellas, el periodista Miguel Ybarra Otín, ofreció en la tarde del 10 de febrero la charla 'Un reportaje de actualidad sobre Corea del Norte y Corea del Sur'. En esta línea, el Profesor Najati Jabati abordó el 14 de abril la 'Historia de Palestina. SXI al SXXI".

Entre las ofrecidas por otros colegaidos, El 3 de marzo, el ICCP Benigno Bayán Jardín protagonizó la Tertulia "La medida hidráulica del tiempo: la clepsidra, un ingenioso reloj". El 14 de abril, nuestro compañero Luis Errazquin Caracuel habló de la Historia de la profesión y de la Escuela de Madrid desde sus inicios. El activo Ricardo Ybarra profundizó, con una audición musical, en "La Pasión según San Marcos de Osvaldo Golijov, el 24 marzo. Por último, Damián Álvarez Sala, experto en Urbanismo y Ordenación del Territorio, inauguró el 9 de abril el ciclo sería: "Los Ingenieros de Caminos en la gestación de la Sevilla actual" con la charla: "Pautas estructurales en la constitución y el desarrollo histórico de la ciudad. Apuntes sobre la ciudad contemporánea".

ENCUENTROS EN GRANADA

Colegiados granadinos realizan encuentros habituales, convocados por el Representante en Granada, Javier Luna, en el restaurante Altamura y en la Taberna del Lizarrán, de forma alterna, con una alta asistencia, donde debate sobre cuestiones que les preocupan.