



M2011



Puerto
*de*Sevilla

Construido
el **PRESENTE.**

Preparados para el **FUTURO**



Core Network



Puerto*de*Sevilla

1 VISIÓN, ESTRATEGIA Y ESTRUCTURA

VISIÓN Y ESTRATEGIA

5 Presidente

7 Director

INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

9 Consejo de Administración

9 Composición a la fecha de 31 de diciembre de 2011

10 Incompatibilidades

10 Funciones

10 Principales acuerdos del Consejo de Administración durante el año 2011

21 Consejo de Navegación y Puerto

21 Composición

22 Principales informes emitidos en reuniones realizadas en 2011

22 Estructura de gestión

22 Estructura organizativa

23 Estructura social

23 Estructura de control

24 Sociedades participadas

24 Serviport Andalucía, S.A.

25 Sevisur Logística, S.A.

2 ACTIVIDAD

ACTIVIDAD EXTERNA

27 Desempeño económico-social

27 Tráficos

40 Inversión pública

40 Mejora del Acceso Marítimo

56 Adecuación de calados en las dársenas del Puerto de Sevilla

57 Instalación de nuevos sistemas de elevación y giro en el puente de ferrocarril de las Delicias

58 Inversión privada

62 Principales Indicadores de Gestión

66 Mapa General de Servicios

69 Desempeño ambiental

69 Mejoras ambientales y de ejecución aplicadas a los dragados de mantenimiento que realiza la Autoridad Portuaria de Sevilla

ACTIVIDAD INTERNA

74 Gestión de personas

74 Personas en la APS

75 Orientación del desarrollo de personas a los objetivos estratégicos

77 Política retributiva

77 Conciliación de la vida laboral y personal

77 Igualdad

77 Relaciones empresa - trabajadores



Construido el **PRESENTE.** *Preparados para el* **FUTURO**

3 COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA DE SEVILLA

PUERTO Y VIA NAVEGABLE EN LA RED TEN-T

MEJORA DEL ACCESO MARÍTIMO

EN RED LOGÍSTICA

TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DEDICADA

TERMINAL DE CRUCEROS

** Este tema se aporta en folleto adjunto con esta Memoria*

4 SOCIEDAD

79 RELACIÓN DE CONVENIOS FIRMADOS

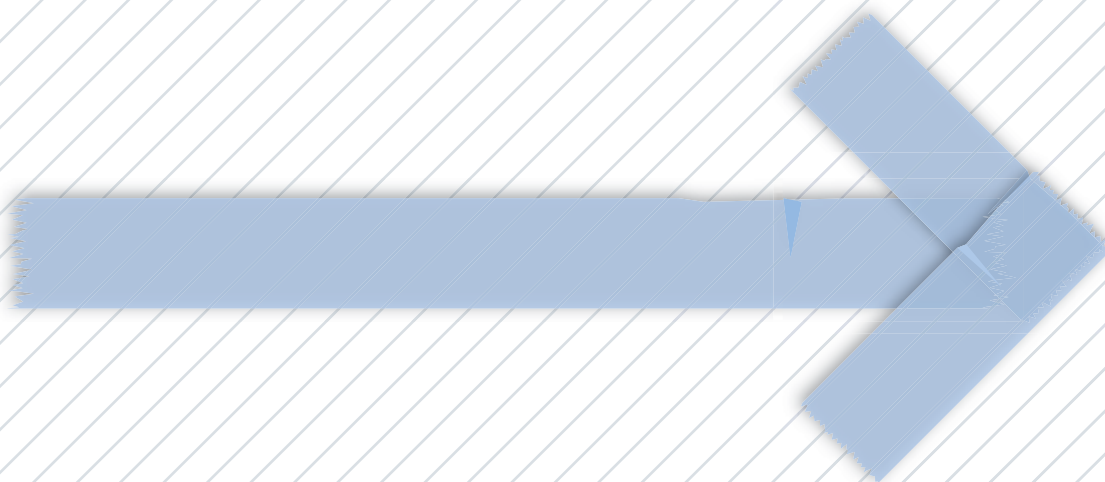
80 PARTICIPACIÓN EN ASOCIACIONES

81 RELACIÓN DE EVENTOS 2011

87 PROGRAMA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL

87 Construyendo una relación permanente con los ciudadanos

89 Colaboraciones



1 VISIÓN, ESTRATEGIA Y ESTRUCTURA

VISIÓN Y ESTRATEGIA

5 Presidente

7 Director

INFORME DE GOBIERNO CORPORATIVO

9 Consejo de Administración

9 Composición a la fecha de 31 de diciembre de 2011

10 Incompatibilidades

10 Funciones

10 Principales acuerdos del Consejo de Administración durante el año 2011

21 Consejo de Navegación y Puerto

21 Composición

22 Principales informes emitidos en reuniones realizadas en 2011

22 Estructura de gestión

22 Estructura organizativa

23 Estructura social

23 Estructura de control

24 Sociedades participadas

24 Serviport Andalucía, S.A.

25 Sevisur Logística, S.A.





Manuel A. Fernández González
PRESIDENTE AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

El año 2011 ha sido el del pleno funcionamiento de la nueva esclusa y del reconocimiento a la posición logística del Puerto de Sevilla con la propuesta de la Comisión Europea de la revisión de la red transeuropea de transporte TEN-T, de la inclusión del Puerto de Sevilla en la red de transporte estratégica y prioritaria de Europa, así como la vía navegable E-60-02 Eurovía Guadalquivir. Hitos que marcan un nuevo rumbo y posición de nuestra infraestructura portuario y la consolidan como nodo logístico de importancia para la UE en el Sur de España.

El pleno funcionamiento de la Nueva Esclusa y la apuesta decidida por la logística y la intermodal ferroviaria de la Comunidad Logística Portuaria, unido a la posición de Sevilla en el corredor ferroviario del Mediterráneo y Central y como nodo de la red de carreteras se ha materializado en importantes desarrollos que han propiciado la disminución del coste logístico completo, la concentración de cargas que hacen óptimas, por coste y servicio, las operaciones comerciales import-export con el puerto de Sevilla como nodo.

Ello ha contribuido a que, pese al mantenimiento de bajos niveles de actividad económica globales, el crecimiento medio del tráfico en el Puerto de Sevilla en 2011 alcance el 5%, con 4,6 millones de toneladas, destacando el avance de la mercancía general, la de mayor valor añadido, con un crecimiento superior al 12%, que pasa a ser el grupo mayoritario.

La infraestructura portuaria sevillana ha impulsado como eje básico de su estrategia, junto a la nueva Esclusa Puerta del Mar, la puesta en valor de su potencial logístico, con actuaciones que han consolidado y desarrollado la plataforma de la Zona de Actividades Logísticas Batán, más de 60 ha, plenamente operativa, el fomento de la localización en el recinto portuario de empresas de transformación vinculadas a la optimización de la logística de transporte, y el desarrollo de planes de transporte y logística dedicada a enclaves industriales en colaboración con operadores de transporte, lo que ha dado como resultado que se instalen y se encuentren a pleno rendimiento numerosas compañías líderes nacionales e internacionales dedicadas a la actividad logística y la distribución.

En la actualidad, la plataforma de servicios logísticos Puerto de Sevilla se caracteriza por la mejora de la frecuencia de salida en los servicios regulares directos e indirectos Sevilla - Canarias e indirectos con África Occidental, la ampliación de los servicios regulares marítimos a 34 destinos en los cinco conti-

nentes, la ampliación de la capacidad de transporte por ferrocarril con una mayor frecuencia en el corredor Sevilla-Madrid, hasta 17 trenes semanales, el crecimiento de la oferta de superficie de almacenaje disponible mediante el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas - ZAL Batán y PAL Palmas Altas y la ampliación y optimización de infraestructuras dedicadas de los servicios a la mercancía que realizan Sanidad Exterior, Sanidad Animal, Sanidad Vegetal, Aduanas y Soivre.

El desarrollo de esta estrategia de crecimiento ha permitido un número creciente de terminales especializadas o dedicadas que se han desarrollado en los últimos años en la zona portuaria, consiguiendo de forma sistemática la incorporación de nuevas líneas marítimas regulares, y que en la actualidad conectan el Puerto de Sevilla con los cinco continentes. Así como el espectacular crecimiento del tráfico ferroviario que ha abierto la posibilidad de acceder al mercado interno peninsular, Madrid, Valencia y Tarragona para el tráfico contenerizado y generar corredores logísticos marítimo - ferroviarios, en especial el puente logístico (tren + barco) Península-Sevilla-Canarias, como servicio preferente para numerosas empresas de distribución y logísticas.

El desarrollo de estas infraestructuras, instalaciones y servicios es una verdadera apuesta de futuro para el comercio marítimo y con ello el desarrollo de la actividad económica de todo el ámbito de influencia y pone de relieve el dinamismo del puerto de Sevilla, que aporta una gestión eficaz y ofrece un espacio con los servicios y las infraestructuras más avanzadas, consolidando la viabilidad de un puerto que una década atrás tenía un oscuro horizonte.





Fausto M. Arroyo Crejo
DIRECTOR AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

En 2011 se ha completado la funcionalidad náutica de la nueva Esclusa Puerta del Mar con la finalización de las obras del nuevo canal de navegación interior de la dársena comercial de Sevilla y ha quedado habilitada la entrada para buques de hasta 40 metros de manga. Esto ha tenido una consecuencia inmediata en el tráfico de mercancías, en especial para el tráfico de graneles sólidos, este año ha accedido al puerto el mayor buque de su historia con 30 metros de manga, y ha supuesto una mejora para las operaciones de segundo puerto para cargas de hasta 15.000 toneladas, en las que se ha reducido significativamente la necesidad de descarga de parte del cargamento en otro puerto para poder acceder por la ría del Guadalquivir con el calado actual.

El tráfico marítimo ha experimentado un crecimiento del 5,3% con un registro de 4,6 millones de toneladas. Contribuye a este crecimiento especialmente el grupo de mercancía general con un movimiento de 2,2 millones de toneladas, que pasa a ser el grupo mayoritario en el puerto, y cumpliendo las previsiones realizadas en mercancía contenerizada se han alcanzado los 164.000 TEUs, que sitúan al Puerto de Sevilla entre los diez primeros recintos portuarios en tráficos comerciales de importación y exportación en contenedor. Siendo esta mercancía la de mayor valor añadido el crecimiento no es solo cuantitativo sino cualitativo, y es el resultado del afianzamiento de la posición logística del Puerto de Sevilla generada por las líneas regulares que conectan con cualquier parte del mundo y la conexión intermodal con ferrocarril hacia el interior peninsular. Los productos siderúrgicos han cerrado un año muy favorable con un crecimiento del 19% debido fundamentalmente a la actividad exportadora que ha alcanzado las 600.000 toneladas. El grupo de graneles líquidos ha experimentado un crecimiento muy significativo, de más del 50%, y se sitúa en las 358.000 toneladas, propiciado por la nueva terminal de logística de líquidos. En el grupo de graneles sólidos se ha producido un descenso del 6,3% motivado fundamentalmente por la acusada caída de la actividad en el sector de la construcción. El movimiento de cemento y clinker es un 85% inferior al registrado hace cinco años. El resto de los graneles ha seguido una tónica de mantenimiento.

El tráfico ferroviario ha crecido en un 29% alcanzando un total de 1.258 trenes. Este registro iguala a las unidades de transporte marítimo que están entorno a los 1.200 buques anuales. La mercancía contenerizada, la que fundamentalmente se transporta por este medio, alcanzó los 36.493 TEU y 261.074 toneladas netas de mercancía. La presencia de varios operadores ferroviarios junto al crecimiento continuado de la actividad en la ZAL Batán, almacenaje, consolidación y distribución de cargas, han

contribuido a estos resultados y consolidado al Puerto de Sevilla como nodo intermodal de referencia en el sur de España y como el recinto portuario de Andalucía con mayor movimiento en las conexiones intermodales entre el transporte marítimo y el ferroviario.

Esta posición logística del Puerto de Sevilla se ha visto ampliamente reforzada con la inclusión en la red de transporte estratégica y prioritaria europea tanto del puerto como de la vía navegable, la Eurovía Guadalquivir E-60-02, y en el corredor ferroviario mediterráneo del que forma parte la ciudad de Sevilla. La vía navegable Guadalquivir, junto al resto de vías navegables europeas, es estratégica y prioritaria para Europa por facilitar el transporte marítimo de mercancías contribuyendo con ello al cumplimiento del compromiso de Kioto de disminución de gases de efecto invernadero.

La Autoridad Portuaria de Sevilla continúa la senda económica de años anteriores cerrando un año positivo en beneficios, manteniendo el programa de inversiones comprometido y desarrollando un intenso programa de contención de los gastos de explotación.

El esfuerzo de la Comunidad Logística Portuaria de Sevilla por ofrecer una oferta a medida de los clientes y orientada a mejorar los costes de transporte y distribución, la confianza de la inversión privada que ha mantenido en 2011 un volumen importante con más de 13 millones de euros de inversión, las nuevas infraestructuras de acceso al puerto y la capacidad logística ferroviaria, han situado al Puerto de Sevilla en las mejores condiciones para dar una respuesta de futuro en el desarrollo socioeconómico de su área de influencia.



Informe de GOBIERNO CORPORATIVO

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

Composición a la fecha de 31 de diciembre de 2011

Según el Art. 30 en sus apartados 1, 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de Septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y el Art. 4 del Decreto 2/2011, de 11 de enero, sobre la designación por la Comunidad Autónoma de los órganos de Gobierno de las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General enclavados en Andalucía.

○ *Presidente* D. MANUEL A. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

○ *Vocales natos*

Director D. FAUSTO ARROYO CREJO
Capitán marítimo D. LUIS CARLOS
BELOTTO MORALES

○ *En representación de la Comunidad Autónoma*

D. SERGIO MORENO MONROVÉ
D^a SALUD SANTANA DABRIO
D. FRANCISCO JOSÉ PÉREZ MORENO

○ *En representación del Estado*

D. EUSEBIO PÉREZ TORRES
D. SANTIAGO DÍAZ FRAILE
D. FAUSTINO VALDÉS MORILLO

○ *En representación de los Municipios*

D. JUAN IGNACIO ZOIDO ÁLVAREZ. (Sevilla)
D. JUAN AGUSTÍN MORÓN MARCHENA.
(Dos Hermanas)

○ *En representación de las Organizaciones Sindicales*

D. RAFAEL GARCÍA SERRANO. (U.G.T.)
D. MIGUEL JURADO RODRÍGUEZ. (CC.OO.)

○ *En representación de los Sectores Empresariales*

D. FRANCISCO HERRERO LEÓN. (Vicepresidente)
D. FERNANDO A. PORTILLO SERRANO. (Asociación
de Consignatarios)
D. ANTONIO GALADÍ RAYA. (Cámara Oficial de
Comercio, Industria y Navegación de Sevilla)

○ *Secretario*

D. JOAQUIN VERA SÁNCHEZ



Incompatibilidades

Art. 30.4 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de Septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece que no podrán formar parte del Consejo de Administración:

- a) Los propietarios, socios, consejeros, directores, gerentes, cargos de confianza, o directivos en general de sociedades o empresas que presten servicios o desarrollen actividades en el puerto, cuya concesión, autorización o contratación sea competencia o corresponda suscribir a la Autoridad Portuaria, salvo que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
- b) Todos aquellos que tengan participación o interés directo en empresas o entidades que realicen o tengan presentadas ofertas para la realización en el puerto de obras y suministros o de cualquier actividad que genere la Autoridad Portuaria gastos relevantes, salvo que se trate de Entidades o Corporaciones de Derecho Público o que ostenten un cargo de representación empresarial electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
- c) El personal laboral de la Autoridad Portuaria o de empresas, entidades o corporaciones que presten sus servicios en el puerto, en lo que se refiere a los puestos de representación sindical, salvo que ostenten un cargo sindical electivo de ámbito estatal, autonómico o local.
- d) Los que se hallen incursos en incompatibilidades, con arreglo a la legislación aplicable.
- e) Las personas que no ostenten la condición de ciudadano de la Unión Europea.

Funciones

Las establece el Art. 30.5 del Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de Septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Principales acuerdos del consejo administración durante el año 2011

Accesos marítimos

ADO/00372/11

ADO/00392/11

ADO/00416/11

Toma de conocimiento de las acciones desarrolladas y a emprender para el impulso de la ejecución del programa de Mejoras de Accesos Marítimos del Puerto de Sevilla.

ADO/00434/11
ADO/00450/11

Toma de conocimiento de las acciones desarrolladas y a emprender para el impulso de la ejecución del programa de Mejoras de Accesos Marítimos del Puerto de Sevilla. Dragado de mantenimiento de la Canal de Navegación del Puerto de Sevilla Campaña 2011.

ADO/00461/11

Toma de conocimiento del desarrollo alcanzado de las obras Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla y acciones a emprender para el impulso de la ejecución completa de las obras autorizadas. Finalización de las obras Esclusa Puerta del Mar del Puerto de Sevilla e inicio de explotación.

○ *Accesos terrestres*

ADO/00379/11

Aprobación de convenio a suscribir entre la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la Puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 Ronda Urbana Palmas Altas-El Pítamo Fase 1, en el tramo de la Avda. de las Razas-Palmas Altas Sur del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la Dársena del Cuarto del Puerto de Sevilla y al desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla.

○ *Red transeuropea de transporte TEN-T*

ADO/00463/11

Toma de conocimiento de la propuesta de la Comisión de la Unión Europea relativa a inclusión de la Eurovía Guadalquivir en la red europea de vías navegables y la inclusión de la misma y del Puerto de Sevilla en la red prioritaria de transporte de la UE (Core Network). Propuesta de actuaciones a desarrollar.

○ *Servicios*

ADO/00378/11

Aprobación del pliego de condiciones particulares para el ejercicio de la actividad comercial de apoyo a las labores de inspección en las instalaciones de control de mercancías en frontera en el Puerto de Sevilla.

ADO/00394/11

Aprobación de prórroga de la licencia de la que es titular Remolcadores del Guadalquivir S.A. para la prestación del servicio portuario de remolque de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00395/11

Extinción por mutuo acuerdo de la licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en el Puerto de Sevilla de la que es titular Chicantos, S.L.

ADO/00396/11

Modificación de la licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías de la que es titular Terminal Portuaria Esclusa S.L.

ADO/00397/11 Nombramiento de D. José María Bestard Martínez como práctico del Puerto de Sevilla.

ADO/00398/11 Modificación del Pliego de Condiciones Particulares para el ejercicio de la actividad de agente consignatario de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00399/11 Autorización previa para la transmisión de la participación que ostenta Termisur Eurocarga S.A. (25%) en la UTE Marítima Sevillana, como titular de títulos vigentes para el ejercicio de la actividad de alquiler de grúas en el Puerto de Sevilla, a favor de Sevitrade S.L. y Terminales Marítimas de Sevilla S.A.

ADO/00419/11 Aprobación de prórroga de la licencia para la prestación del servicio de remolque de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00468/11 Aprobación de prórroga de la licencia de la que es titular Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir S.L. para la prestación del servicio portuario básico de practica de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00469/11 Aprobación de la modificación del Pliego de Prescripciones Particulares para la prestación del servicio portuario de remolque en el Puerto de Sevilla.

ADO/00470/11 Convalidación de la resolución del Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla por la que se acuerda aprobar la prórroga de la licencia de la que es titular Remolcadores del Guadalquivir S.A. para la prestación del servicio portuario básico de remolque de buques en el Puerto de Sevilla hasta el 31/12/11 y propuesta de aprobación de prórroga de la licencia de la que es titular Remolcadores del Guadalquivir S.A. para la prestación del servicio portuario básico de remolque de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00471/11 Toma de conocimiento de propuesta de Pliego de Prescripciones Particulares para la prestación del servicio portuario de recepción de desechos líquidos generados por buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00472/11 Aprobación de Pliego de Prescripciones Particulares para la prestación del servicio comercial de operador logístico representante de la mercancía en el Puerto de Sevilla.

○ Tarifas

ADO/00373/11

Aprobación del procedimiento establecido por Puertos del Estado para el libramiento de los fondos para atender el pago del principal más los intereses derivados de las sentencias judiciales firmes anulatorias de las liquidaciones por tarifas practicadas por las Autoridades Portuarias.

ADO/00376/11

Actualización de las tarifas aplicables por la prestación del servicio portuario de amarre y desamarre de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00377/11

Actualización de las tarifas aplicables por la prestación del servicio portuario de remolque de buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00400/11

Aprobación de tarifas a percibir por la prestación del servicio de gestión de residuos de cocina (RC) generados por medios de transporte internacional.

ADO/00401/11

Actualización de las tarifas aplicables por la prestación del servicio comercial de transporte local en el interior de las aguas de la zona de servicio del Puerto de Sevilla. (Barcazas de Coria del Río). Ejercicio 2011.

ADO/00402/11

Actualización de las tarifas aplicables por la prestación del servicio comercial de transporte local en el interior de las aguas de la zona de servicio del Puerto de Sevilla. (Barcazas de Coria del Río). Durante el periodo Rocio 2011.

ADO/00465/11

Aprobación de la calificación como tráfico sensibles, prioritarios o estratégicos en el Puerto de Sevilla, a los efectos de la aplicación de la bonificación prevista en el art. 245.3 T.R. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la tasa de mercancía, de los tráficos de productos siderúrgicos, contenedores y carga rodada y las condiciones de ampliación de las bonificaciones.

ADO/00477/11

Modificación de Tarifa T-9-12 por prestación por la Autoridad Portuaria de Sevilla de servicios administrativos.

ADO/00478/11

Aprobación de Tarifa T-10 por prestación por la Autoridad Portuaria de Sevilla del servicio especial de actividades auxiliares y complementarias en la Esclusa Puerta del Mar del Puerto de Sevilla.

ADO/00491/11

Toma de conocimiento de la propuesta de aprobación de las tarifas a percibir por Sevisur Logística S.A. (gestor Zal Batan) por la prestación de servicios comunes y servicios comunes complementarios en el ámbito de la Zal Batan (ejercicio 2012).

● *Seguridad*

ADO/00420/11

Aprobación de la actualización del estudio de seguridad y plan de emergencia interior del Puerto de Sevilla.

ADO/00421/11

Toma de conocimiento de la remisión para su aprobación al Ministerio del Interior de la evaluación de la protección del Puerto de Sevilla.

ADO/00436/11

Aprobación de la actualización del Plan de recepción y manipulación de desechos generados por buques en el Puerto de Sevilla.

ADO/00437/11

Aprobación de la actualización del estudio de seguridad y plan de emergencia interior del Puerto de Sevilla.

ADO/00438/11

Aprobación del Plan interior de contingencias por contaminación marítima accidental del Puerto de Sevilla.

ADO/00473/11

Toma conocimiento de la aprobación por el Ministerio del Interior de la Evaluación de Protección del Puerto de Sevilla.

ADO/00474/11

Aprobación de la Evaluación de Protección de la Esclusa Puerta del Mar del Puerto de Sevilla.

ADO/00475/11

Aprobación de modificación de los Planes de protección de las instalaciones portuarias gestionadas directamente por la Autoridad Portuaria de Sevilla (excepto Esclusa Puerta del Mar), consistente en la incorporación de los procedimientos de protección.

ADO/00476/11

Aprobación de modificación de los Planes de protección de las instalaciones portuarias gestionadas en régimen de concesión administrativa por Terminal Portuaria Esclusa S.L. y por Carbón Puerto Operaciones Portuarias S.A. consistente en la incorporación de los procedimientos de protección.

● Terminales

ADO/00381/11

Aceptación, con pérdidas de las fianzas constituidas, de la renuncia presentada por Bergé Marítima Sevilla S.L.U. de la adjudicación del concurso convocado para la selección de una oferta para el otorgamiento de concesión/es administrativa/s destinada/s a la construcción y explotación de instalación portuaria abierta al uso general y de concesión/es administrativa/s destinada/s a la construcción y explotación de una terminal de logística portuaria y la prestación de servicios comunes en el ámbito espacial de la terminal de logística portuaria, asumiendo el adjudicatario la obligación de ejecutar a su costa las obras de urbanización de todo el ámbito, y del contrato marco suscrito con fecha de 18/12/2008.

ADO/00405/11

Resolución del recurso de reposición formulado por Bergé Marítima Sevilla S.L.U. contra el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla adoptado en su reunión celebrada el 08/03/11 por el que se acordó la aceptación, con pérdidas de las fianzas constituidas, de la renuncia presentada por Bergé Marítima Sevilla S.L.U. de la adjudicación del concurso convocado para la selección de una oferta para el otorgamiento de concesión/es administrativa/s destinada/s a la construcción y explotación de instalación portuaria abierta al uso general y de concesión/es administrativa/s destinada/s a la construcción y explotación de una terminal de logística portuaria y la prestación de servicios comunes en el ámbito espacial de la terminal de logística portuaria, asumiendo el adjudicatario la obligación de ejecutar a su costa las obras de urbanización de todo el ámbito, y del contrato marco suscrito con fecha de 18/12/2008.

● Dominio público

ADO/00380/11

Declaración de innecesariedad de parcela de terreno perteneciente al dominio público portuario del Puerto de Sevilla afectado por el sistema general viario SGV-DBP-02 Ronda Urbana Palmas Altas-El Pítamo Fase 1, en el tramo de la Avda. de las Razas-Palmas Altas Sur del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.

ADO/00382/11

Modificación de la concesión administrativa cuya titularidad ostenta Stockauto Sur S.L., en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, con destino a la instalación de una plataforma logística de distribución y operaciones complementarias para automóviles, a efectos del otorgamiento de una prórroga del plazo concesional.

ADO/00383/11

Modificación de las concesiones administrativas otorgadas al Consorcio de Turismo de Sevilla, para la ocupación de lámina de agua, perteneciente al dominio público portuario estatal, con destino a la instalación de pantalanés flotantes para el atraque de embarcaciones turísticas y de recreo, con la finalidad exclusiva del embarque y desembarque de pasajeros, en cuanto a las superficies de lámina de agua objeto de la ocupación.

ADO/00384/11

Solicitud de Iglesias y Pineda S.A. y Servicios Documentales de Andalucía S.L. de renuncia a la autorización otorgada para la transmisión del uso y disfrute de la concesión de la que Iglesias y Pineda, S.A. es titular en la zona de servicio del Puerto de Sevilla a favor de Servicios Documentales de Andalucía, S.L.; de otorgamiento de autorización previa para la transmisión de la concesión de que Iglesias y Pineda, S.A. es titular en la zona de servicio del puerto de Sevilla a favor de Servicios Documentales de Andalucía, S.L., y de otorgamiento de autorización previa a Servicios Documentales de Andalucía, S.L. para hipotecar la concesión.

ADO/00385/11

No realización trámite de competencia de proyectos en relación con la solicitud efectuada por Navadina S.L., para ocupar la nave 2 del almacén 1 de la Avda. de las Razas, en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, con destino al establecimiento de una guardería infantil.

ADO/00386/11

Valoración de las instalaciones (silos de cemento), pertenecientes al dominio público portuario estatal, que han venido siendo ocupadas por la entidad Cementos Portland Valderribas S.A., en régimen de concesión administrativa, sitas en el Muelle de Tablada, a efectos de la fijación de la tasa por ocupación del dominio público portuario estatal.

ADO/00389/11

Aprobación de acta de mutuo acuerdo en el expediente de reversión de terrenos sobrantes de la finca nº 7 del expediente 12 de expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras de canal Sevilla-Bonanza-Urgencia. Etapa inicial canal Sevilla Bonanza. 1ª Fase.

ADO/00390/11

Aprobación de acta de mutuo acuerdo en el expediente de reversión de terrenos sobrantes de la finca nº 5 del expediente 13 de expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados por las obras de canal Sevilla-Bonanza-Urgencia. Etapa inicial canal Sevilla Bonanza. 1ª Fase.

ADO/00403/11

Aprobación de modificación de la concesión administrativa de la que es titular Macadamia Río S.A. para la ocupación del Módulo Sur del Muelle de las Delicias del Puerto de Sevilla, con destino a su acondicionamiento y explotación para la prestación de servicios de hostelería.

ADO/00404/11

Aprobación de modificación de la concesión administrativa de la que es titular Guadalquivir Eventos y Restauración S.L. para la ocupación del Módulo Norte del Muelle de las Delicias del Puerto de Sevilla, con destino a su acondicionamiento y explotación para la prestación de servicios de hostelería.

ADO/00406/11

ADO/00407/11

ADO/00408/11

Resolución del recurso de reposición formulado por Astilleros de Sevilla S.A. contra la resolución del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla adoptada en su reunión celebrada el 20/12/10, conforme con el dictamen del Consejo de Estado, del expediente caducidad de la concesión administrativa: Expedientes E-9, E-13, E-17 y E-9 bis.

ADO/00409/11

Toma de conocimiento de la propuesta de resolución del expediente de caducidad de la concesión administrativa de la que es titular Compañía Agroindustrial del Comercio Exterior, S.A. (CACESA) para ocupar una parcela en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, perteneciente al dominio público portuario estatal, con destino a la construcción de un almacén (Almacén 1 Nave 4 Avenida de las Razas). (Ref E-35).

ADO/00410/11

Toma de conocimiento de las actuaciones realizadas y a desarrollar, relativa a parcela de terreno y construcción existente en la misma, perteneciente al patrimonio propio de la Autoridad Portuaria de Sevilla, con una superficie de 9.568 m², situada en la Avda. de las Razas esquina Avda. Padre García Tejero y ocupado en la actualidad, sin título alguno, por Consejería de Educación (Instituto Educación Secundaria Punta del Verde por la Consejería de Educación).

ADO/00422/11

Valoración de las instalaciones (nave nº 2 del almacén nº 1 de la Avda. de las Razas), pertenecientes al dominio público portuario estatal, que han venido siendo ocupadas por la entidad Vinagres Reunidos MC S.L., en régimen de concesión administrativa, sitas en la Avda. de las Razas, a efectos de la fijación de la tasa por ocupación del dominio público portuario estatal.

ADO/00423/11

Otorgamiento de concesión administrativa a Navadina S.L. para la ocupación de la nave nº 2 del almacén nº 1 de la Avda. de las Razas perteneciente al dominio público portuario con destino al establecimiento de un parque y escuela infantil.

ADO/00425/11

Decisión respecto de los efectos de la extinción de la concesión de que es titular Cementos de Andalucía S.L. por vencimiento de su plazo de otorgamiento, en los que se refiere a la retirada de los materiales, equipos o instalaciones desmontables y al levantamiento de las obras e instalaciones no desmontables ejecutadas en el ámbito de la concesión.

ADO/00440/11

Modificación de la concesión administrativa de la que es titular la entidad Transformados Húévar S.A. , en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, situada en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII, con destino a la producción de mallas electrosoldadas y el desarrollo de actividades complementarias a las fabriles tales como el depósito y almacenamiento; y cuyo como objeto es la ejecución de nuevas instalaciones en el ámbito espacial de la concesión administrativa, y la incorporación a la misma de una parcela de unos 1.000 metros cuadrados en la que se sitúa la subestación eléctrica que presta servicio a las instalaciones fabriles.

ADO/00441/11

Aceptación de renuncia efectuada por Sun Sails S.L. respecto de una superficie de unos 3.000 m² que actualmente forma parte de la concesión administrativa de la que es titular dicha Sociedad en el Puerto de Sevilla, por transferencia de su anterior titular cuya toma de razón se efectuó

por resolución de 6 de febrero de 2009, con destino a la construcción de instalaciones de varadero de embarcaciones, e instalaciones complementarias como taller, marina seca, oficinas y exposición.

ADO/00442/11

Valoración de las instalaciones (nave nº 4 del almacén nº 1 de la Avda. de las Razas), pertenecientes al dominio público portuario estatal, que han venido siendo ocupadas por la entidad Compañía Agroindustrial del Comercio Exterior, S.A. (CACESA) (E-35), en régimen de concesión administrativa, sitas en la Avda. de las Razas, a efectos de la fijación de la tasa por ocupación del dominio público portuario estatal.

ADO/00443/11

Valoración de las instalaciones (edificación existente en el municipio de Coria del Río), pertenecientes al dominio público portuario estatal, a efectos de la fijación de la tasa por ocupación del dominio público portuario estatal.

ADO/00444/11

No iniciar el trámite de competencia de proyectos en el procedimiento iniciado mediante la solicitud de concesión administrativa presentada por D. Juan Ignacio González Fernández, para la ocupación de bien perteneciente al dominio público portuario (parcela y edificación existente en el municipio de Coria del Río) y para su explotación como negocio de hostelería.

ADO/00445/11

Otorgamiento de autorización previa para la transmisión de la concesión de la que Ercros, S.A. es titular en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, para ocupar la nave 5 del almacén 1 de la Avda. de las Razas, con destino a almacén, a favor de La Raza de Sevilla, S.L. (E-35).

ADO/00446/11

Extinción por mutuo acuerdo de la concesión administrativa cuya titularidad ostenta Drichebourg Medioambiente S.A.U., inicialmente otorgada por acuerdo de 27 de julio de 2006 y posteriormente modificada sustancialmente, en cuanto a su ubicación por acuerdo de 23 de junio de 2008, para ocupar una superficie de unos 70.300 metros cuadrados, en la margen derecha del canal de Alfonso XIII, con destino a la implantación de una plataforma industrial de tratamiento y reciclaje de vehículos fuera de uso, residuos de aparatos eléctricos y electrónicos y de chatarras diversas".

ADO/00453/11

Modificación de la concesión administrativa de la que es titular la entidad SEVI-TRADE S.L. en virtud del acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Sevilla adoptado en su reunión de 27 de marzo de 2001, por el que se autorizó la ocupación de una parcela ubicada en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, en el denominado Polígono de Torrecuellar, como ampliación de la concesión que había sido otorgada inicialmente por O.M. de 31 de octubre de 1.990, con destino al desarrollo de la actividad de carga/descarga vía marítima, y almacenamiento de productos químicos líquidos tipos B, C y D y de mercancía en general (a granel y paletizada), tanto para uso propio como de prestación de servicios a terceros; dicha modificación tiene como objeto la ampliación del ámbito concesional mediante la incorporación al mismo de una parcela colindante

de unos 8.832 metros cuadrados, en la que se ubican distintas instalaciones, pertenecientes- tanto la parcela como las instalaciones- al dominio público portuario estatal, y cuyo destino global será el reseñado anteriormente.

ADO/00482/11

Desestimación de la solicitud presentada por Guardería Maristas, S.L. de extinción por mutuo acuerdo de la concesión de que es titular para ocupar una superficie de 570 m² del almacén nº 10 de la Avenida de Las Razas con destino a la explotación de un parque infantil (E-340).

ADO/00483/11

Toma de conocimiento de la propuesta de resolución del expediente de caducidad de la concesión administrativa cuya titularidad ostenta TADA S.A. con destino a la construcción de unas instalaciones para la fabricación, tratamiento electrolítico y montaje de conjuntos de utillaje aeronáutico, en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, en la margen derecha del Canal de Alfonso XIII, en el área AP-12 de las definidas en el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla.

ADO/00485/11

Toma conocimiento actuaciones a desarrollar respecto a la toma posesión de las parcelas e instalaciones que fueron objeto de las concesiones cuya titularidad ostentaba Astilleros de Sevilla S.A. en el Puerto de Sevilla.

ADO/00486/11

Decisión respecto de los efectos de la extinción del título de que es titular la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, inicialmente otorgada a la Consejería de Educación y Ciencia por O.M. de 16 de mayo de 1.990, con destino a la ocupación de una parcela de 4.457,50 metros cuadrados, con destino a Centro de Proceso de Datos y Centro de Investigación de Micro Electrónica, en el sentido de determinar el mantenimiento de las obras e instalaciones ejecutadas al amparo del citado título habilitante.

● *Puerto - Ciudad*

ADO/00481/11

Otorgamiento de concesión administrativa a Acuario del Descubrimiento S.L. para ocupar terrenos e instalaciones situados en la zona de servicio del Puerto de Sevilla, pertenecientes al dominio público portuario estatal, destinada a la ejecución de las obras y explotación del Centro de Interpretación del Río Guadalquivir (Acuario de Sevilla). 1ª Fase.

● *Plan de empresa*

ADO/00464/11

Aprobación del Plan de Empresa 2012, fase presupuestaria de la Autoridad Portuaria de Sevilla, del proyecto de presupuestos para el ejercicio 2012 y del programa de actuación plurianual 2012-2014, y delegación en el Presidente para la firma del acta del Plan de Empresa 2012 y autorización en el Presidente para la aprobación de reajustes de dotación entre las partidas de gastos de explotación sin variación en el total presupuestado.

● *Cuentas*

ADO/00417/11

Aprobación de las cuentas anuales del ejercicio 2010 y aplicación de resultados.



● *Personal*

ADO/00374/11 Nombramiento de representante de la Autoridad Portuaria de Sevilla en el Consejo de Administración de la Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Sevilla.

ADO/00391/11 Nombramiento Vicepresidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

ADO/00489/11 Modificación de las normas relativas al régimen de indemnizaciones y dietas por razón de servicio para el personal laboral de la Autoridad Portuaria de Sevilla, excluido del Convenio Colectivo.

● *Asociaciones*

ADO/00393/11 Aprobación de la adhesión de la Autoridad Portuaria de Sevilla a la Asociación para la Investigación, Desarrollo e Innovación de Doñana, como miembro fundacional del Centro Tecnológico para el Desarrollo Sostenible Doñana.

● *Logística*

ADO/00424/11 Autorización de la transmisión de las acciones de Abertis Logística SAU, accionista mayoritario de Sevisur Logística S.A. (concesionario y gestor de la ZAL Batan) a favor de Saba Infraestructuras S.A.

● *Medio ambiente*

ADO/00439/11 Aprobación de convenio a suscribir entre Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea en la Ría del Guadalquivir.

● *Participación en organismos*

ADO/00462/11 Elevación al Ministerio de Fomento de designación de representante de la Autoridad Portuaria de Sevilla en el Consejo del Agua de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir.

● *Órganos consultivos*

ADO/00490/11 Modificación de la norma 2.7 de las de funcionamiento del Consejo de Navegación del Puerto de Sevilla.

CONSEJO DE NAVEGACIÓN Y PUERTO

Composición

El Consejo de Navegación y Puerto de Sevilla, se integra por un total de cuarenta miembros representativos de diversas instituciones, organismos, empresas o particulares interesados en el buen funcionamiento y desarrollo del Puerto de Sevilla.

- *Comandancia Militar de Marina*
- *Capitanía Marítima*
- *Junta de Andalucía*
- *Ayuntamiento de Sevilla*
- *Ministerio de Fomento*
- *Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*
- *Ministerio de Comercio-ICEX*
- *SOIVRE*
- *Jefatura de Costas*
- *Aduanas*
- *Cámara de Comercio*
- *Colegios Profesionales*
- *Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios del Puerto de Sevilla*
- *Empresas Consignatarias*
- *Empresas Estibadoras*
- *Empresas Navieras*
- *Agencias de Aduanas*
- *Empresas Concesionarias*
- *Empresas Transitarias*
- *Sindicatos más representativos*
- *RENFE*
- *Club es y Federaciones Deportivas*
- *Prácticos*
- *Remolcadores*
- *Amarradores*
- *Usuarios del Puerto*

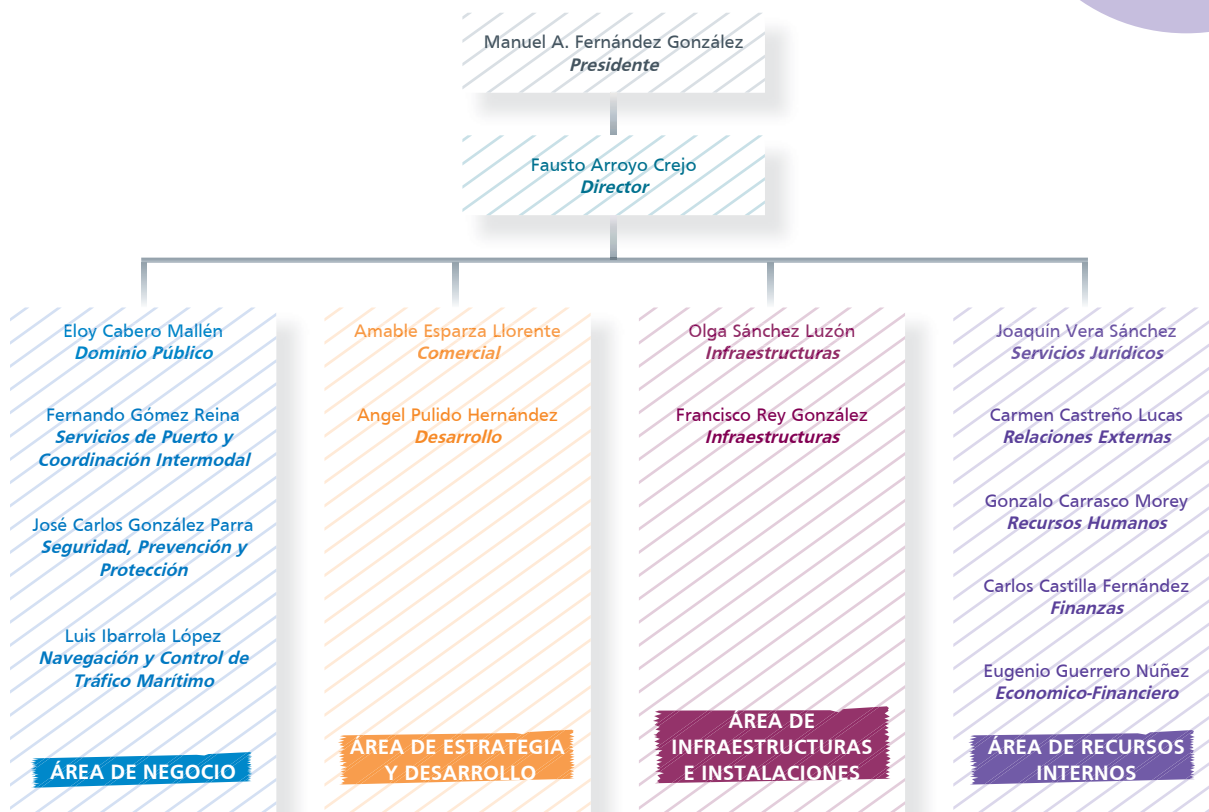
Principales informes emitidos en reuniones celebradas en 2011

Comisión de navegación

- ⊙ Entrada en funcionamiento de la funcionalidad náutica de la nueva esclusa del Puerto de Sevilla.
- ⊙ Actualización de tarifas del servicio portuario de amarre/desamarre de buques.
- ⊙ Actualización de tarifas del servicio portuario de remolque de buques en el Puerto de Sevilla.
- ⊙ Pliego de condiciones particulares para el ejercicio de la actividad comercial de tareas de manipulación y apoyo a la explotación del PIF del Puerto de Sevilla.
- ⊙ Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el Puerto de Sevilla.
- ⊙ Informe relativo al servicio de Remolque.
- ⊙ Propuestas relativas al servicio de Remolque.

ESTRUCTURA DE GESTIÓN

Estructura organizativa



ESTRUCTURA SOCIAL

La representación social, tiene su máxima expresión en:

- Comité de Empresa, formado por 5 representantes del sindicato CC.OO y 4 representantes del sindicato UGT.
- Secciones Sindicales.

El Comité participa a través del Comité de Seguridad y Salud Laboral, la Comisión Local de Competencias y la Comisión de Control del Plan de Pensiones en aspectos como la prevención de riesgos laborales, el desarrollo del sistema por competencias y la supervisión y gestión de todos los aspectos relacionados con el plan de pensiones de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

ESTRUCTURA DE CONTROL

La actividad de la Autoridad Portuaria es auditada y controlada de forma externa en distintas vertientes y con diferente periodicidad, anualmente la intervención General de la Administración del Estado realiza el Control Financiero y la Auditoria Operativa y de Cumplimiento; el Organismo Público Puertos del Estado realiza el Control de Objetivos y del Plan de Actuación de la entidad; igualmente se auditan de forma externa las cuentas, en el año 2011 por la empresa Espaudit, S.A. y el sistema de gestión de calidad, de forma interna por la empresa IMP Consultores Operaciones, S.L. y externa por la empresa BVQI. Además en el año 2011 se han realizado controles:

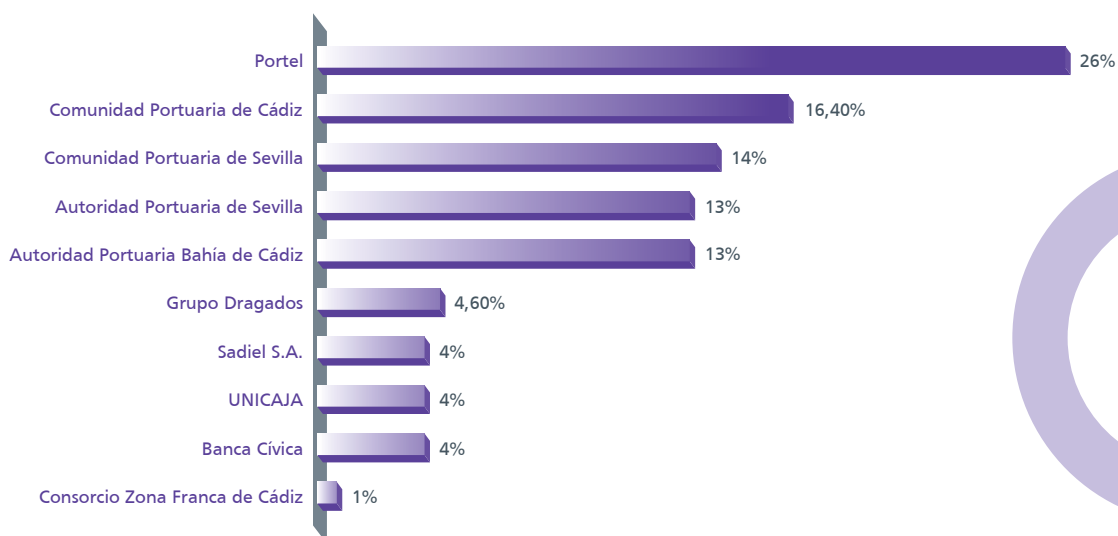
- Control realizado a través de la empresa KPMG Auditores, S.A., en nombre de Puertos del Estado, sobre verificaciones exigidas en los artículos 4 y 8 del Reglamento CE nº 1386/2002 y en el reglamento 16/2003 de la Comisión relativos a la subvención de Fondos de Cohesión y Fondos FEDER 2007-2013 en la APS.
- Inspección Ordinaria de Funcionamiento y Contratación del Ministerio de Fomento en cumplimiento del Programa de Inspección 2011.

SOCIEDADES PARTICIPADAS

Serviport Andalucía S.A.

La Sociedad tiene como objeto social la prestación de todo tipo de servicios relacionados con el campo de las telecomunicaciones, la informática, la logística, la formación, la ingeniería y, en general, con la aplicación de nuevas tecnologías, así como el desarrollo, implantación y comercialización de dichos sistemas.

COMPOSICIÓN DE LA SOCIEDAD



Durante el ejercicio 2011 la incertidumbre y el tono negativo han caracterizado no sólo a los mercados, sino a todo el sistema productivo en nuestro país. Las distintas estrategias que se han implementado durante el año han dado lugar a pequeñas rentabilidades positivas que han determinado que, afortunadamente, el resultado sea positivo.

En el ejercicio 2011 la cifra de negocio ha sido de 1.550.199,59 €.

La plantilla durante 2011 ha sido de 19,99 colaboradores, inferior a la plantilla media durante 2010 que fueron de 20,97.

El EBITDA (Beneficio antes de impuestos, intereses y amortizaciones) ha representado un 1,87 % frente al obtenido el año pasado que representó el 2,98 %.

Los resultados después de impuestos, incluyendo los financieros, han ascendido a 2.779,27 €, frente a los 22.011,98 que se obtuvieron en 2010. Esta bajada en beneficios, al igual que la bajada en el EBITDA, se justifica por las correcciones de créditos incobrables que se han tenido que llevar a cabo.

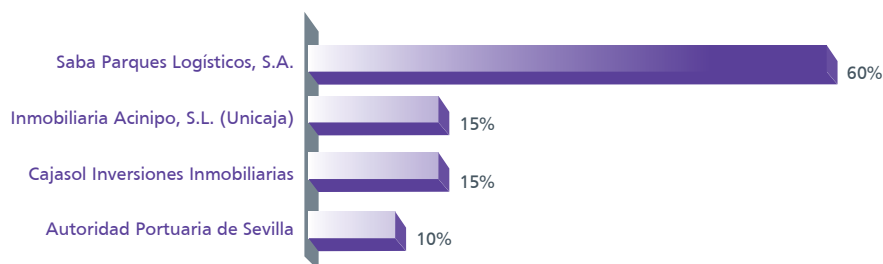
Se continúa con la política de constitución de reservas fijada en años anteriores, destinando el 10% del resultado a la constitución de las reservas legales a la que está obligada la sociedad y el resto a reservas voluntarias.

Podemos concluir afirmando que las cuentas de la sociedad al 31.12.2011 reflejan una situación saneada con un neto patrimonial de 825.612,85 euros; y que estas cuentas expresan la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera, como así se corrobora en el informe emitido por los auditores.

Sevisur Logística S.A.

AÑO DE CONSTITUCIÓN	CAPITAL SOCIAL + PRIMA DE EMISIÓN	TOTAL PATRIMONIO NETO
2003	19.939.000 €	21.676.000 €

ACCIONISTAS



2011 ha supuesto un año de consolidación en la actividad de la sociedad. Tras el periodo de crecimiento constante tanto en inversión como en actividad desde su creación en 2003, durante 2011 no se han realizado nuevas inversiones en desarrollo, tratando de consolidar la situación alcanzada con un alto nivel de ocupación, entorno al 80%. Esta ralentización del proceso de desarrollo de la ZAL ha hecho posible una mayor reflexión con un claro objetivo de mantener lo alcanzado, optimizar los gastos operativos y buscar nuevas fórmulas de crecimiento.

Las cuentas han sido auditadas, sin salvedades, por Price Waterhouse Coopers y se han obtenido unos resultados después de impuestos de 799.000 €, pese a la desfavorable coyuntura económica.

2 ACTIVIDAD

ACTIVIDAD EXTERNA

27 Desempeño económico-social

27 Tráficos

40 Inversión pública

40 Mejora del Acceso Marítimo

56 Adecuación de calados en las dársenas del Puerto de Sevilla

57 Instalación de nuevos sistemas de elevación y giro en el puente de ferrocarril de las Delicias

58 Inversión privada

62 Principales Indicadores de Gestión

66 Mapa General de Servicios

69 Desempeño ambiental

69 Mejoras ambientales y de ejecución aplicadas a los dragados de mantenimiento que realiza la Autoridad Portuaria de Sevilla

ACTIVIDAD INTERNA

74 Gestión de personas

74 Personas en la APS

75 Orientación del desarrollo de personas a los objetivos estratégicos

77 Política retributiva

77 Conciliación de la vida laboral y personal

77 Igualdad

77 Relaciones empresa - trabajadores



Actividad EXTERNA

DESEMPEÑO ECONÓMICO - SOCIAL

Tráficos

El crecimiento medio en 2011 alcanza el 5%, registrando un tráfico de 4,6 millones de toneladas. El avance más destacado se produce en la mercancía general, la de mayor valor añadido, con un crecimiento superior al 12%, que pasa a ser el grupo mayoritario.

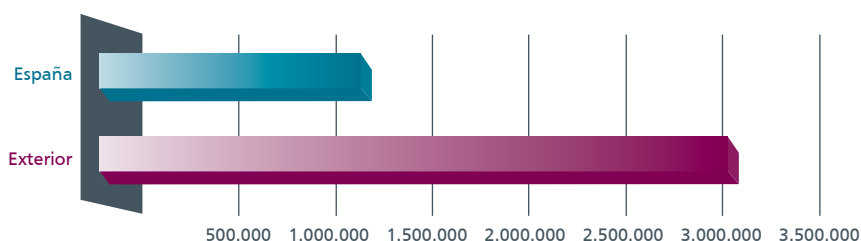
Sin dejar de ser puerto de embarque y desembarque de los sectores agrícola y siderúrgico, Sevilla destaca por ser puerto clave en la logística de importación, exportación y distribución de bienes de alto valor añadido. La cifra de 164.000 TEU y 2,2 millones de toneladas de mercancía general sitúan al Puerto de Sevilla en el Top Ten del ranking de recintos portuario en tráfico comerciales de importación y exportación en contenedor.

	2011	2010
Barcos	1.209	1.181
Trenes	1.258	969

	Toneladas	Sobre 2010
Graneles líquidos	357.724	+ 53,36 %
Graneles sólidos	1.997.898	- 6,35 %
Mercancía general	2.243.245	+ 12,22 %
Total mercancías	4.598.867	+ 5,34 %

	2010		2011	
Carga	2.102.339	48,1%	2.415.661	52,5%
Descarga	2.263.250	51,9%	2.183.206	47,5%
Cabotaje	1.227.279	28,1%	1.351.119	29,4%
Exterior	3.138.310	71,9%	3.247.748	70,6%

	2010	2011	%
Carga	2.102.339	2.415.661	+ 14,90
Descarga	2.263.250	2.183.206	- 3,54



El balance general de la actividad portuaria en 2011 es altamente positivo, al incremento de las toneladas movidas en el recinto portuario cabe unir la orientación estratégica de sus tráficos y las perspectivas que genera la confirmación de que Sevilla forma parte de la red prioritaria y estratégica europea, TEN-T, el puerto, la vía navegable y Sevilla que se incluye en el corredor ferroviario del Mediterráneo y Central, propuesta realizada por la Comisión Europea en la revisión de la red transeuropea de transportes en el mes de octubre de 2011. La consolidación como nodo logístico intermodal en el sur de España genera nuevas posibilidades de expansión y crecimiento para las empresas de la Comunidad Logística Portuaria Sevillana.

TRÁFICO MARÍTIMO

Mercancía contenerizada

Cumpliendo las previsiones realizadas la mercancía contenerizada ha alcanzado un registro de 1.270.000 toneladas. Este tipo de mercancía es el de mayor crecimiento de los últimos años, un 40% desde el año 2006. Teniendo en cuenta el valor añadido que comporta el contenedor, el Puerto de Sevilla está experimentando un crecimiento no sólo cuantitativo de sus tráficos, sino cualitativo, lo que es fruto de una estrategia planificada para atraer este tipo de tráficos. El afianzamiento de la posición logística del Puerto de Sevilla genera este crecimiento: las líneas regulares con Canarias, Norte de Europa, Norte América, etc., y la conexión intermodal con ferrocarril hacia el interior de la península, Madrid, Tarragona y Valencia. Especialmente relevante es el puente logístico (tren + barco) entre el interior peninsular-Sevilla-Canarias.



TEUs	Sobre 2010		
164.642	+ 7,88 %		

	2010	2011	%
Toneladas contenerizadas	1.127.088	1.269.603	+ 12,64

TEUs Importación/Explotación

TEUs	Sobre 2010
22.524	+ 3,25 %

TEUs Entrada/Salida Nacional

TEUs	Sobre 2010
142.118	+ 8,66 %



Sector siderometalúrgico

Los productos siderúrgicos han cerrado un año muy favorable con un incremento del 19% y un registro de 721.000 toneladas. Las factorías Siderúrgica Sevillana en Alcalá de Guadaira y Siderúrgica Balboa en Jerez de Los Caballeros, han generado la exportación de 600.000 toneladas de su producción, superando ampliamente el año anterior y consolidando la tendencia de los últimos años. Las chatarras para la industria siderúrgica han crecido un 14,9%.

Vinculadas al sector siderometalúrgico (chatarra y productos siderúrgicos)

	Toneladas	Sobre 2010
Total	1.333.549	+ 17,39 %

Graneles sólidos

Los graneles sólidos han cerrado 2011 con un descenso del 6,3%, motivado fundamentalmente por la acusada caída de la actividad en el sector de la construcción que se ha traducido en una disminución del tráfico de cemento y clinker de casi el 70% con respecto a 2010. El grupo agroalimentario de mercancías (abonos, cereales y piensos y forrajes) ha tenido una tónica de mantenimiento respecto al año anterior.

La entrada en servicio de la nueva esclusa Puerta del Mar ha abierto nuevas posibilidades para el tráfico de graneles sólidos al permitir el acceso de buques de mayores dimensiones y ha supuesto una mejora para las operaciones de segundo puerto para cargas de hasta 15.000 toneladas, en las que se ha reducido significativamente la necesidad de descarga de parte del cargamento en otro puerto para poder acceder por la ría del Guadalquivir con el calado actual. En diciembre de 2011 entró en el puerto de Sevilla el mayor buque de su historia con una manga de 30 metros para realizar una operación de carga de trigo de 14.000 toneladas.

Vinculadas al sector agroalimentario (cereales y abonos)

	Toneladas	Sobre 2010
Total	982.631	- 12,75 %

Vinculadas al sector de la construcción (cemento)

	Toneladas	Sobre 2010
Total	65.161	- 65,95 %



Graneles líquidos

Los graneles líquidos han pasando de las 233.000 toneladas en 2010 a las 358.000 toneladas en el ejercicio 2011. En el este año se ha materializado la inversión en una nueva terminal de logística de líquidos lo que supone una gran oportunidad para la mejora de la eficiencia y calidad del servicio logístico integral al sector de empresas vinculadas a los graneles líquidos (aceites, fertilizantes, productos químicos, vinos etc.).

	Toneladas	Sobre 2010
Total	358.000	+ 53,65 %

PRODUCTOS QUE EXPERIMENTAN INCREMENTOS SIGNIFICATIVOS EN EL AÑO

Vinos, bebidas, alcoholes y derivados

	Toneladas	Sobre 2010
Total mercancías	160.740	+ 215 %

Otros minerales

	Toneladas	Sobre 2010
Total mercancías	30.549	+ 46 %

Pescado congelado, en forma de mercancía general

	Toneladas	Sobre 2010
Total mercancías	9.568	+16 %

Biodiesel

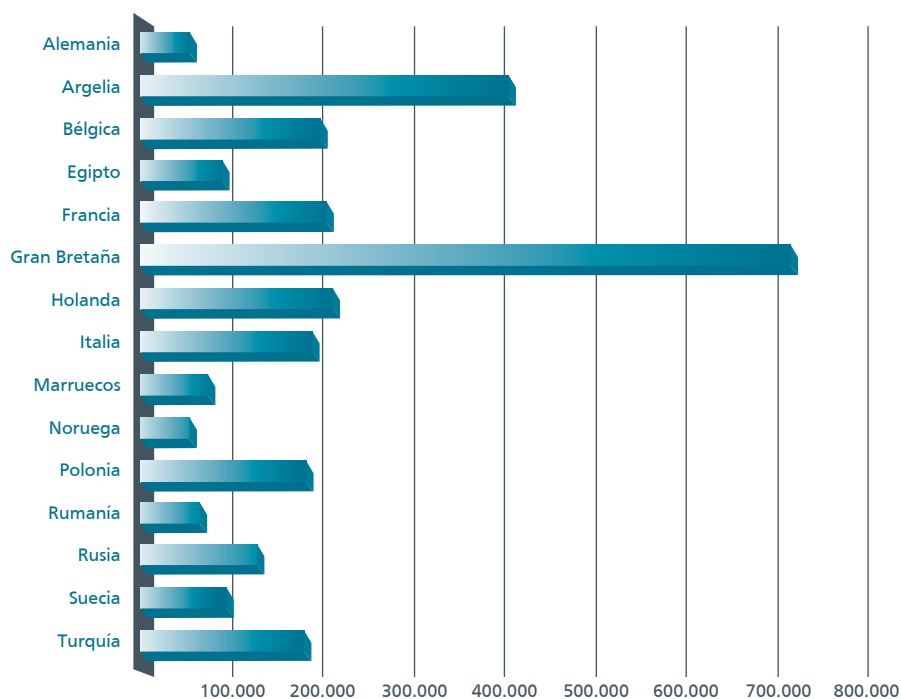
	Toneladas
Total mercancías	12.125

A partir de 2011 se dan los datos correspondientes a esta mercancía segregados de productos químicos



PRINCIPALES PAISES DE ORIGEN Y DESTINO DE LA MERCANCÍA

Por encima de las 50.000 toneladas



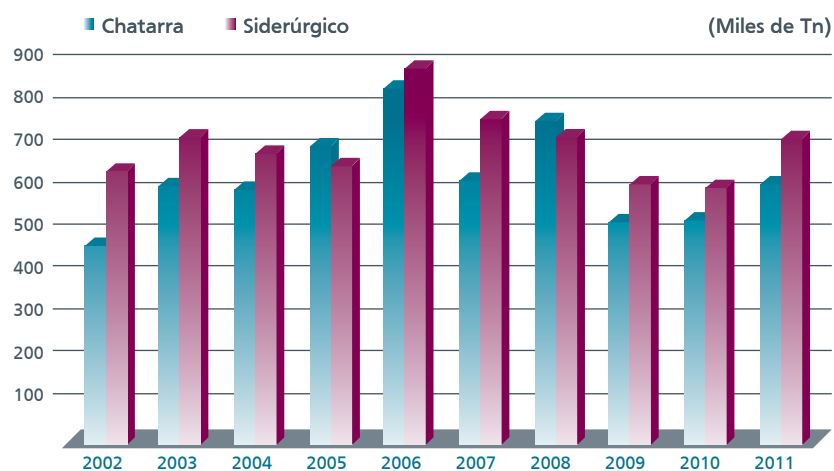
EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES GRUPOS DE MERCANCÍAS

(Miles de Tn)

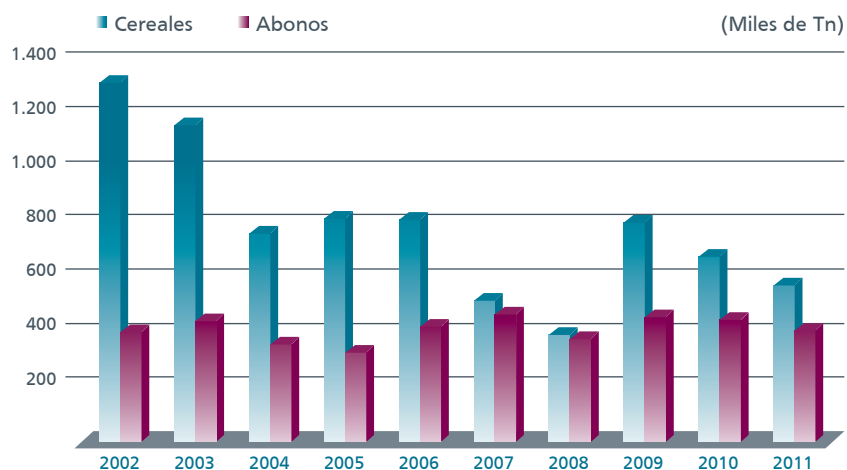
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Chatarras	467	609	600	704	840	622	765	522	529	612
Siderúrgicos	642	725	687	655	887	767	725	612	606	721
Cereales	1318	1163	763	819	814	516	390	807	680	574
Abonos	400	441	356	325	423	465	378	456	445	408
Cemento	389	469	365	391	403	388	357	396	191	65



Evolución del Tráfico vinculado al Sector Siderometalúrgico



Evolución del Tráfico vinculado al Sector Agroalimentario



Evolución del Tráfico vinculado al Sector de la Construcción

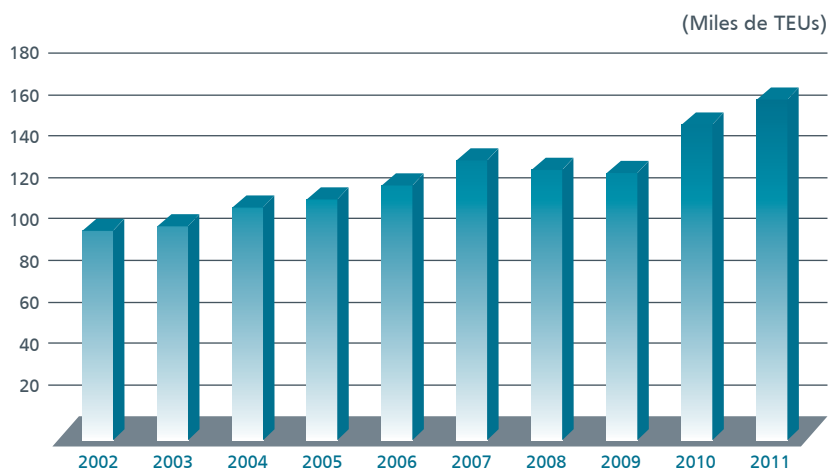


TRÁFICO CONTENERIZADO

Evolución del Tráfico de Contenedores

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TEUs	101	103	112	116	123	135	130	129	152	164

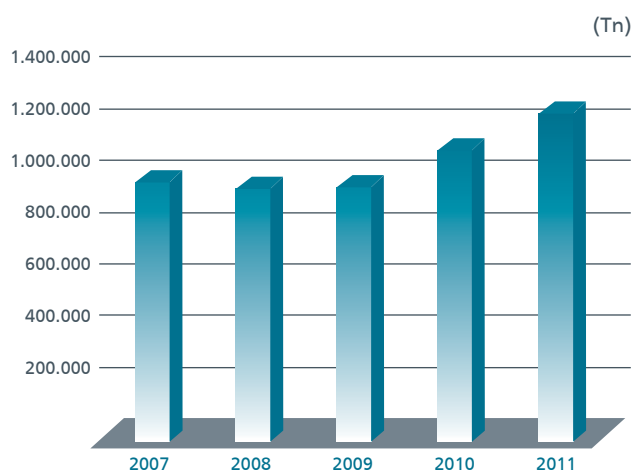
(Miles de TEUs)



Evolución de Mercancías en Contenedores

	2007	2008	2009	2010	2011
Toneladas de mercancías	1.006.155	979.064	985.237	1.127.088	1.269.874

(Miles de Tn)



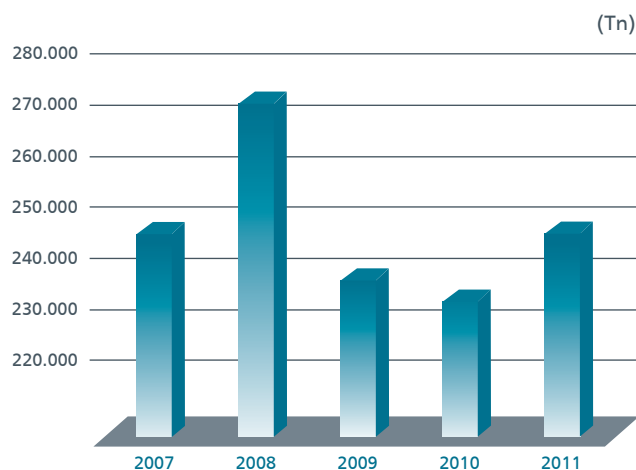
(Tn)



TRÁFICO CARGA RODANTE

Evolución del Tráfico RO-RO

	2007	2008	2009	2010	2011
Toneladas de mercancías	247.107	271.707	238.080	233.825	247.527



COMPARATIVA DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN TERMINALES PRIVADAS EN CONCESIÓN Y EN MUELLES PÚBLICOS GESTIONADOS DIRECTAMENTE POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

	2007	2008	2009	2010	2011
Tráfico terminales concesión	1.642.296	1.629.578	1.694.909	2.023.310	2.159.012
	35%	36%	38%	46%	47%
Tráfico muelles AP Sevilla	3.075.681	2.955.093	2.806.583	2.342.279	2.439.855
	65%	64%	62%	54%	53%



CRUCEROS

La entrada en servicio de la nueva esclusa Puerta del Mar ha posibilitado el acceso hasta Sevilla de una tipología de buques de cruceros de mayores dimensiones, como el Braemar, que con una eslora de 195 metros y 28 de manga, no habría podido acceder con la antigua infraestructura de acceso al puerto.

Estas nuevas infraestructuras seguirán impulsando el crecimiento de tráfico de cruceros que, en 2011 creció un 29,4%, alcanzando los 16.058 cruceristas y 57 escalas.

Buque	Armador
Belle de Cadix (44 escalas)	Croisi Europe
Corinthian II (3 escalas)	International Shipping Partners Inc
Island Sky (2 escalas)	International Shipping Partners Inc
Seabourne Pride (2 escalas)	Seabourn Cruises
Spirit of Adventure (2 escalas)	Saga Cruises
Vistamar	Plantour
Deustchland	Peter Deilmann Reederei
Braemar	Fred Olsen
Minerva	Swan Hellenic



TRÁFICO FERROVIARIO

Con los datos de tráfico registrado en 2011, el Puerto de Sevilla reafirma su consolidación como nodo intermodal de referencia en el sur de España y como el recinto portuario de Andalucía con mayor movimiento en las conexiones intermodales entre el transporte marítimo y el ferroviario.

Tráfico Ferroviario Total	1.258 trenes
Composiciones ferroviarias de contenedores	1.012
TEUs transportados	36.432
Mercancía contenerizada	261.074

Mercancías transportadas

Contenedores

Chatarra

Vehículos

Transformadores

Productos siderúrgicos y líquidos

Operadores ferroviarios

Activa Rail

Renfe Mercancías

Tracción Rail



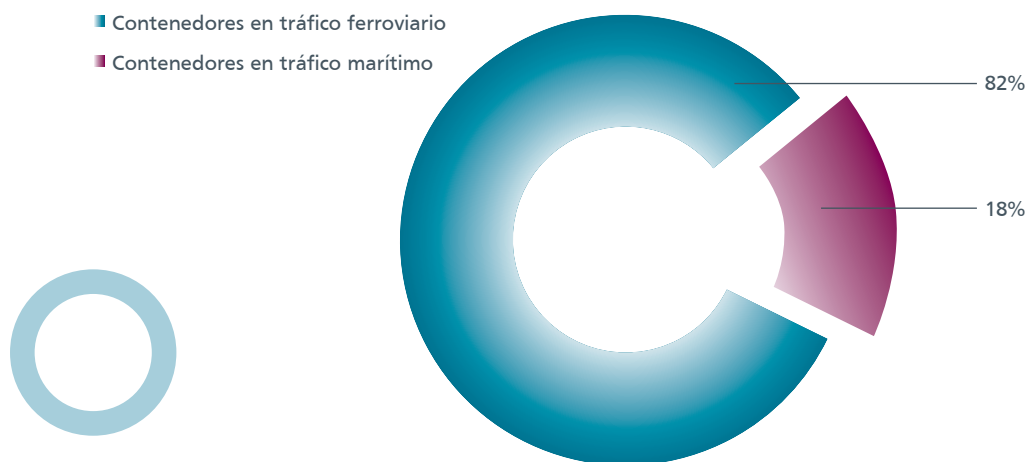
En la red europea

Sevilla forma parte del corredor ferroviario del Mediterráneo y Central. En la propuesta realizada por la Comisión Europea de la revisión de la red transeuropea de transportes en el mes de octubre de 2011. Esto 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 con el transporte ferroviario de mercancías.

Posicionamiento logístico e intermodal

En 2011 las composiciones ferroviarias de contenedores que se expidieron desde el Puerto de Sevilla han sido 1.012. El movimiento ferroviario alcanzó los 36.493 TEU y 261.074 toneladas netas de mercancía, lo que reafirma la consolidación del Puerto de Sevilla como nodo intermodal de referencia en el sur de España y como el recinto portuario de Andalucía con mayor movimiento en las conexiones intermodales entre el transporte marítimo y el ferroviario.

Esta intensa actividad supone una participación del ferrocarril del 18% en los tráficos intermodales y logísticos del puerto de Sevilla, una cifra muy destacada por ser uno de los ratios mayores de los puertos españoles.

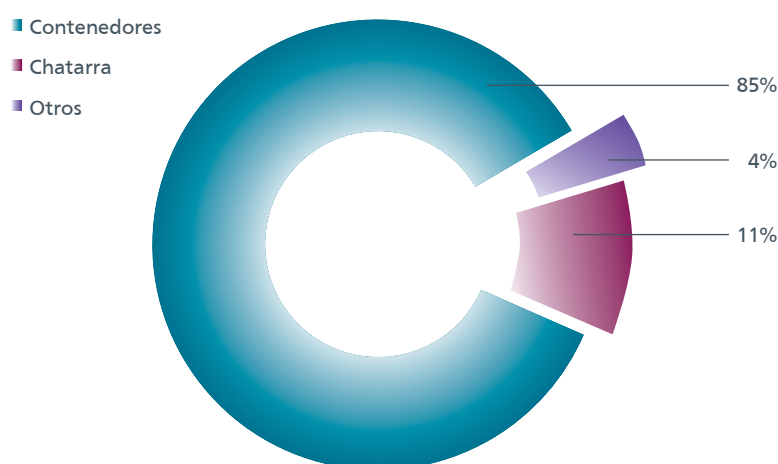


La intensificación de la colaboración entre la Autoridad Portuaria de Sevilla y ADIF con el objetivo de agilizar los movimientos ferroviarios y alcanzar el pleno desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario ha permitido alcanzar estos resultados a partir de una oferta diversificada de operadores ferroviarios en competencia.

En 2011 operaron desde el Puerto de Sevilla las empresas ferroviarias: Activa Rail, que contabilizó 556 composiciones en el año, Renfe Mercancías, con 440 composiciones y Tracción Rail con 18 composiciones (inicio de actividad en noviembre 2011).

Servicios ferroviarios	
Servicios semanales	21
Conexiones	Madrid, Valencia, La Roda de Andalucía, Tarragona

El impulso del tráfico ferroviario unido al crecimiento continuado de la actividad de almacenaje, consolidación y distribución de cargas en la ZAL Batán han permitido materializar el puente logístico (tren + barco) Península-Sevilla-Canarias gestionado por las empresas OPDR Canarias, Contenemar y Boluda Lines, como servicio preferente para numerosas empresas de distribución y logísticas.



Mejora de las infraestructuras y los servicios ferroviarios

Con respecto a las infraestructuras interiores al recinto portuario, en 2011 se han incorporado más de 7 kilómetros de nuevas vías en el sur de la zona portuaria, que conectan la zona este y oeste del puerto a través del puente de ferrocarril de la nueva esclusa y que suponen el cierre del anillo ferroviario interno, garantizando el servicio a las zonas de expansión, Dársena del Cuarto y El Verde. Este año se ha actuado también sobre el puente de Delicias, cierre del anillo ferroviario en el lado norte, para adecuarlo al tránsito de composiciones de 800 Tn con la instalación de nuevos sistemas de elevación y giro.

La calidad de las circulaciones, flexibilidad de horarios y la capacidad se incrementará mediante la ejecución del Nuevo Acceso Ferroviario La Salud pendiente de licitación por el Ministerio de Fomento. Se trata del proyecto de ejecución de un acceso directo en paso a distinto nivel sobre la vía de ancho convencional Sevilla – Cádiz. Este proyecto, en fase de redacción por parte del Ministerio de Fomento, evitará las maniobras en la estación de la Salud, permitiendo el acceso directo electrificado al recinto portuario. Ello redundará en una significativa disminución de tiempo y de coste en el transporte.

TRANSPORTES ESPECIALES

Transformadores de hasta 350 toneladas, que fabricados en la factoría de ABB en Córdoba se exportan por el Puerto de Sevilla.

El Puerto de Sevilla, demuestra su capacidad logística y versatilidad para el transporte y manipulación eficiente para las cargas de grandes dimensiones y alto valor añadido.



Inversión pública

	(miles de euros)		(millones de euros)
Inversión pública total 2011	31.925	Inversión prevista 2012 - 2014	66
Inversión en MAM 2011	28.992	Inversión prevista en MAM	38

MEJORA DEL ACCESO MARÍTIMO

El planteamiento estratégico de la Autoridad Portuaria con esta mejora del acceso marítimo significa alcanzar las mejores condiciones de competitividad que necesitaba el puerto para dar un salto cuantitativo de relevancia. El nuevo acceso marítimo permite la entrada de prácticamente toda la flota intracomunitaria lo que abre enormes posibilidades para el comercio marítimo y con ello el desarrollo de la actividad económica de todo el ámbito de influencia de la zona portuaria.

Esclusa Puerta del Mar

La esclusa Puerta del Mar supone la adecuación del puerto de Sevilla al estándar del tamaño de la flota para las transacciones de la región marítima europea, principal hándicap del puerto para competir en el transporte marítimo ya que la antigua esclusa reducía el acceso de barcos al recinto de Sevilla a los tipo medio. La posibilidad de acceso de barcos de mayores dimensiones tiene como primera derivada una fuerte reducción de los costes de escala y flete, lo que fortalece el potencial logístico de la plataforma Puerto de Sevilla. En el año que lleva en funcionamiento la nueva infraestructura se ha producido una mejora de las operaciones de segundo puerto para cargas de hasta 15.000 toneladas, en las que se ha reducido significativamente la necesidad de descarga de parte del cargamento en otro puerto para poder acceder por la ría del Guadalquivir con el calado actual.



Dimensiones

Eslora 280 metros
Manga 39 metros
Calado 11 metros

Tiempo de operación

15 minutos

Doble esclusada

Para buques de hasta 130 metros

Su entrada en servicio en 2011, que habilita el acceso al Puerto de Sevilla de buques de mayores dimensiones, hasta 39 m de manga, y la disponibilidad de un clúster de empresas de servicios logísticos competitivos y eficientes hace viable económica y técnicamente el desarrollo de operaciones de importación y exportación de grandes volúmenes. Numerosas empresas del tejido económico de Andalucía Occidental, Extremadura y centro peninsular vinculadas a la importación y exportación han utilizando los servicios desplegados en el Puerto de Sevilla, tal como refleja el crecimiento acumulado del 6% en el período desde enero a noviembre de 2011.

SECTOR LOGÍSTICO

- Terminales de Contenedores
- Corredor marítimo Sevilla – Canarias
- Servicios con Hub Las Palmas
- Servicios SSS con Norte de Europa y Mediterráneo
- Servicios con Hub Tarragona
- Plataforma distribución regional
- Plataforma distribución metropolitana ZAL Batán
- Líneas regulares:
 - ⊙ Canarias
 - ⊙ Europa
 - Holanda, Malta, Portugal, Reino Unido, Turquía y principales puertos europeos
 - ⊙ África
 - África Occidental, Sudáfrica, Camerún, Costa de Marfil, Kenia, Marruecos, Mauritania, Senegal, y Tanzania
 - ⊙ América del sur y Centroamérica
 - Argentina, Brasil, Cuba, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, Martinica, México, Nicaragua, Republica Dominicana, Uruguay y Venezuela
 - ⊙ América del Norte
 - USA y Canadá
 - ⊙ Asia
 - China, Ceilán, India e Israel
 - ⊙ Oceanía
 - Australia y Nueva Zelanda
- Conexión FFCC con Madrid, Valencia, Tarragona, Barcelona, Puertollano, Córdoba y Extremadura
- Logística frío (-25° C)
- Logística automóvil

SECTORES INDUSTRIALES

- Aeronáutico
- Combustibles
 - ⊙ Biodiesel
- Construcción
- Construcción naval
- Equipos Eléctrico y de Telecomunicaciones
- Maderas
- Productos Agroalimentarios
 - ⊙ Cereales
 - ⊙ Harinas
- Productos Químicos
- Productos Siderometalúrgicos



Su ejecución ha supuesto

- La ampliación y el cierre del anillo de comunicación interno viario y ferroviario.
- La incorporación de 100 hectáreas de terreno a la dársena interior que estarán destinadas a nuevas terminales e industrias asociadas.
- El refuerzo del sistema de defensa de la ciudad frente a las riadas.





En la actualidad 15.000 empleos están ligados a la actividad portuaria, de los cuales el 25 por ciento está generado de forma directa por la industria portuaria y el 75 por ciento es generado por la industria dependiente del puerto.

Con la puesta en funcionamiento de las infraestructuras de MAM se estima un nivel de generación de 17.000 empleos.

La entrada en servicio de la primera de las infraestructuras de la MAM y el Dragado de Profundización de la canal navegable de la Eurovía Guadalquivir, que está previsto realizar, y que es imprescindible para conseguir de forma completa las ventajas que aporta la nueva esclusa por ser ambas obras complementarias, completan el eje básico de la estrategia de la Autoridad Portuaria para convertir el Puerto de Sevilla en nodo logístico de importancia para la UE en el Sur de España. La Comisión Europea ha reconocido la posición logística del puerto al integrarlo en la red de transporte estratégica y prioritaria de Europa, así como la vía navegable E-60-02 Eurovía Guadalquivir.

La vía navegable Guadalquivir, junto al resto de vías navegables europeas, es estratégica y prioritaria para Europa por facilitar el transporte marítimo de mercancías contribuyendo con ello al cumplimiento del compromiso de Kioto de disminución de gases de efecto invernadero.

Actuaciones de mejora de la navegabilidad en la Eurovía Guadalquivir E.60.02

En noviembre 2011 la Eurovía Guadalquivir E.60.02 ha sido declarada proyecto prioritario de la Red TEN-T por la Comisión de la UE (Core Network), que lo sitúa entre las infraestructuras y servicios logísticos claves para el futuro de la UE.

El Puerto de Sevilla es un puerto interior al igual que los grandes puertos de la UE se encuentran en el interior de vías navegables: Rotterdam (20 Km - Rin), Amberes (80 Km - Escalda) y Hamburgo (120 Km - Elba).

El canal de navegación hasta el Puerto de Sevilla discurre inscrito en el Guadalquivir y con carácter general centrado en su cauce (sin afección a las márgenes), con una anchura media de 60 m en un cauce de 400 m de anchura media. La hidrodinámica del río inducida por el equilibrio fluvio mareal, aflora bajos de hasta 5,00 m de profundidad en puntos selectivos del trazado en pleamar. Mediante campañas de dragado anuales, se procede a retirar las arenas acumuladas anualmente en estos bajos y asegurar el calado nominal de 7,00 m.



La navegabilidad del Estuario del Guadalquivir

El paso de las borrascas procedentes del Atlántico Norte¹ sobre la cuenca del Guadalquivir inducen fuertes descargas de agua, que erosionan el suelo. El agua de lluvia y las arenas en suspensión fluyen hasta las presas y pantanos.

En determinados eventos anuales, la intensidad de este fenómeno supera la capacidad de laminación de avenidas de las presas construidas y obliga a desembalses extraordinarios para evitar catástrofes de mayores dimensiones y la pérdida de vidas humanas. Estos desembalses extraordinarios provocan riadas o inundaciones controladas, que movilizan por compuerta de fondo hasta 200 millones de toneladas anuales de arenas.

Estas arenas no se depositan uniformemente en el cauce, sino que debido a la interacción permanente entre la marea y la descarga fluvial forman tramos de depósitos (denominados bajos o barras) y socavan otros (pozas). Además la mayor profundidad tiende a localizarse centrado en el cauce en las zonas de mayor velocidad del agua. En el Guadalquivir, en ausencia de actividad humana los Bajos en pleamar arrojarían una profundidad mínima de 4 m y las Pozas hasta 12 m.

Al menos desde 1850, se complementa esta profundidad mínima natural con una excavación adicional, para crear un itinerario de profundidad mínima asegurada que se denomina canal de navegación (Eurovía Guadalquivir E.60.02). Esta excavación adicional se determina a partir de estudios anuales de localización de Bajos (batimetrías realizadas con sonar y radares multihaz) y medición



¹ El paso de las borrascas procedentes del Atlántico Norte inducen fuertes descargas de agua que superan la capacidad de laminación de las presas construidas y obliga a desembalses extraordinarios para evitar catástrofes de mayores dimensiones. Estos desembalses movilizan por compuerta de fondo hasta 300 millones de toneladas anuales de arenas que se depositan en los puntos bajos del cauce.

de su profundidad. Con esta información se realiza un proyecto técnico de retirada selectiva de arenas de la parte superior de los tramos de Bajos, que se somete a las tramitaciones medio ambientales regladas por ley. Estos proyectos solo retiran material en los tramos de Bajos y en el centro del río y nunca se toca la ribera. La zona de intervención es una banda de 60 m, en una anchura media del cauce de 400 m. La retirada selectiva de arenas en cada tramo de Bajo es muy variable dependiendo del año hídrico y oscila entre 20 cm y 90 cm. El volumen total de arenas retiradas en una campaña anual (dragado de mantenimiento) oscila entre 200.000 Tn y 3 mio de Tn.

En la actualidad, estas intervenciones humanas, campañas de dragado de profundización o de mantenimiento, permiten mantener 4 m adicionales de agua en los momentos de pleamar en los Bajos y habilitar la navegación segura desde la desembocadura del Guadalquivir en Chipiona hasta Sevilla de buques de hasta 7,00 m de calado. Revisten estas obras dos características únicas:

- Modulares, que hace viable acometer campañas sucesivas de mejoras graduales.
- Reversibles, la dinámica de sedimentación del Estuario tiende a rellenar las obras acometidas.

Con el objetivo de minimizar los volúmenes de excavación anuales² y extraer el máximo aprovechamiento de las campañas de dragado, la navegación del Estuario se organiza para que el paso de buques por cada tramo se realice en el momento en que el nivel del agua es más elevado (pleamar) y en consecuencia hay una mayor profundidad de agua disponible. A grandes rasgos la navegación de un buque desde Chipiona hasta Sevilla se inicia en el momento de la pleamar en Chipiona y su velocidad de crucero se acompasa a la velocidad de progresión de la onda de marea en el Estuario. El buque navega los 90 Km hasta Sevilla en 5 a 6 horas.



² Que aparejan menor tiempo de intervención, menores afecciones al equilibrio natural y menor coste de ejecución.

Necesidad de mejorar el calado nominal de la Eurovía Guadalquivir

Las últimas mejoras del calado nominal de la Eurovía Guadalquivir datan de la década de 1970, en la que se implantó los 7,00 m ³. Contrasta esta situación de las infraestructuras de navegación con la evolución de la flota de la marina mercante a la que deben atender: el calado nominal permite navegar buques a plena carga de hasta 10.000 GT, mientras el buque medio de la flota estándar de la región

marítima UE es de 25.000 GT. En el siglo XXI este desfase se ha incrementado hasta poner en riesgo de desaparición por obsolescencia la Eurovía Guadalquivir y el Puerto de Sevilla.

De la mejora de la navegabilidad de la Eurovía Guadalquivir, mayor calado nominal disponible (de 7,00 m a 8,50 m) cabe esperar el acceso hasta el Puerto de Sevilla de buques de mayores capacidades de carga, que redundará en:

- Gran parte de los costes asociados a la explotación de los buques son costes fijos independientes de su tamaño. La mejora de la navegabilidad propuesta disminuirá un 40% el diferencial de flete (€/Tn) respecto a los puertos competidores.
- Esta disminución del coste de transporte marítimo, unido a los ahorros en costes logísticos asociados (terminales especializadas, almacenes, servicios ferroviarios, distribución, etc.) ya disponibles en el recinto portuario, disminuirán notablemente el coste logístico completo de las operaciones de comercio exterior en importación y exportación⁴. Esta disminución permitirá a las empresas del tejido económico metropolitano llegar a sus mercados preferentes con menores costes y su actividad a nuevos mercados. Este aumento de competitividad llevará asociada mayor actividad económica y empleo⁵.
- El acceso a un coste logístico completo ventajoso unido a una amplia disponibilidad de suelos (400 ha) urbanizados a nivel básico, impulsará la instalación de nuevas inversiones industriales y logística. Una base industrial y logística más amplia y diversificada y logística, conllevará un aumento de competitividad, actividad económica y empleo.
- El conjunto de servicios logísticos disponibles (marítimos, ferrocarril, distribución y valor añadido) impulsará el papel de Sevilla Región Urbana como nodo logístico de referencia en el Sur de España, y el impulso a un nuevo sector económico (logística) que complemente los actuales (turístico e industrial).

³ La última mejora de la Eurovía Guadalquivir data de 1986 y consistió en la implantación de una nueva geometría en el cruce de al Barra de Sanlúcar.

⁴ El coste logístico completo llega a ser en algunos casos hasta el 20% del coste final del producto.

⁵ De los estudios de impacto económico realizados por la Universidad de Sevilla en 1998, 2001 y 2003 se concluye que en esos años el recinto portuario de Sevilla albergaba 5.500 empleos directos y 15.000 empleos indirecto o inducidos. El volumen de ventas anuales de las empresas vinculadas al puerto se estableció en 1.200M€. Las recientes implantaciones de empresas en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) arrojan un ratio de 1 empleo por cada 20 m² de suelo logístico.

Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla

Promovido por la Autoridad Portuaria de Sevilla, el proyecto Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla (MAM) tiene como objetivo habilitar la navegación segura de buques de mayores dimensiones que las vigentes entre Chipiona y Sevilla⁶. Esta actuación comporta la construcción de mejoras y su explotación indisoluble y solidaria en todas las infraestructuras que condicionan y limitan la navegabilidad del Estuario del Guadalquivir:

- Esclusa en Punta del Verde, que habilite el acceso de buques de hasta 40 m de manga (anchura).
- Mejora de la navegabilidad de la Eurovía Guadalquivir mediante la retirada de 1,5 m de arenas en tramos determinados del canal de navegación inscrito en 90 Km del Guadalquivir.
- Actividades de mantenimiento de la navegabilidad de la Eurovía Guadalquivir durante 20 años.

La ejecución del proyecto MAM, cada una de las actuaciones que lo integran y las medidas correctoras ambientales, por valor de 250 millones de € ha sido aprobado por el Parlamento en las sucesivas leyes de Presupuestos Generales del Estado desde el año 2004, y programadas para cofinanciación en el marco de Cohesión 2001 – 2007 y en el marco FEDER 2007 – 2013.

En cuanto a los aspectos ambientales del proyecto MAM y cada una de sus actuaciones, han sido declaradas por el Ministerio de Medio Ambiente, previo informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, como “ambientalmente viable” tras el proceso de Declaración de Impacto Ambiental (DIA)⁷. La DIA dispone la ejecución de informes intermedios, incluso de terceros, para ajustar el diseño final y el proyecto constructivo previo a la ejecución de las actuaciones.



⁶ Ejecutado el proyecto de Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla (MAM) el calado operativo del Puerto de Sevilla será de 9,0 m.

⁷ Declaración de impacto ambiental viable mediante resolución del Ministerio de Medio Ambiente publicada en BOE 26 de septiembre de 2003.

Grado de desarrollo en la actualidad del proyecto MAM:

- **Esclusa.** Finalizada la construcción la nueva esclusa Puerta del Mar en la Punta del Verde, está en servicio y cumple plenamente las funciones para las que se diseñó.
- **Eurovía E.60.02.** Se han desarrollado todos los estudios, que la DIA marcaba como previos al dragado de profundización selectiva de la Eurovía Guadalquivir y está programada su ejecución.
- Desde 2004 se han desarrollado las campañas anuales de dragados de mantenimiento.

MAM – Dragado de profundización selectiva

El objetivo del dragado de profundización es asegurar que los buques dispondrán de 8,50 m de calado nominal en la Eurovía Guadalquivir, mediante la eliminación de los Bajos causados por la acumulación anual de fangos. Será necesario la retirada de 9 millones de m³ de arenas no contaminadas⁸.

	Situación actual 2012	Situación tras proyecto MAM
Calado nominal	6,5 m	8,5 m
Anchura media	60 m	80 m
Riberas	Sin intervención	Sin intervención
Mantenimiento anual	1 mio m ³	1,5 mio m ³
Recintos de depósito	Si	Si
Tramos de intervención	Discontinuos	Discontinuos

- Forman parte del proyecto de dragado de profundización en la categoría de medidas compensatorias y correctoras, recogidas en la DIA:
 - ⊙ Construir y mantener la protección de las márgenes del Guadalquivir en Doñana frente a las acciones del mayor oleaje generado por la navegación de buques de mayores dimensiones.
 - ⊙ Seguimiento y en su caso actuaciones de corrección de las playas de La Jara y Bajo Guía.
 - ⊙ Seguimiento y en su caso compensación por afección de la salinidad a arrozceros.

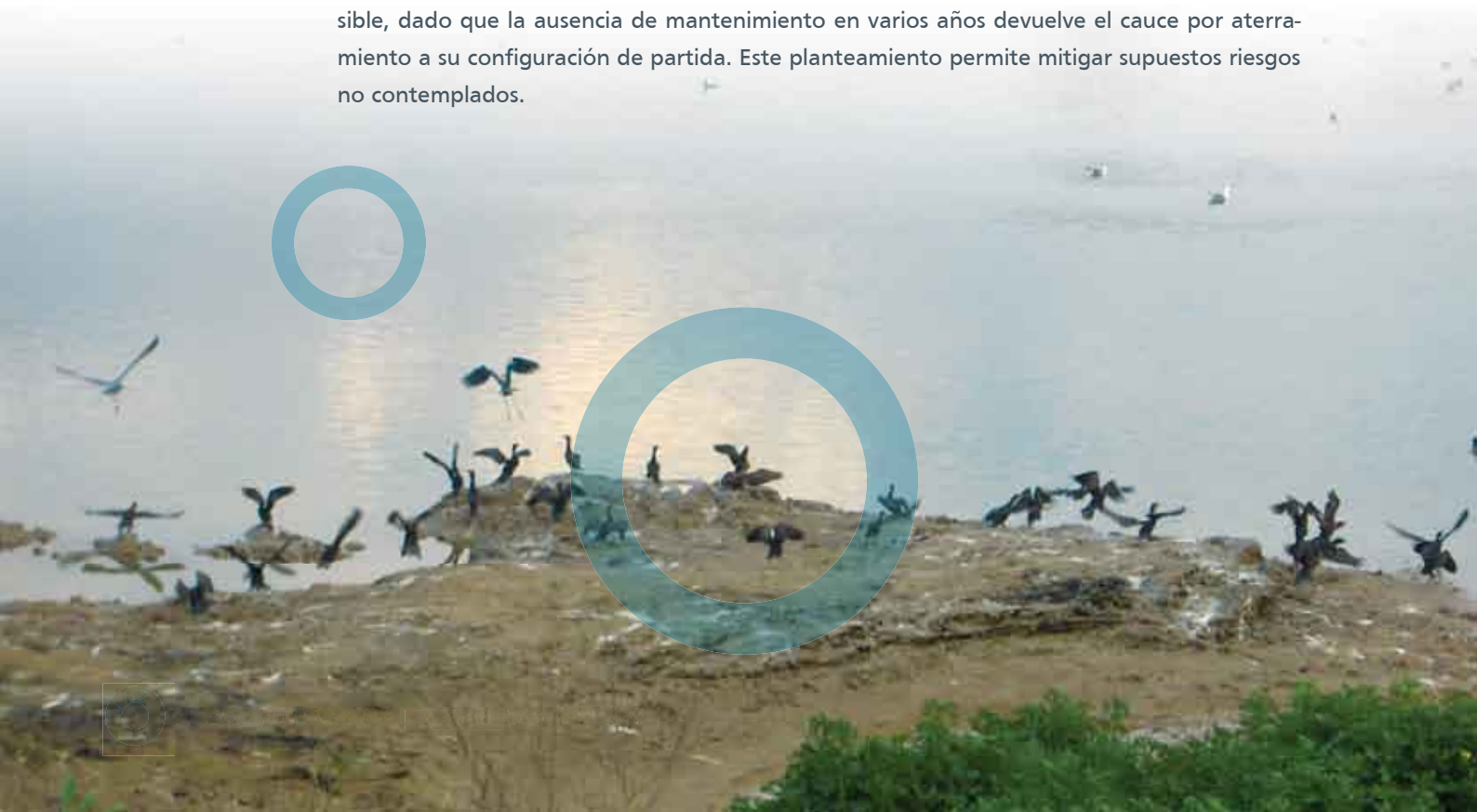
⁸ Las arenas extraídas de la Eurovía Guadalquivir son sometidos a análisis químicos para detectar los contenidos de metales pesados y otros contaminantes, conforme a las recomendaciones publicadas por el CEDEX y adoptadas por el Ministerio de Medio Ambiente. Este análisis se realiza sobre muestras representativas extraídas del fondo antes de las campañas de dragado, muestras extraídas durante la ejecución y muestras extraídas de las zonas de depósito final. En todos los años y en todas las zonas las muestras han sido clasificadas como Categoría 1 (sin contaminación) y destinadas parcialmente a reciclaje en actividades agrícolas, restauración de playas y de construcción.

⊙ Uso y restauración de depósitos de arenas.

⊙ Desarrollo por una Comisión Científica de un protocolo de protección de la flora y fauna de las riberas durante ejecución de la obra y su aplicación.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN CONTEMPLADO EN LAS ACTUACIONES DEL PROYECTO MAM

- *Intervención sobre tramos selectivos.* No se interviene en toda la longitud del cauce. De forma natural el río Guadalquivir conforma un lecho con profundidades que oscilan desde los 4 a los 12 m, dependiendo del equilibrio hidrodinámico entre corriente fluvial y marea. La intervención se circunscribe a los bajos, aquellos tramos en que el lecho natural está a un calado inferior a 8,5 m en bajamar.
- *Intervención alejada de las orillas en zonas sin afección a la biodiversidad.* No se afecta a las riberas, ni a zonas colindantes. De forma natural la anchura del cauce del Guadalquivir oscila entre 400 m hasta 2.000 m en la desembocadura. En los tramos de intervención, la profundización afecta una banda de 60 a 80 m centrada en el cauce.
- *Intervención modulable.* La propia configuración de la actividad de dragado permite avanzar por fases vinculadas a mejoras parciales del calado nominal, que permitan que el entorno gane en confianza. Cada fase lleva asociada una mejora de la actividad de navegación comercial y de la actividad económica.
- *Intervención reversible.* Por su propia naturaleza, los dragados tienen carácter de obra reversible, dado que la ausencia de mantenimiento en varios años devuelve el cauce por aterramiento a su configuración de partida. Este planteamiento permite mitigar supuestos riesgos no contemplados.



El Dragado de profundización y el Estuario

La repercusión de los dragados sobre el Estuario es un compendio de efectos que se interrelacionan entre sí de forma compleja, cuyo balance final es cuantificable a partir del estudio del Estuario realizado por el CSIC. El resultado de la valoración cuantitativa depende de los objetivos ambientales y socio económicos que las Administraciones competentes determinen para del estuario dentro de la Directiva Marco del Agua (Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica).

Enunciados por el estudio los principales efectos del dragado de profundización serían:

- Mejora la renovación de las aguas del estuario. Reduce la asimetría vertical de la onda de marea, su velocidad y las fuerzas turbulentas en el fondo, modifica las corrientes residuales debidas a la marea (que en general son hacia el interior del estuario) mejorando las descargas actuales, los tiempos de residencia y renovación de las aguas estuarias.
- Mejora la capacidad de circulación de las avenidas y reduce la superficie con riesgo de inundación en esas condiciones.
- Reduce la turbidez. Reduce la concentración de sólidos en suspensión que alcanzan la superficie, mejorando la transmisión de la luz y los procesos biológicos asociados a ella (por ejemplo la fotosíntesis).
- No produce cambios significativos en la posición y forma de los máximos de turbidez.
- No produce cambios significativos en el régimen de intrusión salina y su patrón oscilatorio (tapón salino).
- La navegación podría aumentar la erosión en algunos tramos de la margen en el entorno de Doñana. Esta afección queda corregida mediante la actuación de protección de márgenes contemplada en la DIA.



Enunciados por el estudio los principales efectos de las campañas anuales de retirada de arenas (Dragados de mantenimiento) son:

- El dragado de mantenimiento anual que realiza Autoridad Portuaria de Sevilla evita que el Estuario colapse. El dragado de mantenimiento anual tiene su papel en el actual funcionamiento del estuario dado que en caso contrario la profundidad del estuario iría de manera natural a los 4,0 m de profundidad, la onda de marea no ascendería tanto por el estuario y no sería posible la renovación de las aguas, llevando el estuario al colapso.
- Las variaciones asociadas a la ejecución en tiempo, forma y cuantías de los dragados de mantenimiento, sobre las características de la onda de marea, de las curvas de recesión de la salinidad y de los máximos de turbidez están en orden de magnitud de la variabilidad natural del sistema. No constan en los tres años y los numerosos datos recogidos (70 millones) ninguna evidencia de que los dragados de mantenimiento estén en el origen de episodios excepcionales respecto a la variabilidad natural de los parámetros del estuario.



El Dragado de profundización, la salinidad y el sector arrocero

A partir de los estudios temáticos se deduce que el régimen de la descarga desde la presa de Alcalá del Río se ve modificado drásticamente a partir de los inicios de los años 70, no solo por la construcción de grandes embalses en la cuenca sino también por el paulatino e intenso desarrollo en la misma de grandes áreas de regadío. Este aumento del consumo de agua para riego en la cuenca ha supuesto una disminución del 76% en los aportes anuales de agua dulce que recibe el estuario. Por lo tanto, el estuario actual es el resultado de la predominancia mareal fomentada por la pérdida de aportes fluviales durante los últimos cuarenta años.

El aumento de los consumos de aguas en la parte alta del estuario condicionan la calidad del agua del estuario no solo por los aportes de contaminantes, sino también por la pérdida drástica de capacidad de dilución y de transporte del régimen fluvial actual, muy por debajo del régimen natural del río Guadalquivir. La mayor salinidad de los tramos bajo y medio del estuario, y la persistencia de sólidos en suspensión tras avenidas extremas, son ejemplos de esta situación que se ha venido repitiendo en los últimos años con consecuencias ambientales y socioeconómicas (exceso de salinidad para el arrozal y / o exceso de turbidez).

Promovido y financiado por la Federación de Arroceros de Sevilla en 2010, el estudio “Informe sobre las causas de los recientes episodios de salinidad y sólidos en suspensión en el estuario del Guadalquivir” redactado por el experto de reconocido prestigio internacional ZB Wang integrado en el prestigioso laboratorio de Delft (Países Bajos). En el documento se manifiesta la estrecha relación existente entre el agua salobre / intrusión salina y el caudal de agua dulce descargado en el Estuario del Guadalquivir desde la presa del Alcalá. El experto ZB Wang, contratado por la Federación de Arroceros de Sevilla, afirma con rotundidad “La intrusión de sal es extremadamente sensible a la descarga fluvial o, con más precisión, al caudal de agua dulce que viene determinado tanto por la descarga fluvial como por las tomas de agua a lo largo del río”.



A partir del análisis de los datos sobre salinidad facilitados por la Federación de Arroceros de Sevilla y el caudal diario de la presa de Alcalá, que el caudal del río durante el período de riego de los años 1997 a 1998, equiparables a 40 m³/s, es muy superior al de los períodos de riego de los años 2007 y 2008, equiparables a 20 m³/s, la mitad, evidencia que en la última década la aportación de agua dulce a la “mezcla salobre” del Estuario se ha reducido al 50%. Afirma que el aumento de la intrusión de sal en los últimos años y especialmente la tendencia a largo plazo está relacionada con el decreciente volumen de agua dulce.

El informe del experto ZB Wang vuelve a incidir sobre estos aspectos en el capítulo de “Conclusiones y recomendaciones” a la Federación de Arroceros de Sevilla: “El principal problema es la escasez de agua dulce. El problema persistirá si no se adoptan medidas”. Incluso valora que la futura profundización prevista en la Declaración de Impacto Ambiental favorable del proyecto Actuaciones de Mejora del Acceso Marítimo al Puerto de Sevilla “tiene un efecto limitado, demasiado leve para explicar el progresivo aumento de salinidad”.

No deja lugar a duda sobre el fondo de la cuestión de intrusión salina, la recomendación final de ZB Wang a la Federación de Arroceros de Sevilla: “El problema más acuciante de la FAS es el aumento de intrusión salina debido a la escasez de agua dulce. Es de prever que este problema se mantenga en el futuro y pueda incluso empeorar”.

Esta conclusión es común y reiterada en el Estudio de Impacto Ambiental (base de la Declaración de Impacto Ambiental), Estudio del Estuario desarrollado por el CSIC y estudio de Delft Hydraulics desarrollado por la Federación de Arroceros de Sevilla.

Resulta difícil de entender que disponiendo de un informe interno que vincula directamente como causa principal del incremento de la salinidad del agua del Estuario la disminución de las aportaciones del caudal de agua dulce al Estuario desde la presa de Alcalá y las prácticas de riego (régimen y duración de las descargas puntuales de agua dulce y simultaneidad de las tomas de agua), la Federación de Arroceros de Sevilla no asuma las evidencias.

La tabla que se adjunta en el Anexo 1, recoge los dragados que viene realizando la Autoridad Portuaria de Sevilla en la ría del Guadalquivir desde el año 2003 frente a la producción anual de arroz, según datos publicados en la página web de la FAS. En ella puede comprobarse que no existe una relación directa entre el dragado realizado y la reducción en la producción de arroz ya que el año que más se draga (2010), es el año que se obtienen una mayor producción de arroz en la comarca de Sevilla.

Año	Volumen dragado (m³)	Producción arroz (Tn)	Equivalente arroz blanco (Tn)
2005	167.617	sd	180.000
2006		sd	117.000
2007	81.192	180.837	117.420
2008	113.472	129.309	83.718
2009	-	273.566	163.070
2010	535.876	323.630	sd

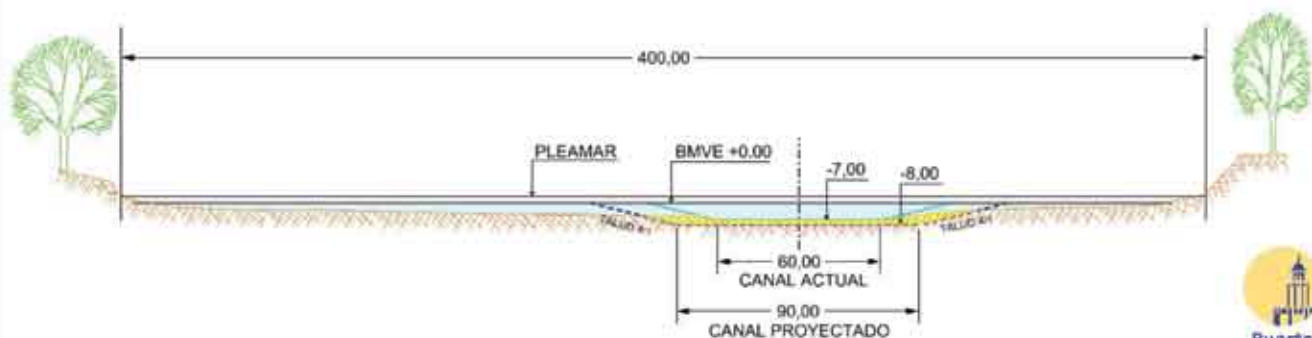
En definitiva, dragado de profundización de la Eurovía Guadalquivir y salinidad, se trata de dos cuestiones concurrentes en el mismo espacio físico (río Guadalquivir) pero diferenciadas y escasamente vinculadas.

Financiación para la ejecución del Dragado de profundización

La financiación de las obras del dragado de profundización y medidas correctoras (protección de la ribera de Doñana) está disponible desde 2010. Es una obra programada dentro del marco comunitario FEDER 2007 – 2013 con una tasa del 85%. La aportación propia de la Autoridad Portuaria de Sevilla está disponible a partir de un crédito materializado con el Instituto de Crédito Oficial (ICO).

La actuación ha sido aprobada tanto a nivel de inversiones como económico por el Parlamento del Reino de España en las sucesivas leyes de Presupuestos Generales del Estado desde el año 2004.

ESQUEMA DEL DRAGADO QUE REALIZARA LA AUTORIDAD PORTUARIA EN LA CANAL DE NAVEGACION SECCION TRANSVERSAL TIPO



ADECUACIÓN DE CALADOS EN LAS DÁRSENAS DEL PUERTO DE SEVILLA

El Puerto de Sevilla se encuentra emplazado sobre un antiguo brazo del Río Guadalquivir cuyo cauce ha sido desviado ó modificado en numerosas ocasiones a lo largo de la historia con motivo del desarrollo y los constantes cambios de la ciudad de Sevilla.

En la actualidad se trata de un canal cerrado al río vivo aguas arriba por el cerramiento de San Jerónimo y comunicado con el Guadalquivir a través de una esclusa aguas abajo. Dicho canal, Canal de Alfonso XIII, se ejecuta con el “Proyecto de Obras del Canal de Alfonso XIII” y con un “Segundo reformado de las obras del Canal de Alfonso XIII en el tramo en el que deberán emplazarse los nuevos muelles del puerto de Sevilla”, ambos redactados por la Junta del Puerto y Ría del Guadalquivir, en los años 1904 y 1915, respectivamente. Con este último proyecto, el canal se draga hasta la cota -8.00m sobre la bajamar viva equinoccial en el tramo donde van ubicados los muelles - Muelle de Tablada – y el resto, se draga a la cota -6.00m.

La primera esclusa del Puerto de Sevilla se ejecuta con el Plan Delgado Blackenbury, entre 1929 y 1949, con un doble objetivo funcional. Por un lado, defensa de la ciudad de Sevilla frente a las inundaciones y por otro, mantener el calado constante y máximo dentro del Puerto para reducir la cota de dragado en el interior de la Dársena. Tiene unas dimensiones de 24,80 m de manga, 180 m de eslora y una solera a la cota -7,20 m, permitiendo el paso de buques de hasta 6.000 GT a plena carga, y ha permanecido operativa hasta octubre de 2010.

La última gran intervención del siglo pasado se produce en el año 1970 con la Comisión Administrativa del Canal Sevilla-Bonanza, quien ejecuta la actual Dársena del Cuarto con el “Proyecto del Canal Sevilla-Bonanza”, dragando ésta a la cota -7.05m y previendo que la cota definitiva habría de ser la -8.00 m. Paralelamente a ésta obra, la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir redacta el “Proyecto Dársena del Batán – 1ª Fase”, en enero de 1969, dragando dicha dársena en la margen derecha del Canal Alfonso XIII a la cota -6.00m, aunque el Muelle del Centenario es calculado para una cota de solera de -8.00 m. Desde entonces, los dragados de mantenimiento realizados dentro de las dársenas del Puerto de Sevilla han sido puntuales y la cota media de dragado ha sido 5.50 m respecto al cero del Puerto.



La nueva esclusa está ya ejecutada y entró en servicio en octubre de 2010, lo que ha permitido el acceso de buques de mayores dimensiones al Puerto de Sevilla, sobre todo en lo que a manga se refiere, y el calado también al aprovechar las mareas llenantes para navegar por la ría. Para solucionar los problemas de calado que estos buques de mayor tamaño están teniendo en los atraques y zonas de maniobra de las dársenas interiores, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha realizado la adecuación de las dársenas.

	(miles de euros)
Inversión	1.548

INSTALACIÓN DE NUEVOS SISTEMAS DE ELEVACIÓN Y GIRO DEL PUENTE DE FERROCARRIL DE LAS DELICIAS, PARA EL TRÁNSITO DE TRENES DE HASTA 800 TONELADAS DE CARGA

El puente data del año 1992, y fue construido por la empresa Dragados y Construcciones S.A., siendo el diseño y cálculos de los mecanismos hidráulicos de elevación realizados por la empresa Thyssen Engineering.

Dado el incremento del transporte ferroviario de mercancías, las maniobras del puente levadizo ferroviario de Las Delicias se han multiplicado, lo que hace necesario comprobar su estado de fiabilidad y dotarlo de una mayor seguridad, tanto en giro como en maniobras.

Las obras han consistido en la sustitución de los rodamientos del tablero este del puente ferroviario de Las Delicias por un nuevo sistema que lo ha dotado de mayor seguridad y fiabilidad tanto en sus componentes de giro como de maniobra, sistemas de apoyo de cojinetes de alta presión DIAM- de eje 350; la revisión de todos los cerrojos y reparación de dos de ellos, y la construcción y puesta en obra de estructuras laterales de refuerzo de las hojas del puente y las placas posteriores de suspensión para el apoyo rodante del puente este de ferrocarril.

	(miles de euros)
Inversión	447



Inversión privada

LA INICIATIVA PRIVADA SIGUE CONFIANDO EN EL PUERTO DE SEVILLA

En el año 2011 se contabilizó una inversión de cerca de 13,3 millones de euros, lo que demuestra la confianza que la iniciativa privada viene depositando en el puerto en los últimos años.

Sector	Empresa
Logística	Inmofiban, S.A.
Industrial	Haribéricas XXI, S.A.
	Transformados Huévar S.L.
	Tránsitos Guadalquivir, S.A.
Servicios	Emasesa
	Sevitrade, S.L.

● Logística

Inmofiban, S.A.

Actividad Urbanización y construcción y explotación de naves para uso logístico en régimen de arrendamiento a terceros.

Superficie 44.500 m²

Inversión 2011 315.490 euros

Inversión Total 1.587.453 euros



● Industrial

Haribéricas XXI, S.A.

Actividad Implantación de un planta de fabricación de harinas panificables.

Superficie 25.333 m²

Inversión 2011 9.084.941 euros

Inversión Total 22.712.354 euros



Transformados Huévar, S.L.

Actividad Construcción de unas instalaciones para la producción de mallas electrosoldadas y ferralla y el almacenamiento y depósito de materias primas y productos acabados.

Superficie 94.858 m²

Inversión 2011 549.548 euros

Inversión Total 549.548 euros



● *Servicios*

Tránsitos Guadalquivir, S.A

Actividad Instalaciones para la prestación de servicios de automoción, taller de reparación y mantenimiento de vehículos industriales ligeros y automóviles.

Superficie 4.482 m²

Inversión 2011 173.222 euros

Inversión Total 692.888 euros



Emasesa

Actividad Modificación de la conducción Carambolo Alcalá, en el tramo correspondiente a su paso por la zona de servicio del Puerto de Sevilla.

Superficie 9.216 m²

Inversión 2011 1.578.481 euros

Inversión Total 3.946.202 euros



Sevitrade, S.L.

Actividad Ocupación de terrenos e instalaciones, con destino a la construcción y explotación de una terminal destinada a la carga descarga y manipulación de graneles líquidos abierta al uso general.

Superficie 23.424,50 m²

Inversión 2011 2.089.445 euros

Inversión Total 2.984.921 euros

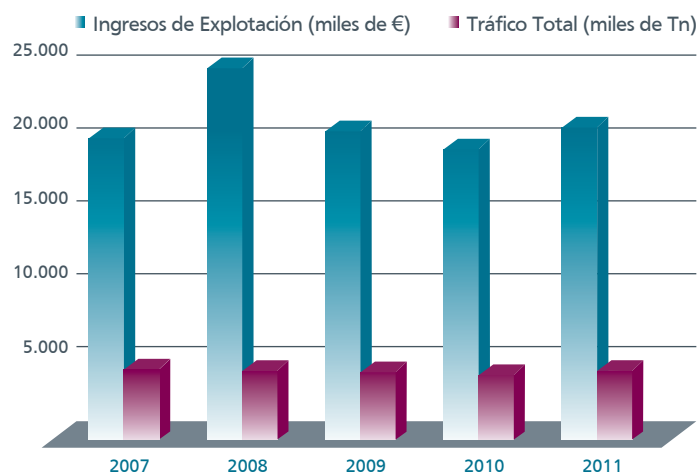


Principales indicadores de gestión

EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TOTAL / INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

	2007	2008	2009	2010	2011
Ingresos Explotación (miles de euros)	20.080	24.945	20.418	19.256	20.544
Tráfico Total (miles de Tn)	4.718	4.585	4.501	4.366	4.599

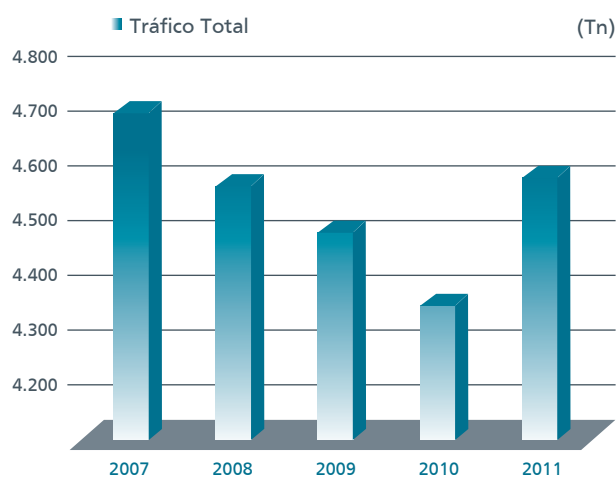
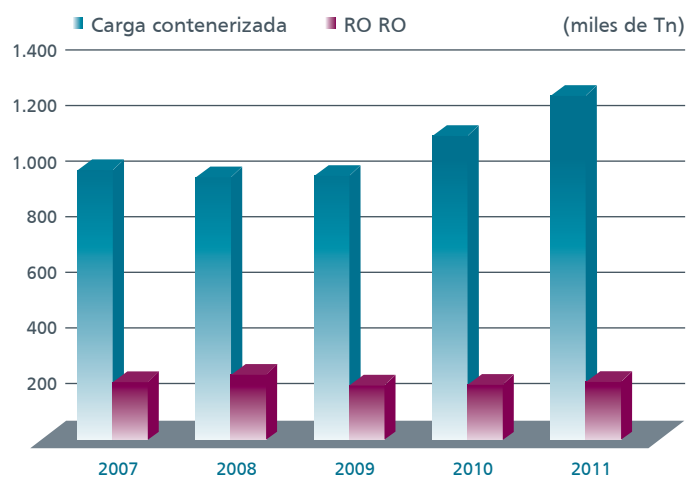
La evolución en ingresos esta dotada de una dinámica superior a la de crecimiento de los tráficos, sostenida sobre la progresiva incorporación de actividades de valor añadido sobre la carga en el interior del recinto portuario.



EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TOTAL / CARGA CONTENERIZADA Y RO-RO

	2007	2008	2009	2010	2011
Carga contenerizada	1.006	979	985	1.127	1.270
Ro-Ro	247	272	238	234	248
Tráfico Total	4.718	4.585	4.501	4.366	4.599

La progresiva incorporación del tráfico contenerizado y Ro-Ro bajo esquemas de línea regular está transformando el mix de tráficos del recinto portuario e impulsando un mejor desempeño logístico de la Comunidad Portuaria.



EVOLUCIÓN DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN / RESULTADO DE EJERCICIO

	2007	2008	2009	2010	2011
Ingresos Explotación	20.080	24.945	20.418	19.256	20.544
Resultado del ejercicio	4.339	6.473	6.135*	11.643	5.787

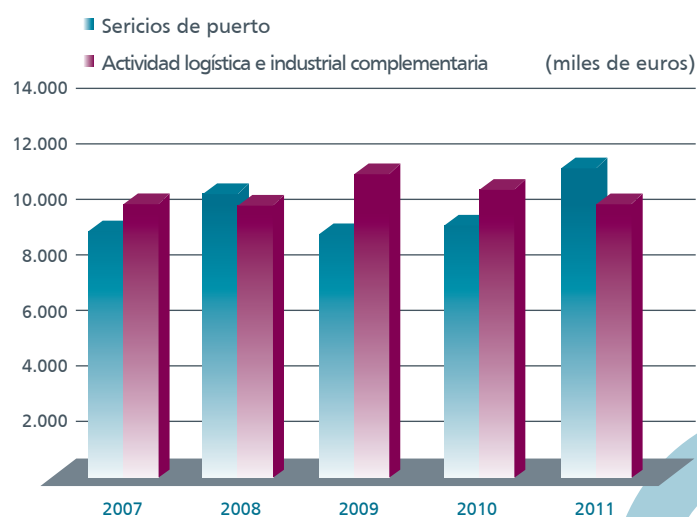
(*) Resultado del ejercicio: -2.024 (miles de euros) por aplicación de las partidas contables extraordinarias a cuenta de las sentencias desfavorables sobre T-3.



Las cuantías reflejan la facturación anual realizada descontados otros ingresos administrativos no relacionados.

EVOLUCIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA:
(1) SERVICIOS DE PUERTO Y (2) ACTIVIDAD LOGÍSTICA E INDUSTRIAL COMPLEMENTARIAS

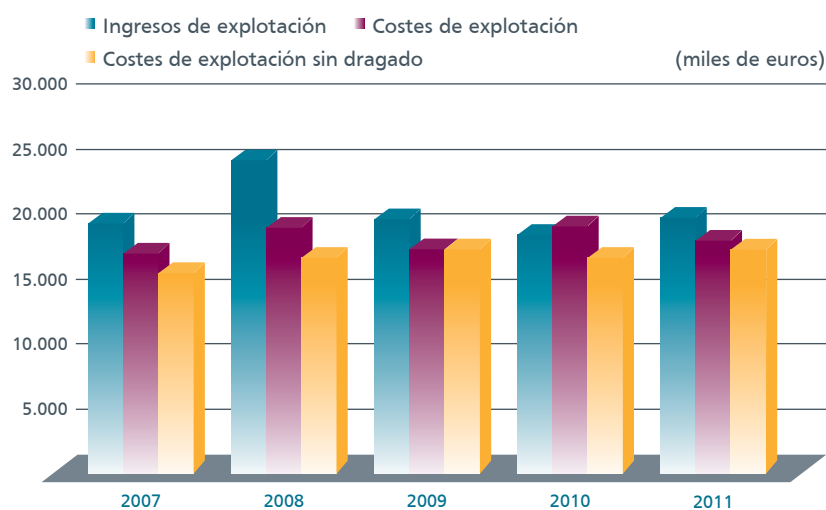
	2007	2008	2009	2010	2011
(1) Servicios de puerto	9.248	10.573	9.151	9.428	11.506
(2) Act. logística e industrial com.	10.186	10.155	11.267	10.731	10.206



EVOLUCIÓN DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN / COSTES DE EXPLOTACIÓN

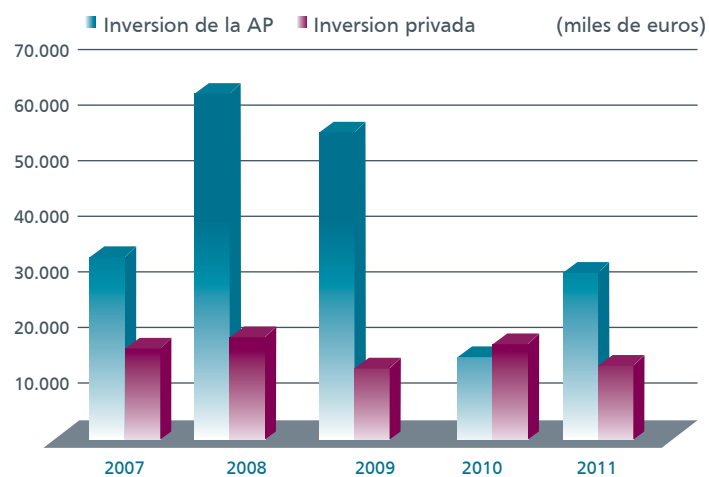
	2007	2008	2009	2010	2011
Ingresos de explotación	20.080	24.945	20.418	19.256	20.544
Costes de explotación	17.843	19.789	18.135*	19.945	18.840
Costes de explotación sin dragado	15.509	17.472	18.160*	17.452	18.083

(*) Costes de explotación excluyendo las sentencias desfavorables sobre T-3.



VOLUMEN DE INVERSIÓN

	2007	2008	2009	2010	2011
Inversión de la AP	34.674	63.789	57.002	16.718	31.734
Inversión privada	18.077	20.272	14.585	18.956	15.204



Mapa general de servicios

SERVICIOS PORTUARIOS (número de empresas prestatarias)

- Practicaje (2)
- Remolque (1)
- Amarre (2)
- Estiba (9)
- Marpol (5)

SERVICIOS COMERCIALES PRESTADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA

- Suministro de agua
- Suministro de electricidad
- Alquiler de almacenes
- Pesaje en báscula
- Depósito en superficie





SERVICIOS COMERCIALES PRESTADOS POR EMPRESAS PRIVADAS

(número de empresas prestatarias)

- Consignación de buques (14)
- Suministro de combustible (5)
- Alquiler de maquinaria (3)
- Alquiler de grúas (1)
- Entrega/recepción (9)
- Aprovisionamiento a buques
- Descarga de graneles por tubería

SERVICIOS TELEMÁTICOS

- Peticiones de escala
- Solicitud de entrada y notificación de salida de mercancías peligrosas a las instalaciones portuarias
- Manifiestos de carga
- Manifiestos de descarga
- Levante sin papeles, contenedores, mercancía general y graneles sólidos

SERVICIOS DE DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA

(número de empresas prestatarias)

- Logística general (7)
- Productos Químicos (1)
- Combustibles (1)
- Publicaciones - prensa (1)
- Productos de Alimentación (2)
- Frío (4)
- Productos Farmacéuticos (1)
- Productos Líquidos (1)
- Automóviles (1)

SERVICIOS DE TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL

(número de empresas prestatarias)

- Aeronáutica (2)
- Combustibles (1)
- Construcción (6)
- Construcción Naval (2)
- Equipos Eléctricos y de Telecomunicaciones (1)
- Maderas y productos siderometalúrgicos (1)
- Productos Alimenticios (3)
- Productos Químicos (3)
- Productos Siderometalúrgicos (5)

DESEMPEÑO AMBIENTAL

Mejoras ambientales y de ejecución aplicadas a los dragados de mantenimiento que realiza la Autoridad Portuaria de Sevilla

DRAGADO DE MANTENIMIENTO EN LA CANAL DE NAVEGACIÓN DE LA RÍA DEL GUADALQUIVIR. CAMPAÑA 2011

La complejidad de dragar una canal de navegación como es la del Río Guadalquivir radica fundamentalmente en 4 aspectos:

- Establecer la posición exacta del fondo en las batimetrías, es decir, determinar dónde empieza el lecho y donde termina el agua. Esto se debe a que entre ambos existe un fluido (fase acuosa de transición) de espesor variable y densidad creciente con la profundidad, debido a aumento en la concentración del sólido en suspensión. Esta concentración varía con la época del año, con el coeficiente de la marea meteorológica, la distancia a la desembocadura y a la profundidad.
- Determinación de la amplitud de la onda de marea en cada sección del Río, cuya propagación a lo largo de este y entre hitos topográficos es de difícil modelación y cuantificación, e influye de manera decisiva en la determinación del calado existente en cada instante de tiempo.
- Encontrarse en un ecosistema protegido (zona LIC), donde las medidas ambientales deben extremarse y las técnicas a aplicar deben asegurar el respeto por el medioambiente.
- La existencia de un total de 8 cerros hidrográficos a lo largo de la ría que dificultan a cada momento el posicionamiento de los ejes de referencia vertical.

El “*Dragado de mantenimiento de la canal de navegación del Puerto de Sevilla. Campaña 2011*” ha sido diferente respecto al dragado de mantenimiento tradicional que se venía haciendo desde tiempo atrás.

Este año se han aplicado una serie de medidas y mejoras que han llevado a optimizar el volumen de dragado, repercutiendo favorablemente en el coste de la operación así como en el aspecto ambiental.

Dado el resultado obtenido, estas mejoras han quedado ya implantadas como técnicas habituales dentro de los dragados de mantenimiento que realiza la Autoridad Portuaria de Sevilla y se describen brevemente a continuación.

1 Utilización del sistema de posicionamiento RTK

El sistema tradicional de posicionamiento hidrográfico utilizado en el Puerto de Sevilla para obtener la coordenada "Z" en las batimetrías de replanteo y comprobación, dentro de los dragados de mantenimiento, ha sido mediante el uso de mareógrafos que se instalaban en la Red Topográfica de Alta Precisión que la Autoridad Portuaria tiene instalada a lo largo de la Ría del Guadalquivir.

Este sistema es válido y suficiente para la obtención de batimetrías en áreas próximas a los mareógrafos en cuestión pero es tanto menos preciso cuanto más se aleja la sonda de éstos. Por ello no parece el sistema más adecuado para sondear en la ría del Guadalquivir, debido fundamentalmente a que los tramos a sondear suelen ser de gran longitud (kilométricos) y es difícil determinar la amplitud de la onda de marea en una sección del río durante su propagación.

Estas imprecisiones pueden llevar a dar errores en la batimetría del orden decimétrico, que multiplicado por el ancho y largo de los tramos a dragar puede llevar a errores en el cómputo del volumen de dragado del orden de miles de metros cúbicos.

Por todo ello, en el dragado de este año se ha hecho la migración al sistema de posicionamiento RTK (Real Time Kinematic) o navegación cinética satelital en tiempo real. Es una técnica usada en hidrografía basada en el uso de medidas de fase de navegadores con señales GPS, GLONASS y/o de Galileo, donde una sola estación de referencia ubicada en el propio barco proporciona correcciones en tiempo real, obteniendo una exactitud submétrica de las coordenadas X,Y,Z. Al aplicarlo a las batimetrías realizadas en el *"Dragado de mantenimiento de la canal de navegación del Puerto de Sevilla. Campaña 2011"* se ha reducido considerablemente el error en la determinación de la amplitud de la onda de marea en cada punto y por ende, en la determinación del calado efectivo a cada momento.



2 Utilización de ecosonda multihaz para la obtención de batimetrías

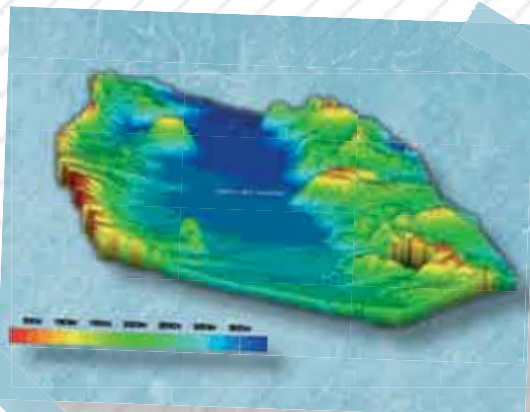
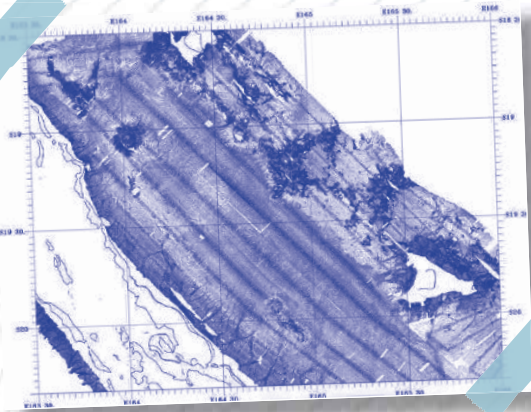
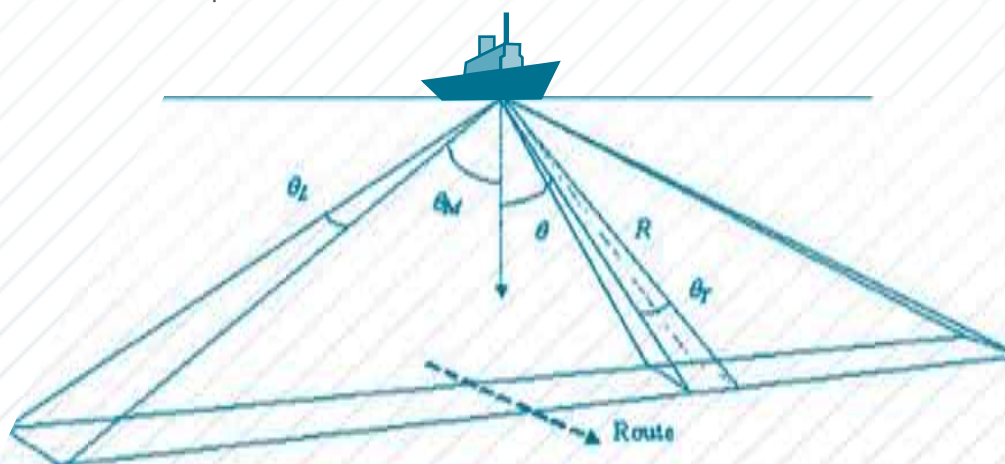
Una ecosonda es un instrumento que opera mediante ondas de sonido y es usado para medir la distancia existente entre la superficie del agua y el fondo marino, así como objetos suspendidos en ésta o que reposan en el fondo.

El principio de funcionamiento de este aparato se basa en transmitir fuertes impulsos sonoros, dentro del rango de la alta frecuencia, que envía el transductor para luego captar y clasificar los ecos, con la finalidad de determinar la posición del fondo.

En el mercado existen diferentes tipos de ecosondas que emiten a diferentes frecuencias. A mayor frecuencia, menor es la penetración de la onda sonora en el material de lecho y se obtienen fondos "menos profundos".

Hasta ahora, en los dragados de mantenimiento llevados a cabo en el Puerto de Sevilla se han usado sondas monohaz, cuyas frecuencias de trabajo ronda los 2000KHz, emitiendo en un solo haz.

En el dragado de mantenimiento llevado a cabo en la Campaña de este año 2011, se ha impuesto el uso de la ecosonda multihaz, que emite en varias direcciones y a una determinada frecuencia (400KHz), cubriendo así una mayor zona y posibilitando la corrección de errores mediante la interpolación de los resultados obtenidos. La ventaja del sistema es que se gana en rapidez y precisión a la hora de obtener la forma de la superficie del fondo, detectado la presencia de picos ó valles que con la monohaz pueden no detectarse.



3 Establecimiento de cotas de dragado coherentes con la navegación y coeficientes de marea en cada punto

Tradicionalmente, el dragado de mantenimiento en la canal de navegación de la ría del Guadalquivir se llevaba hasta la cota -6.50 m respecto al cero hidrográfico y a la -7.50 m en la Broa de Sanlúcar de Barrameda.

Este año, con el fin de reducir al máximo el volumen de dragado por temas económicos y ambientales, la cota de dragado en la ría se ha establecido en función de la forma de navegar y de la amplitud de la onda de marea en cada tramo. Es decir, dado que los prácticos de Sevilla eligen las mareas llenas para navegar por la parte baja del Río, se ha dragado a menos profundidad en los tramos más cercanos a la desembocadura (-6.10 m y -6.20 m) por estar afectados de un mayor coeficiente de marea, reduciendo así y de manera considerable el volumen a dragar en esta zona.

4 Modificación de taludes en la sección transversal en función del tipo de terreno

En el dragado de este año se ha tenido en cuenta el tipo de material a dragar (granulometría del sedimento) para dar la pendiente más adecuada en los taludes de la canal, en lugar de dragar con el tradicional 4H/1V.

Esto ha repercutido favorablemente en la estabilidad de los taludes y por tanto se ha reducido considerablemente el aterramiento de la canal por derrame de los mismos cuando buscan su perfil de equilibrio.



5 Aplicación de nuevas técnicas de dragado

Para ciertas zonas, un material muy concreto, pequeño volumen de dragado y épocas del año se ha probado la idoneidad de una nueva técnica de dragado, el Water Injection Dredging (WID) de uso muy extendido en el Norte de Europa y que en España está empezando a implantarse. Consiste en desplazar fuera de la canal el material del fondo con la ayuda de un inyector de agua a presión y las corrientes naturales del río.

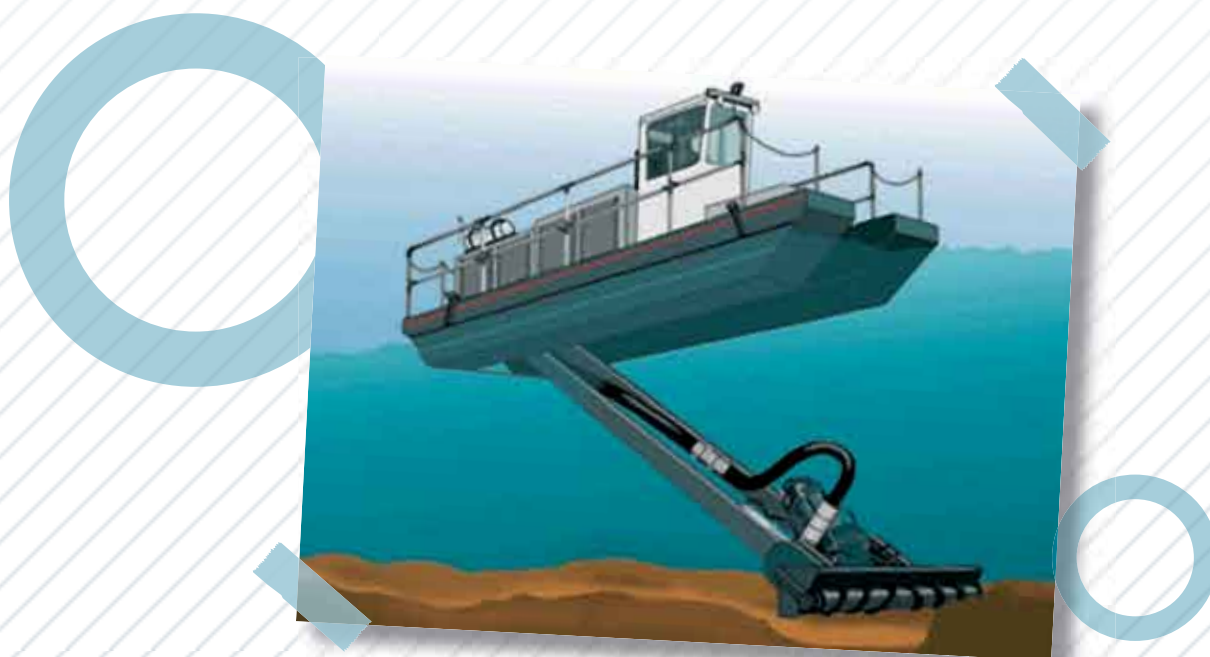
Puede decirse que los resultados obtenidos han sido muy satisfactorios desde el punto de vista económico (equipos de dragado de reducido coste), ambiental (evita la extracción del material y por tanto el vertido en recinto autorizado) y operacional (equipos de reducido tamaño de apenas afectan a la navegación fluvial).

6 Seguimiento de la evolución de la canal de acceso y márgenes

Para cuantificar tasas de aterramiento y la posible afección a las márgenes, este año se ha establecido un programa de seguimiento de los tramos dragados durante un año completo, a contar desde la finalización del dragado de mantenimiento.

El seguimiento consiste en realizar varias campañas, espaciadas en el tiempo, de batimetrías de la canal, topo-batimetrías de las márgenes y fotografías de éstas para valorar objetivamente la evolución del dragado y posibles afecciones.

Esta fase está actualmente en ejecución y no se tendrán resultados concluyentes hasta finales de 2012 aunque bien es cierto que la evolución de un tramo de ría no solo depende del dragado realizado, ya que existen otras acciones/actividades naturales ó de origen antropogénico que pueden sumar efectos.



Actividad INTERNA

GESTIÓN DE PERSONAS

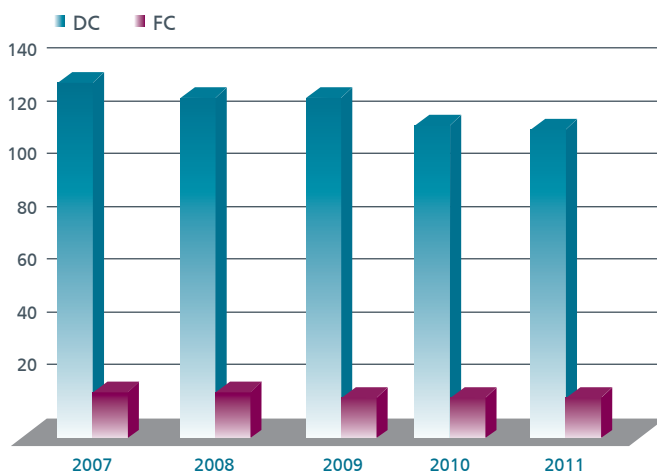
Personas en la Autoridad Portuaria de Sevilla

Composición de la plantilla a 31 de diciembre de 2011.

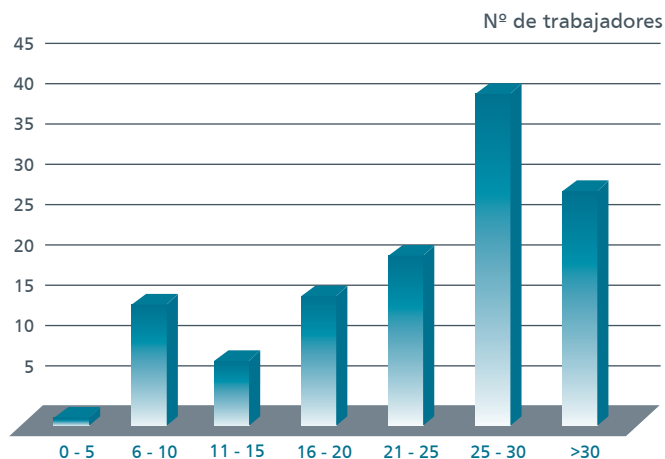
Descripción	Número
Presidente y Director	2
Jefes Departamento/División	12
Jefes de Unidad	1
Responsables	20
Técnicos	23
Profesionales	73
TOTAL	131

El 13,74% de los efectivos son mujeres.

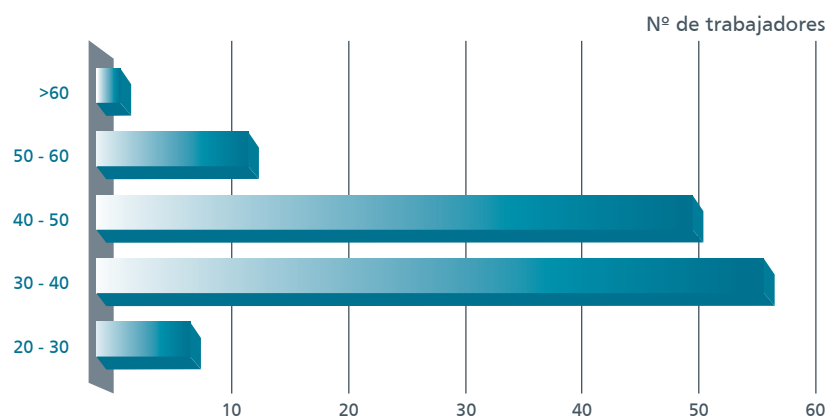
Evolución plantilla



Antigüedad



Pirámide de edad



Orientación del desarrollo de personas a los objetivos estratégicos

En los últimos años se ha seguido una política de mejora en los procedimientos de gestión y un desarrollo del personal, encaminados a obtener una mayor eficiencia que asegure la consecución de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.

Durante el año 2011 ha entrado en funcionamiento la nueva esclusa del Puerto de Sevilla y se ha consolidado la decisión estratégica de asumir, por parte de la Autoridad Portuaria, la gestión del tráfico ferroviario en la zona de servicio, al objeto de reducir los costes asociados al mismo y flexibilizar las condiciones de entrada y salida de los trenes a la zona portuaria. Estos dos hechos tienen una especial incidencia en los servicios de puerto, especialmente en el servicio de policía portuaria y en el colectivo de personal dedicado a las tareas de mantenimiento.



Conforme a lo anterior, comenzó durante este año de forma efectiva la preceptiva formación del personal de Policía Portuaria para realizar las funciones de responsable de circulación, e igualmente durante este año se han realizado los cursos de mantenimiento y operativa de la nueva esclusa lo que ha permitido que dicha instalación quedara a cargo del personal de la Autoridad Portuaria una vez finalizada la obra de construcción de la misma.

Contemplando la organización actual del servicio de policía portuaria y las tareas que se prevén para el mismo, se plantea un itinerario profesional, en función de la habilitación del personal para realizar las tareas específicas de operación de esclusa, operación del Centro de Control de Servicios y gestión de la circulación del ferrocarril, en el que, desde la ocupación básica de policía portuario pueda alcanzarse, con la adquisición sucesiva de estas competencias específicas, la ocupación de Jefe de equipo, nivelada según las habilidades que se desarrollen. El estadio superior correspondería a la ocupación de jefe de servicio.

También, durante este año ha comenzado la participación de los mandos intermedios en un programa de formación integral, que tiene como objetivo potenciar su papel tanto de líderes dentro de la cadena de mando como el de ser canal de transmisión de la estrategia de la empresa y sus objetivos para la consecución de resultados.

Indicadores de Formación 2011

Horas Formación	4.842
Nº Total participantes	119
Nº Acciones formativas	21
Horas por empleado	40,69
Inversiones en formación	13.586 €



Política retributiva

El año 2011 ha seguido estando marcado por la congelación salarial y el decremento del 5% en las retribuciones del personal en aplicación del Real Decreto-ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público. Esto unido al Plan de Austeridad, que obliga a una reducción del 4% en los gastos de personal en el periodo 2011-2013, y a la muy corta oferta de empleo público aprobada para el conjunto del sistema portuario, hacen necesario contar con el espíritu de responsabilidad de los trabajadores, comité de empresa y equipo de dirección, para mantener los niveles de productividad.

Conciliación de la vida laboral y personal

Además del cumplimiento de la normativa vigente en materia de conciliación de la vida familiar y personal, y dispone la Autoridad Portuaria en este tema de instrumentos adicionales, como son el horario flexible de gran parte de la plantilla o la concesión de permisos distintos a los establecidos en la normativa vigente destinados a resolver circunstancias personales, en 2011 se mantienen modificaciones al horario general para el 12% de la plantilla al objeto de favorecer en mayor grado esta conciliación.

Igualdad

No existe discriminación alguna en la Autoridad Portuaria de Sevilla por cuestión de sexo ni en las condiciones de acceso a los puestos de trabajo ni en materia retributiva, aunque todavía es muy significativa la composición por géneros de la plantilla, 13,74% de mujeres frente al 86,26% de hombres en el conjunto de la empresa, distribuyéndose en el 29% de mujeres en el área administrativa y el 2,6 % en el área operativa. En los últimos años se observa un lento pero constante incremento en el porcentaje de mujeres.

Relaciones empresa - trabajadores

A destacar la celebración de elecciones sindicales a mitad de año, en las que CC.OO. obtuvo la mayoría de representantes en el Comité de Empresa, 5 miembros frente a 4 miembros que obtuvo UGT, y el mantenimiento de un bajo índice de conflictividad laboral.

En 2011 se han continuado celebrando actividades sociales dirigidas tanto al personal en activo como jubilado: el almuerzo para el personal jubilado y la cena del “pescaíto” celebrados en la caseta de feria y un almuerzo de confraternidad en Navidad.



COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA DE SEVILLA

2 Puerto y Vía Navegable en la RED TEN-T

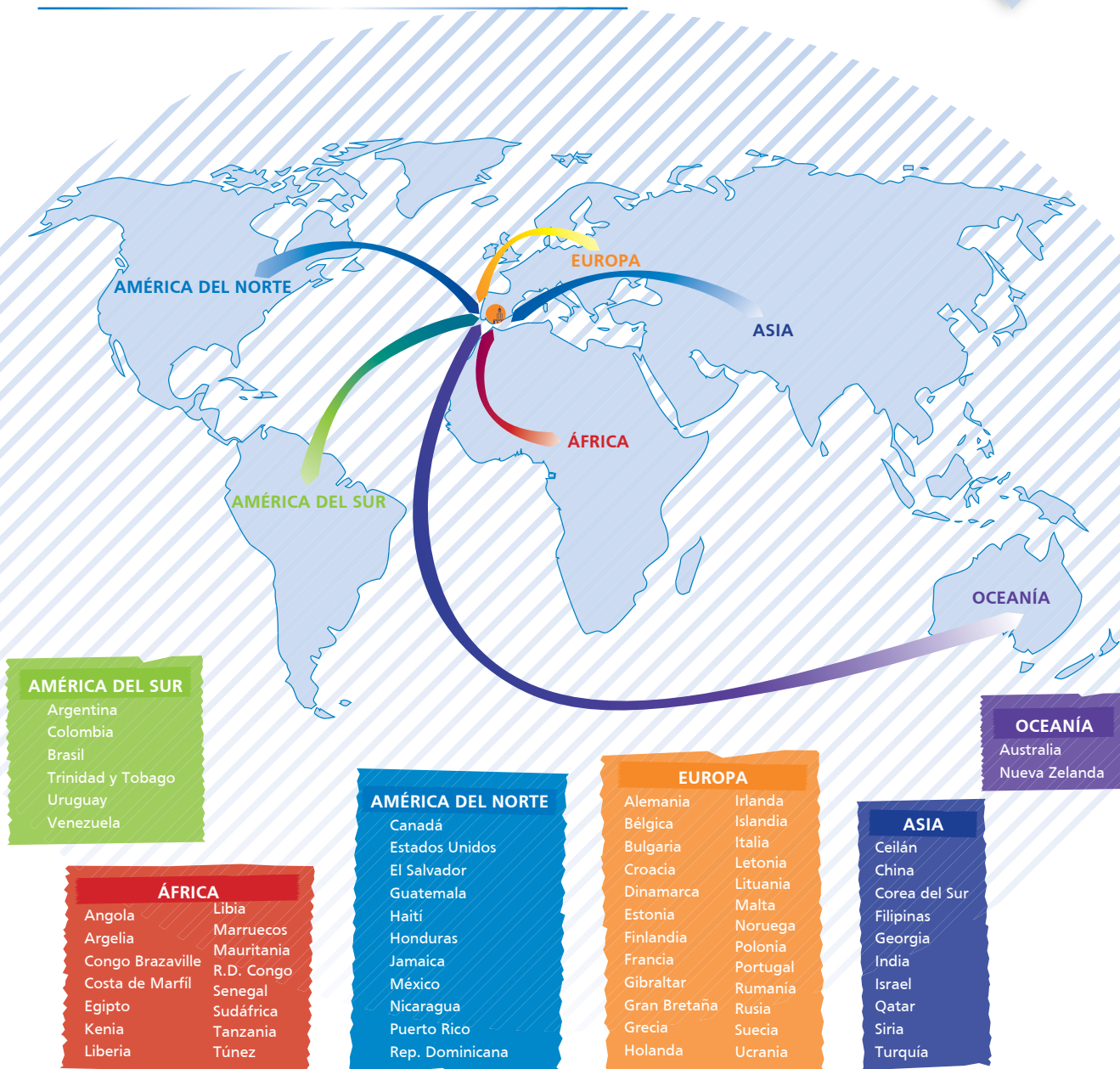
3 Mejora del ACCESO MARÍTIMO

8 En red LOGÍSTICA

24 Transporte y logística DEDICADA

36 Terminal de CRUCEROS

MAPA de servicios marítimos



El Puerto y VÍA NAVEGABLE

EL PUERTO DE SEVILLA Y LA VÍA NAVEGABLE DEL GUADALQUIVIR INCLUIDOS EN LA RED TEN-T ESTRATÉGICA Y PRIORITARIA DE TRANSPORTE DE EUROPA (CORE NETWORK)

En noviembre 2011 el Puerto de Sevilla se integra en la red de transporte estratégica y prioritaria de Europa, así como la vía navegable E-60-02 Eurovía Guadalquivir. Esto unido a la posición de Sevilla en el corredor ferroviario del Mediterráneo y como nodo de la red de carreteras, consolida el recinto portuario como nodo logístico de importancia para la UE en el Sur de España.

La vía navegable Guadalquivir, junto al resto de

vías navegables europeas, es estratégica y prioritaria para Europa por facilitar el transporte marítimo de mercancías contribuyendo con ello al cumplimiento del compromiso de Kioto de disminución de gases de efecto invernadero.

El esfuerzo de la Comunidad Logística Portuaria de Sevilla por ofrecer una oferta a medida de los clientes y orientada a mejorar los costes de transporte y distribución, la confianza de la inversión privada, las nuevas infraestructuras de acceso al puerto y la capacidad logística ferroviaria, han situado al Puerto de Sevilla en las mejores condiciones para dar una respuesta de futuro en el desarrollo socioeconómico de su área de influencia.



Mejora del ACCESO MARÍTIMO

■ DISPONIBILIDAD DE SUELO CALIFICADO PARA HACER FRENTE A LA DEMANDA ■ CONEXIÓN FERROVIA-
RIA EN TODO EL RECINTO PORTUARIO 26 KMS VÍAS ■ COMODALIDAD VIARIA, ACCESO DIRECTO A SE-30 Y
FUTURO A SE-40 ■ COMODALIDAD FERROVIARIA, ACCESO DIRECTO A LA RED GENERAL DE FERROCARRIL

La construcción de las infraestructuras del Nuevo Acceso Marítimo ha estado unida a los programas de puesta en carga de importantes espacios para el desarrollo logístico, la instalación de terminales y el fomento de una base industrial, con el objetivo de aflorar el potencial logístico y comodal de la Comunidad Portuaria y fortalecer el potencial de la plataforma logística Puerto de Sevilla.

tenimiento de la propia industria. Esta fortaleza para el tejido productivo y el puerto se verá ampliamente reforzada con la realización del Dragado de Profundización de la Vía Navegable E-60.02., que habilitará la entrada a buques de mayores dimensiones con un importante impacto en la reducción de costes de escala y consecuentemente en la competitividad de las operaciones.

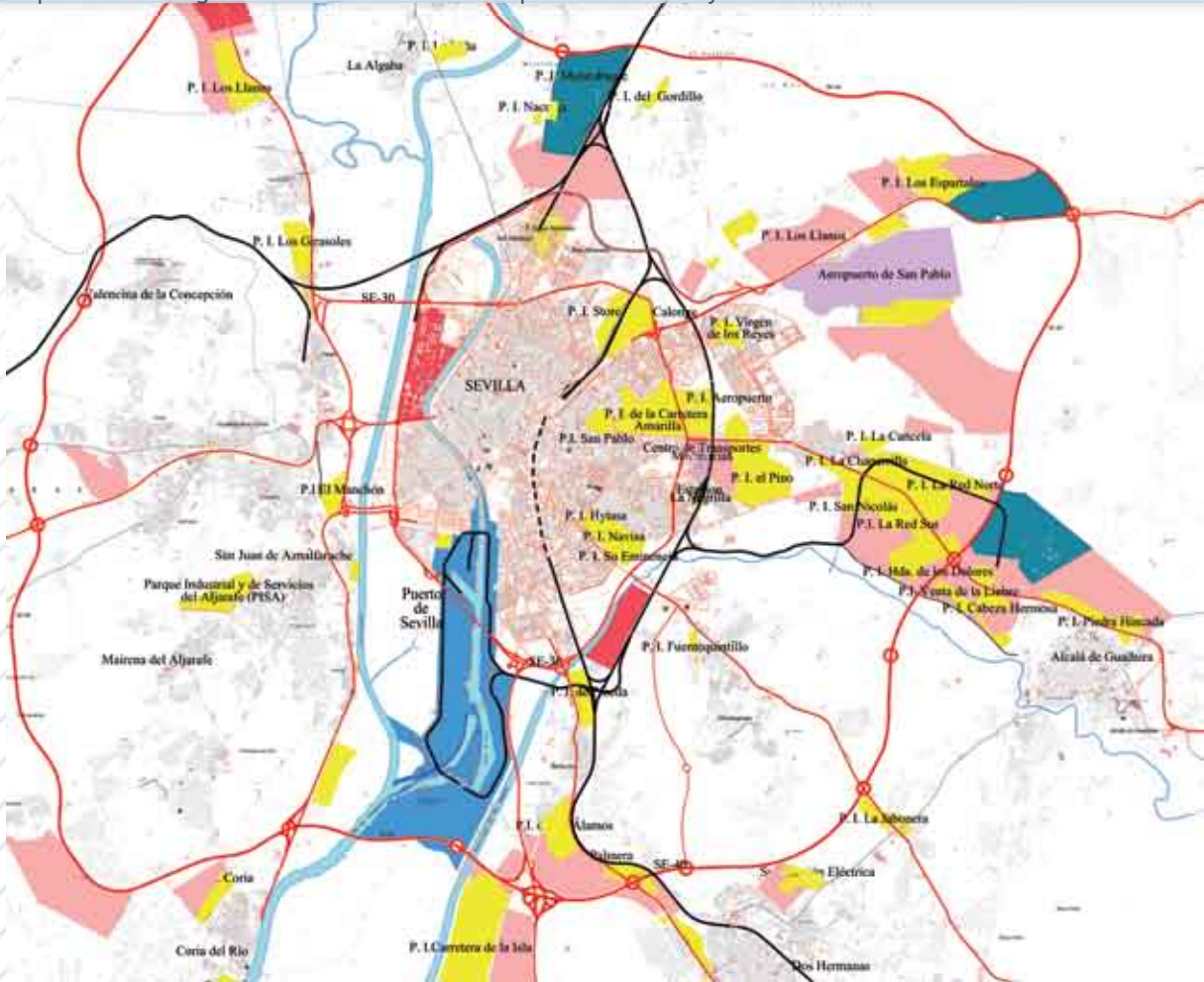
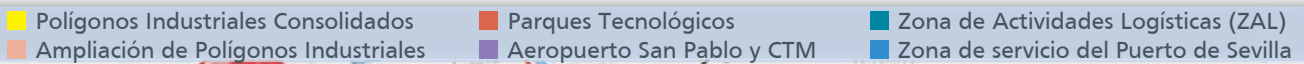
EL PUERTO DE SEVILLA CONSOLIDA SU PARTICIPACIÓN EN GRANDES OPERACIONES COMERCIALES

El Puerto de Sevilla sirve de apoyo a la gran industria establecida en la ciudad y su zona de influencia, ya que la proximidad a las factorías de producción reduce los costes de transporte para la importación-exportación de materias primas y productos elaborados, de tal forma que el puerto se convierte en apoyo decisivo para el man-

SISTEMA PRODUCTIVO

Área Metropolitana de Sevilla

El Puerto de Sevilla forma parte de un área muy amplia que concentra el sistema productivo de la zona, con proliferación de polígonos industriales con los que genera importantes sinergias, y constituye junto con el parque tecnológico Cartuja 93 y el distrito aeronáutico un terreno de alto valor añadido.



Esclusa PUERTA DEL MAR

En servicio desde 2011

■ DUPLICA LA CAPACIDAD ACTUAL ■ CALADO MÍNIMO EN LA EUROVÍA GUADALQUIVIR DE 8,5 M
 ■ FUERTE IMPACTO EN LA REDUCCIÓN DE LOS COSTES DE ESCALA ■ MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD
 ■ FORTALECIMIENTO DEL POTENCIAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DEL PUERTO ■ CONSOLIDACIÓN
 COMO NODO LOGÍSTICO EN EL SUR DE ESPAÑA

La esclusa Puerta del Mar supone la adecuación del Puerto de Sevilla al estándar del tamaño de la flota para las transacciones de la región marítima europea. La posibilidad de acceso de barcos de mayores dimensiones, hasta 39 metros de manga, tiene como primera derivada una fuerte reducción de los costes de escala y flete, lo que fortalece el potencial logístico de la plataforma Puerto de Sevilla, y que unido a la disponibilidad de un clúster de empresas de servicios logísticos competitivos y eficientes hace viable económica y técnicamente el desarrollo de operaciones de importación y exportación de grandes volúmenes. Nu-

merosas empresas del tejido económico de Andalucía Occidental, Extremadura y centro peninsular vinculadas a la importación y exportación han utilizado los servicios desplegados en el Puerto de Sevilla.

En el año que lleva en funcionamiento la nueva infraestructura se ha producido una mejora de las operaciones de segundo puerto para cargas de hasta 15.000 toneladas, en las que se ha reducido significativamente la necesidad de descarga de parte del cargamento en otro puerto para poder acceder por la ría del Guadalquivir con el calado actual.





Su ejecución ha supuesto

- La ampliación y el cierre del anillo de comunicación interno viario y ferroviario.
- La incorporación de 100 hectáreas de terreno a la dársena interior que estarán destinadas a unas nuevas terminales e industrias asociadas.
- El refuerzo del sistema de defensa de la ciudad frente a las riadas.

Dimensiones

Eslora máxima 280 metros.
Manga 39 metros.
Calado 11 metros.

Tiempo de operación

15 minutos.

Doble esclusada

Para buques de hasta 130 metros.



Mejora de la NAVEGABILIDAD DE LA EUROVÍA GUADALQUIVIR E.60.02. Dragado de PROFUNDIZACIÓN

En noviembre de 2011 la Eurovía Guadalquivir E.60.02 ha sido declarada proyecto prioritario de la Red TEN-T por la Comisión Europea (Core Network), que la sitúa entre las infraestructuras y servicios logísticos clave para el futuro de la UE.

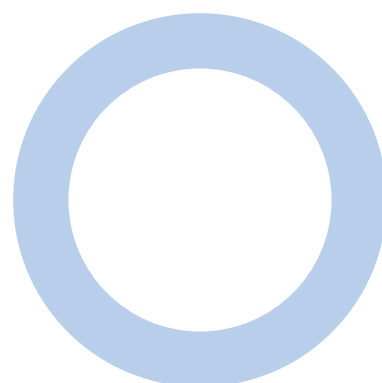
El canal de navegación hasta el recinto portuario de Sevilla discurre inscrito en el Guadalquivir y con carácter general centrado en su cauce (sin afección a las márgenes), con una anchura media de 60 m en un cauce de 400 m de anchura media.



EL DRAGADO DE PROFUNDIZACIÓN Y EL ESTUARIO

Los principales efectos del dragado de profundización serían:

- Mejora la renovación de las aguas del estuario. Reduce la asimetría vertical de la onda de marea, su velocidad y las fuerzas turbulentas en el fondo, modifica las corrientes residuales debidas a la marea (que en general son hacia el interior del estuario) mejorando las descargas actuales, los tiempos de residencia y renovación de las aguas estuarias.
- Mejora la capacidad de circulación de las avenidas y reduce la superficie con riesgo de inundación en esas condiciones.
- Reduce la turbidez. Reduce la concentración de sólidos en suspensión que alcanzan la superficie, mejorando la transmisión de la luz y los procesos biológicos asociados a ella (por ejemplo la fotosíntesis).
- No produce cambios significativos en la posición y forma de los máximos de turbidez.
- No produce cambios significativos en el régimen de intrusión salina y su patrón oscilatorio (tapón salino).
- La navegación podría aumentar la erosión en algunos tramos de la margen en el entorno de Doñana. Esta afección queda corregida mediante la actuación de protección de márgenes contemplada en la DIA.



MEJORAR EL CALADO NOMINAL DE LA EUROVÍA GUADALQUIVIR

De la mejora de la navegabilidad de la Eurovía Guadalquivir, mayor calado nominal disponible (de 7,00 m a 8,50 m) cabe esperar el acceso hasta el Puerto de Sevilla de buques de mayores capacidades de carga, que redundará en:

- Gran parte de los costes asociados a la explotación de los buques son costes fijos independientes de su tamaño. La mejora de la navegabilidad propuesta disminuirá un 40% el diferencial de flete (€/Tn) respecto a los puertos competidores.
- Esta disminución del coste de transporte marítimo, unido a los ahorros en costes logísticos asociados (terminales especializadas, almacenes, servicios ferroviarios, distribución, etc.) ya disponibles en el recinto portuario, disminuirán notablemente el coste logístico completo de las operaciones de comercio exterior en importación y exportación. Esta disminución permitirá
- El acceso a un coste logístico completo ventajoso unido a una amplia disponibilidad de suelos (400 ha) urbanizados a nivel básico, impulsará la instalación de nuevas inversiones industriales y logística. Una base industrial y logística más amplia y diversificada y logística, conllevará un aumento de competitividad, actividad económica y empleo.
- El conjunto de servicios logísticos disponibles (marítimos, ferrocarril, distribución y valor añadido) impulsará el papel de Sevilla Región Urbana como nodo logístico de referencia en el Sur de España, y el impulso a un nuevo sector económico (logística) que complemente los actuales (turístico e industrial).



■ PUERTO MARÍTIMO DE INTERIOR ■ INCORPORADO A LA CORE NETWORK ■ POSICIÓN CENTRAL
EN UN NÚCLEO URBANO INDUSTRIAL DE MÁS DE 1,5 MILLONES DE HABITANTES

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 en un primer círculo de influencia, la región andaluza y extremeña, y el interior de España a través de los corredores ferroviarios a Madrid, Valencia, Tarragona y Barcelona.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Red de servicios marítimos servidos en esquema de transporte marítimo regular, tanto en relaciones hub-feeder como servicios directos

La promoción de terminales especializadas en contenedores y carga rodante ha facilitado la ampliación de los servicios marítimos regulares.

Red de servicios ferroviarios regulares

El transporte ferroviario se ha consolidado con una importante oferta de servicios ferroviarios de periodicidad regular con O/D en el recinto portuario, integrando el ferrocarril en la cadena logística como uno de los elementos fundamentales para el transporte de mercancías con origen o destino marítimo.



Potenciación de las terminales portuarias

Las Terminales de Logística Portuaria (TLP) conjugan las funciones de una terminal portuaria propiamente dicha y las que corresponden a un área de transformación industrial o distribución de mercancías.

Mejora de los accesos terrestres

Construcción del Nuevo Acceso Ferroviario (NAF) y de una vía dedicada a mercancías entre Majarabique y La Salud. Construcción de acceso dedicado desde SE-40.

Consolidación y ampliación de las actividades complementarias a la mercancía

- *Zonas logísticas.* Recintos logísticos dedicados a operadores logísticos y grandes cargadores.
- *Puerto industrial.* Orientado a la instalación en el recinto portuario de clusters industriales vinculados a la actividad portuaria.

- *Servicios al comercio y a la mercancía.* Infraestructuras dedicadas de los servicios a la mercancía, PIF y complementarios empresariales al comercio (Centro de Negocios).
- *Red de servicios al transporte y a la logística.* Diseño colaborativo entre todos los partícipes de una red de servicios al transporte y la logística:

- ZAL Batán – CIF Centenario – Terminales portuarias de contenedores.

- Oferta de planes logísticos a través del Puerto de Sevilla a empresas con potencial de carga portuaria radicadas en el área metropolitana (Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, Utrera, Carmona, Los Palacios).

- Acciones de proximidad con los polígonos industriales/logísticos situados en la zona interior de Andalucía.



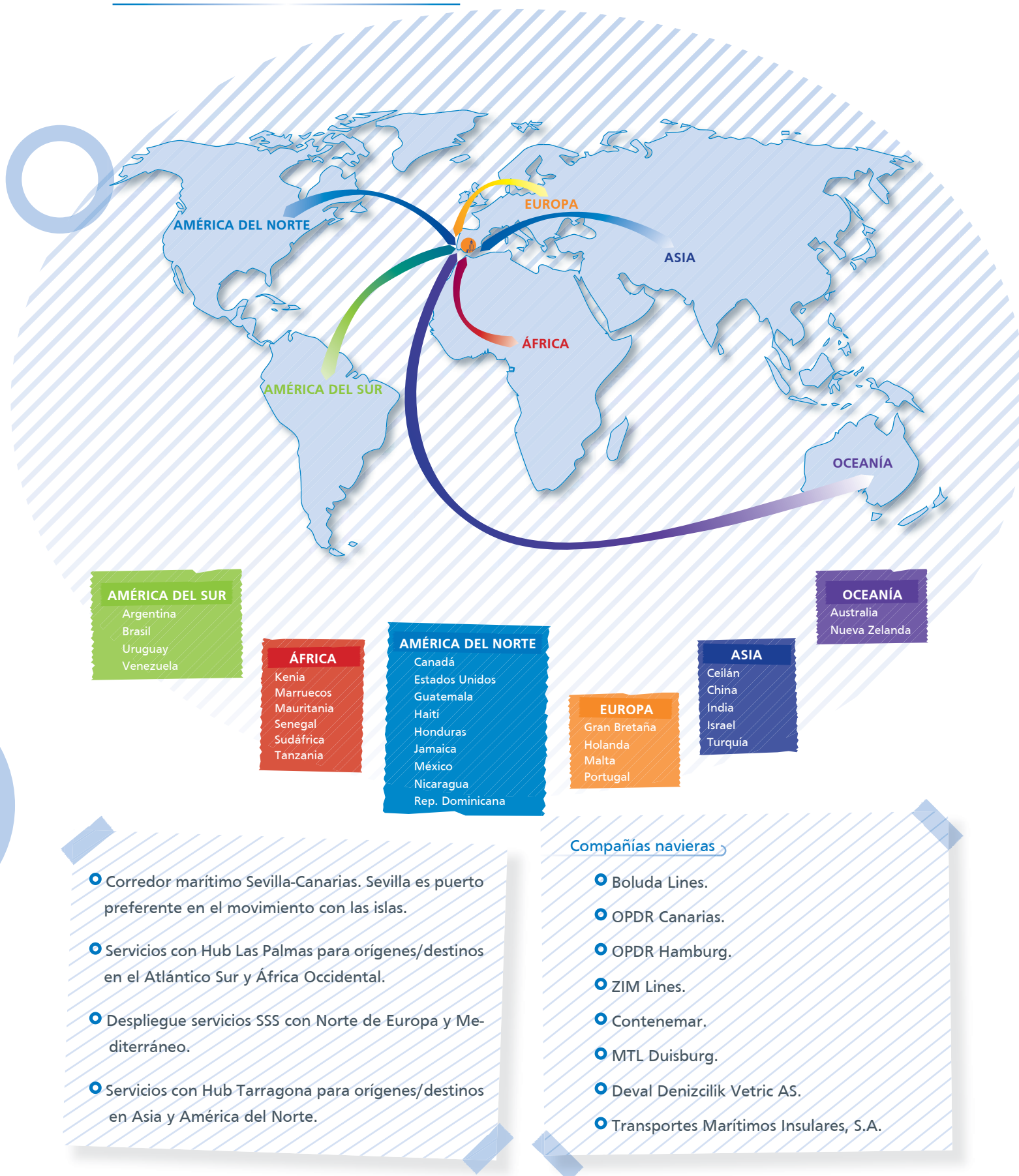
SERVICIOS MARÍTIMOS



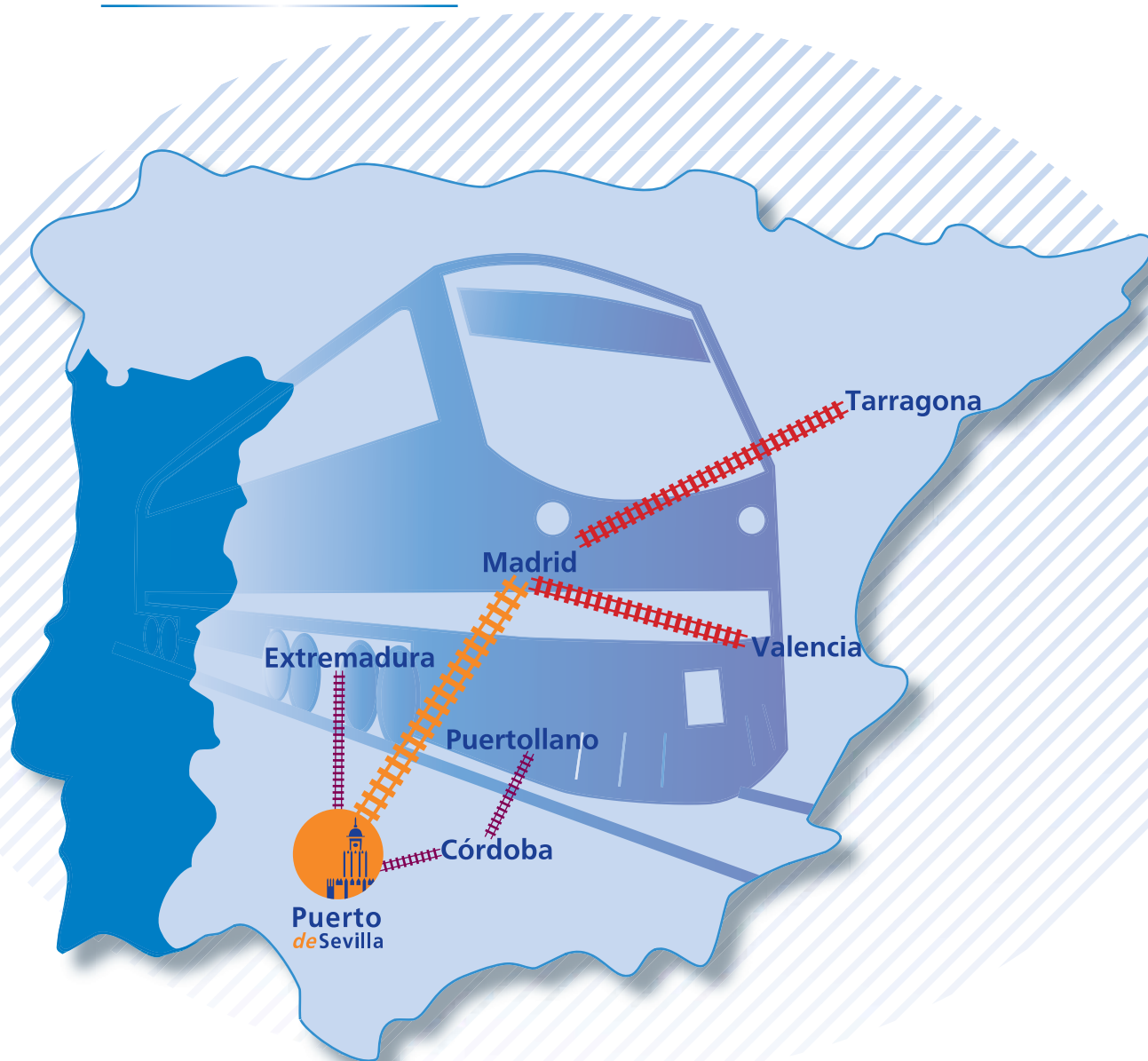
COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA

- Terminal de contenedores.
- Terminales polivalentes.
- Terminal ferroviaria.
- Logística del frío.
- Parque industrial.
- Zonas de actividades logísticas.
- Logística del automóvil.

SERVICIOS MARÍTIMOS REGULARES



SERVICIOS FERROVIARIOS



PLATAFORMA FERROVIARIA PUERTO DE SEVILLA

Mercancías transportadas

- Contenedores.
- Biodiesel.
- Automóviles.
- Transformadores eléctricos y productos siderúrgicos.

Operadores ferroviarios

- Activa Rail.
- Renfe Mercancías.
- Tracción Rail.

Trenes anuales (1.258 trenes en 2011)

TRENES ANUALES

	DÍAS
SEVILLA - MADRID	Lunes a Viernes
MADRID - SEVILLA	Martes a Viernes
SEVILLA - VALENCIA	Miércoles
LA RODA DE ANDALUCÍA - SEVILLA	Miércoles y Sábado
SEVILLA - TARRAGONA	Domingo

TRÁFICO DE BIODIÉSEL

	DÍAS
SEVILLA - PUERTOLLANO	Discrecional
PUERTOLLANO - SEVILLA	Discrecional

TRÁFICO DE AUTOMÓVILES

	DÍAS
SEVILLA - MADRID - BARCELONA	Miércoles
BARCELONA - MADRID - SEVILLA	Miércoles

RESUMEN DE SERVICIOS

La apuesta realizada para el aumento del tráfico ferroviario ha sido recogida también por cargadores de diversos sectores (gran distribución, vehículos, navieras, etc) que han confiado al recinto portuario sus flujos logísticos, tanto de transporte ferroviario como operaciones de consolidación y distribución. Especial referencia merecen:

- El enlace ferromarítimo Madrid - Sevilla - Canarias ha consolidado cuotas de participación modal del ferrocarril superiores al 80% en el corredor Madrid - Sevilla.
- La red de servicios ferroviarios que conecta a través de varios servicios semanales Sevilla con Madrid, Tarragona y Valencia, complementa los servicios marítimos a Canarias.
- Servicios multicliente de contenedores desde el Puerto de Sevilla.

OTROS SERVICIOS

TRÁFICO DE TRANSFORMADORES ELÉCTRICOS Y PRODUCTOS SIDERÚRGICOS

	DÍAS
SEVILLA - CÓRDOBA	Discrecional
SEVILLA - EXTREMADURA	Discrecional



PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SEVILLA

■ COMUNIDAD LOGÍSTICA PORTUARIA ■ REDES DE SERVICIOS MARÍTIMOS Y FERROVIARIOS ■ LOGÍSTICA INTEGRADA

El Puerto de Sevilla es plataforma preferente de distribución en el área metropolitana y nodo logístico con el resto de Andalucía, Extremadura, Sur de Portugal, Canarias y Norte de África.

- Red de servicios marítimos regulares con nodo en terminales especializadas en la manipulación de carga de contenedores y rodantes.
- Red de servicios ferroviarios regulares de contenedores.
- Recinto logístico dedicado a operadores logísticos y grandes cargadores.
- Infraestructuras dedicadas a servicios a las mercancías (Centro de Inspecciones) y complementarios empresariales al comercio (Centro de Negocios Portuario).
- Logística y transporte ferroviario integrados en el recinto portuario.
- Diseño colaborativo entre todos los partícipes de la red de servicios al transporte y la logística.

TERMINAL FERROVIARIA DE CONTENEDORES

La terminal ferroviaria de contenedores está situada entre las terminales de contenedores y la zona de actividades logísticas ZAL Sevilla. Permite hacer una rápida distribución de mercancías hacia el interior de la península contribuyendo a mejorar la competitividad del Puerto. La actividad alcanza los 21 trenes semanales de contenedores con diversos destinos.



COMODALIDAD

La estrategia de la Autoridad Portuaria de Sevilla de transformar el recinto portuario en un centro de servicios se basa en un esquema de sostenibilidad y comodidad, es decir, de eficiencia en el uso de los modos de transporte, tanto individualmente como en el marco de una integración multimodal en el sistema general de transportes, para alcanzar una utilización de recursos óptima y sostenible.

- Enlace ferroviario.** La accesibilidad ferroviaria se verá potenciada con el Nuevo Acceso Ferroviario La Salud. Este proyecto permitirá un nuevo acceso ferroviario directo al puerto, mejorando la capacidad y la calidad del actual enlace ferroviario a la red general, lo que constituye un elemento estratégico y clave para el desarrollo del Puerto de Sevilla. La actuación supondrá una reducción del coste medio del transporte ferroviario tanto en términos económicos como en tiempo.
- Enlaces por carretera.** Respecto a los enlaces por carretera, el puerto dispone en particular en la zona del Batán donde este acceso es inmediato desde la salida del muelle. En cuanto a la futura SE-40 está contemplado en el proyecto de la misma un acceso dedicado al recinto portuario.



■ Zal Batán

■ Terminal ferroviaria

■ Terminal de contenedores

■ RO-RO

■ CSME



TERMINAL DE CONTENEDORES

Ubicada en el muelle de contenedores, situado en la Dársena del Batán, está dedicada a la manipulación de contenedores, en una extensión de 97.000 m² y con capacidad para 300.000 TEUs.

En la zona colindante dispone de

- 15.000 m² de depósito para semi-remolques.
- Rampas Ro-Ro.
 - ⊙ *Centenario*: longitud 16 m, ancho 31 m.
 - ⊙ *Batán Norte*: longitud 20 m, ancho 31 m.
- Terminal ferroviaria que consta de 2 vías de 400 m con 21 servicios semanales Madrid - Sevilla, Valencia - Sevilla y Tarragona - Sevilla.
- Línea de atraque: 728 m.

Alcance de los Servicios

- Báscula, tomas corriente, contenedores frigoríficos.

Líneas regulares

- Sevilla – Canarias.
- Sevilla – Norte de Europa.
- Sevilla – Casablanca.

Equipamiento de maquinaria

- 2 grúas tipo Gantry de 40 toneladas de fuerza.
- 14 máquinas auxiliares del tipo reachstaker, y carretillas elevadoras provistas de spreader (Hyster, Svetruck, Sisu, Luna, Kalmar).





Terminal de contenedores



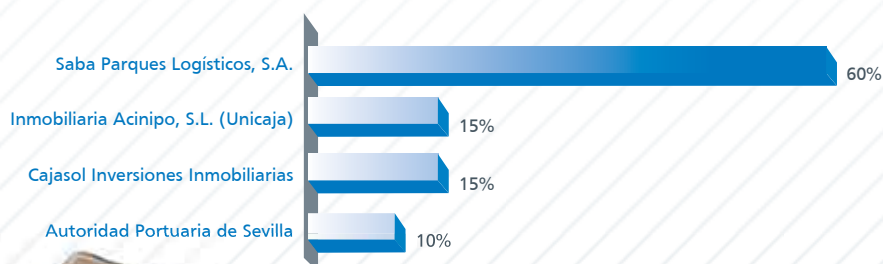
ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICA-ZAL SEVILLA

Es un parque logístico multimodal en cuanto a sistemas de transporte con una ubicación estratégica en el centro de la ciudad, con unas excelentes condiciones de accesibilidad a pie de la ronda de circunvalación SE-30 y rondas intermedias, y a algo menos de 20 minutos del aeropuerto de Sevilla, lo que le dota de unas características únicas para la distribución local, regional, nacional e internacional. Con una superficie de 57 hectáreas tiene una capacidad disponible de 254.000 m² de naves logísticas, modulables entre 2.000 m² a 40.000 m², con un uso unicliente o multicliente.

El diseño específico para logística de todo el recinto, la calidad constructiva, la facilidad de acceso, la localización, la seguridad y los servicios disponibles ha permitido tanto la permanencia de grandes empresas en Sevilla así como la elección de la ubicación para nuevos centros de distribución en la ciudad.

Compañías como El Corte Inglés, ABX Logistics, Christian Salvesen, Grifols, Conforama y Decathlon, entre otras, han confiado su crecimiento al establecimiento en las naves de la ZAL Sevilla.

Sevisur Logística S.A. que desarrolla la ZAL, está formada por los siguientes accionistas



Servicios comunes

- Control de accesos con lector de matrícula.
- Vigilancia física y por CCTV.
- Alumbrado público.
- Limpieza de viales y zonas públicas.
- Conservación de obra civil y mobiliario urbano.
- Mantenimiento de zonas ajardinadas.
- Recogida de RSU y RSI.
- Mantenimientos preventivos de las naves.
- Red contraincendios.




Truck center

- **12.000 m²** de área de servicios al camión con una nave de 4.500 m² para la venta, reparación y mantenimiento de vehículos industriales. Es explotado por Concesur, concesionario de Mercedes Benz en Sevilla.



Centro de negocios

- **5.000 m²** de parcela para la construcción de dos edificios con un total de 12.000 m² para oficinas, restaurantes y locales comerciales, mini-almacenes y aparcamiento subterráneo.

 Zal Batán



PARQUE LOGÍSTICO DE PALMAS ALTAS

En 2010 se ha iniciado la construcción del parque logístico de la zona este del puerto en Palmas Altas. Se han realizado las obras de urbanización del recinto con una inversión de 1,3 millones de euros. Este segundo recinto ofrecerá una oferta de naves de gran superficie modulables y así mismo atenderá la demanda de servicios logísticos de pequeño volumen.

El parque dispone de acceso directo a SE-30, contemplando todas las necesidades de las empresas de este sector en cuando a servicios, infraestructuras, seguridad y telecomunicaciones.

- *Superficie Palmas Altas:* 14 hectáreas.
- *Inversión total:* 93 millones.
- 248 naves en 8 tipologías.

Características

- Acceso controlado.
- Gran capacidad de almacenaje.
- Alta seguridad contra el fuego.
- Máxima seguridad de intrusión.
- Máxima durabilidad de materiales.
- Máximo confort en naves.
- Gran ahorro energético.
- Calidad de entorno.
- Amplios viales y zonas de maniobras.
- Grandes zonas de aparcamientos, 977 plazas.



CENTRO DE SERVICIOS A LAS MERCANCÍAS Y LAS EMPRESAS

Infraestructuras y servicios necesarios para la actividad empresarial, constituyendo un núcleo dedicado al comercio internacional, la distribución y el transporte en convivencia con otros usos complementarios.

PIF Servicio a la mercancía

Centro de Negocios Torre Galia

Centro Global de Inspecciones (CGI)



Palmas Altas

PIF Servicio a la mercancía

Centro de Negocios Torre Galia

Centro de negocios Galia Puerto

Capacidad disponible: Superficie total 50.000 m².

Superficie total de oficinas: 20.000 m².

Medios:

- ⊙ Superficie de oficinas y centro de negocios: 13.939 m².
- ⊙ Locales: 2.744 m².
- ⊙ Aparcamientos: 500 plazas.

Servicios:

- ⊙ Servicios empresariales.
 - Alquiler de despachos.
 - Cursos de formación.
 - Oficina virtual.
 - Domiciliación social.
 - Salas para reuniones.
 - Salas para eventos.
- ⊙ Centro de negocios.
 - Oficina bancaria.
 - Restauración.



LOGÍSTICA DEL FRÍO

Dentro de la plataforma de servicios logísticos Puerto de Sevilla está el sector de los productos a temperatura controlada. Las acciones desarrolladas conjuntamente con las empresas del sector tienen reflejo en un incremento de los tráfic​os en los últimos cuatro años. Las nuevas instalaciones logísticas y servicios de distribución y transporte terrestre, así como las nuevas conexiones marítimas en línea regular, junto a la eficiente gestión del PIF, fundamentan un esquema logístico a medida del sector de la pesca congelada que se caracteriza por:

- El refuerzo de la capacidad de transporte e incremento de la frecuencia de salida en los servicios marítimos y ferroviarios regulares.

- El crecimiento de la oferta de superficie de almacenaje disponible mediante el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas –ZAL Batán y PAL Palmas Altas-.
- La ampliación y optimización de infraestructuras dedicadas de los servicios a la mercancía (servicios de inspección).

El sector logístico dedicado al frío instalado en el Puerto de Sevilla dispone de una oferta de 52.000 m³ de naves a temperatura controlada, de los cuales 30.000 se dedican al pescado congelado.

EMPRESA	SITUACIÓN	CAPACIDAD DE ALMACENAMIENTO (m³)
Frigodocks S.A.	Avda. de Las Razas	23.145
Molino San Jerónimo S.L.	Muelle del Centenario	15.000
PLN	ZAL Batán	11.038
Transportes Frigoríficos Narval, S.A.	ZAL Batán	2.500



LOGÍSTICA DEL AUTOMÓVIL

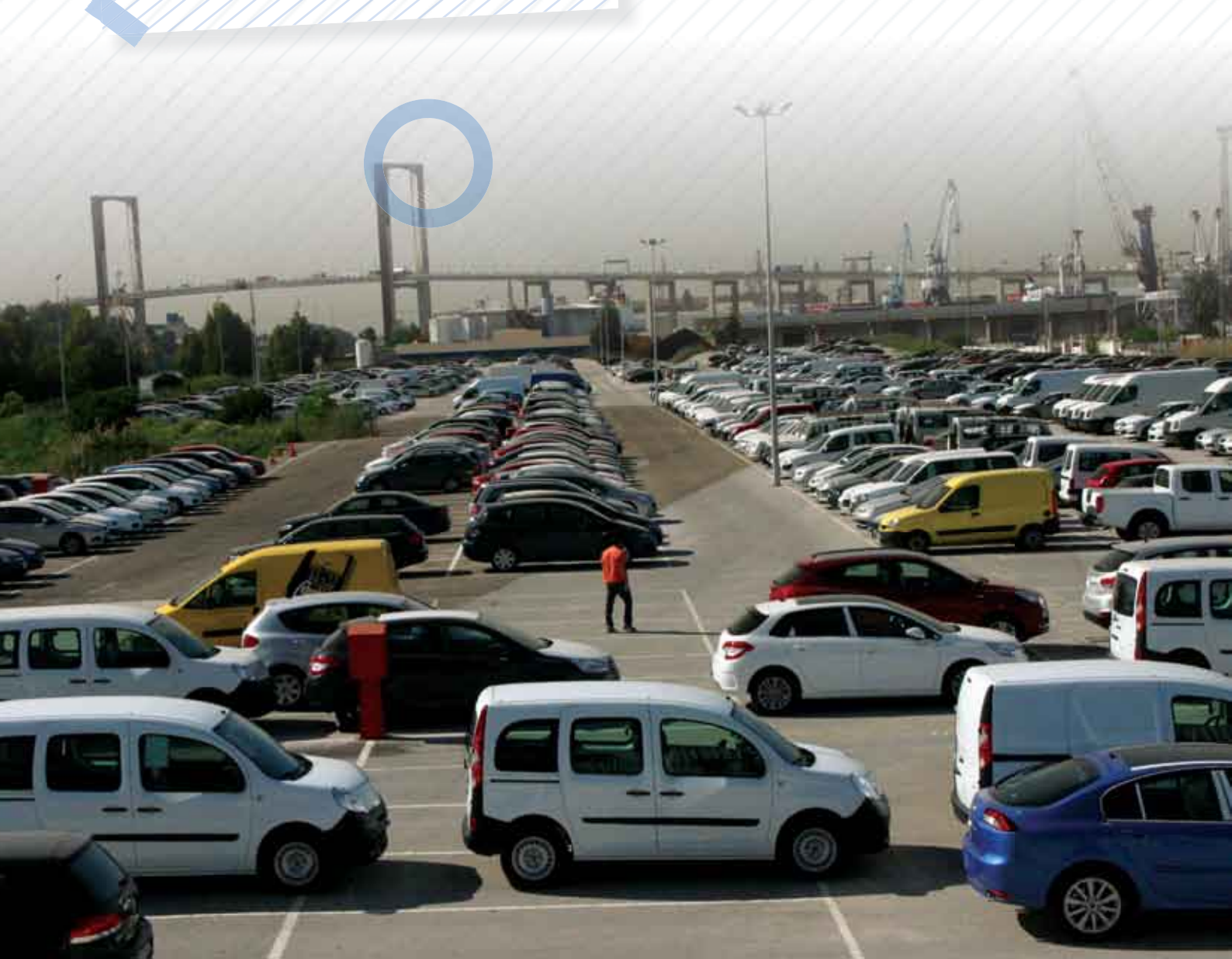
La plataforma logística de distribución y operaciones complementarias para automóviles, ubicada en la zona del Batán dispone de una superficie de 53.300 m² y una capacidad de rotación anual de 40.000 vehículos.

Medios

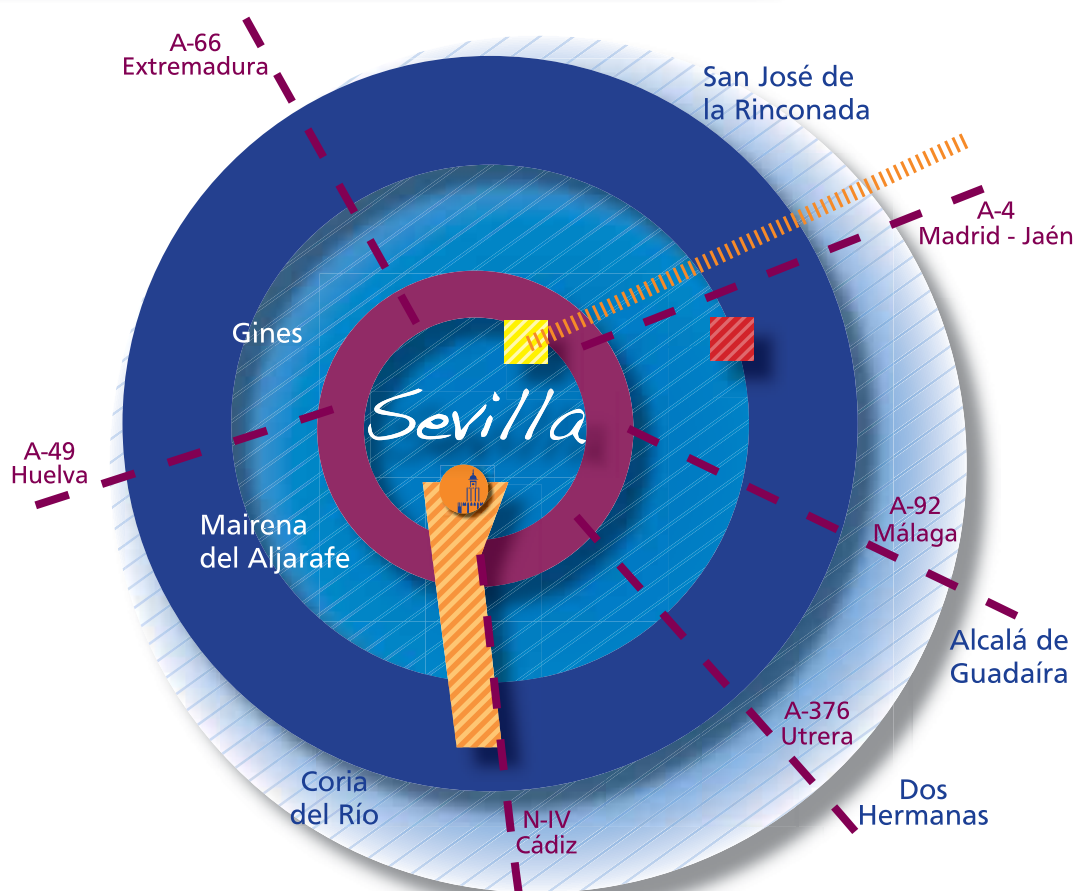
- Acceso por carretera.
- Acceso por ferrocarril.
- Acceso marítimo con atraque para barcos RO-RO.
- Servicio con Canarias (incluye gestión de aduanas, flete marítimo y resto de trámites administrativos).

Servicios

- Zona de recepción y almacenamiento.
- Inspección de vehículos previa entrega (PDI).
- Boxes de lavado.
- Restauración de daños.
- Mecánica rápida.
- Personalización del vehículo.



Transporte y logística DEDICADA



● SE-30
● SE-40, en construcción

■ Zona Portuaria
■ Aeropuerto San Pablo

■ Estación Santa Justa
■ AVE

UBICACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL PLANES DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DEDICADA A ENCLAVES INDUSTRIALES VINCULACIÓN CON OTRAS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Una de las líneas de avance de la estrategia logística de la Autoridad Portuaria de Sevilla es la orientada a mejorar la calidad y coste de la logística de distribución interior en la región urbana de Sevilla y zona de influencia ampliada, el fomento de la implantación de logísticas vinculadas a las cadenas de transporte en el recinto portuario con capacidad para inducir una red de servicios terrestres con O/D en el recinto portuario que se conformen como repuesta eficiente a la distribución de bienes de consumo y bienes industriales en la región urbana de Sevilla y zona ampliada. Esta línea se concreta en las siguientes actuaciones:

- Fomento de la ubicación dentro del recinto portuario de empresas de transformación industrial vinculadas a la optimización de la logística de transporte. Preferentemente con inversión en terminales portuarias dedicadas.
- Desarrollo de planes de transporte y logística dedicada a enclaves industriales en territorios interiores en colaboración con cargadores finales y operadores de transporte.
- Vinculación con otras plataformas logísticas de la región urbana de Sevilla y zona de influencia ampliada.

TERMINALES PORTUARIAS

Polivalentes

Terminal CPOP (Carbón Puerto Operaciones Portuarias)

Superficie 39.965 m²
Línea de atraque 144 m
Almacenamiento 4.250 m²
Certificación de calidad ISO 9001:2000



Terminal AMP (Agencia Marítima Portillo)

Superficie 17.650 m²
Línea de atraque 90 m
Almacenamiento 8.280 m²
Certificación de calidad ISO 9001:2000



Dedicadas

Terminal GPMA (GP Manufacturas del Acero)

Superficie 22.582 m²
Línea de atraque 90 m
Almacenaje en superficie 19.250 m²
Certificación de calidad ISO 9001:2000

**Terminal Holcim**

Superficie 17.315 m²
Almacenamiento 53.500 m²
Almacenaje en silos 3.000 m³

**TLL Sevitrade**

Inversión 5.000.000 euros
Área de almacenamiento 55.000 m³
Superficie 11.000 m²
Área logística 10.000 m²



Terminal Entabán *En fase de implantación*

Superficie 14.835 m²

Línea de atraque 48 m

Almacenaje 7.000 m³

TLP - Logística Portuaria

TLP Esclusa

Superficie 9.500 m²

Línea de atraque 200 m

Capacidad mínima 200.000 Tm anuales



TLD Grupo Gallardo *En fase de implantación*

Superficie 91.000 m²Zona comercial de muelle 13.500 m²Almacenamiento 77.500 m²

TLL Sevitrade
 TLP Grupo Gallardo

TLP Esclusa
 Terminal CPOP

Terminal Entabán
 Terminal GPMA

Terminal AMP
 Terminal Holcim

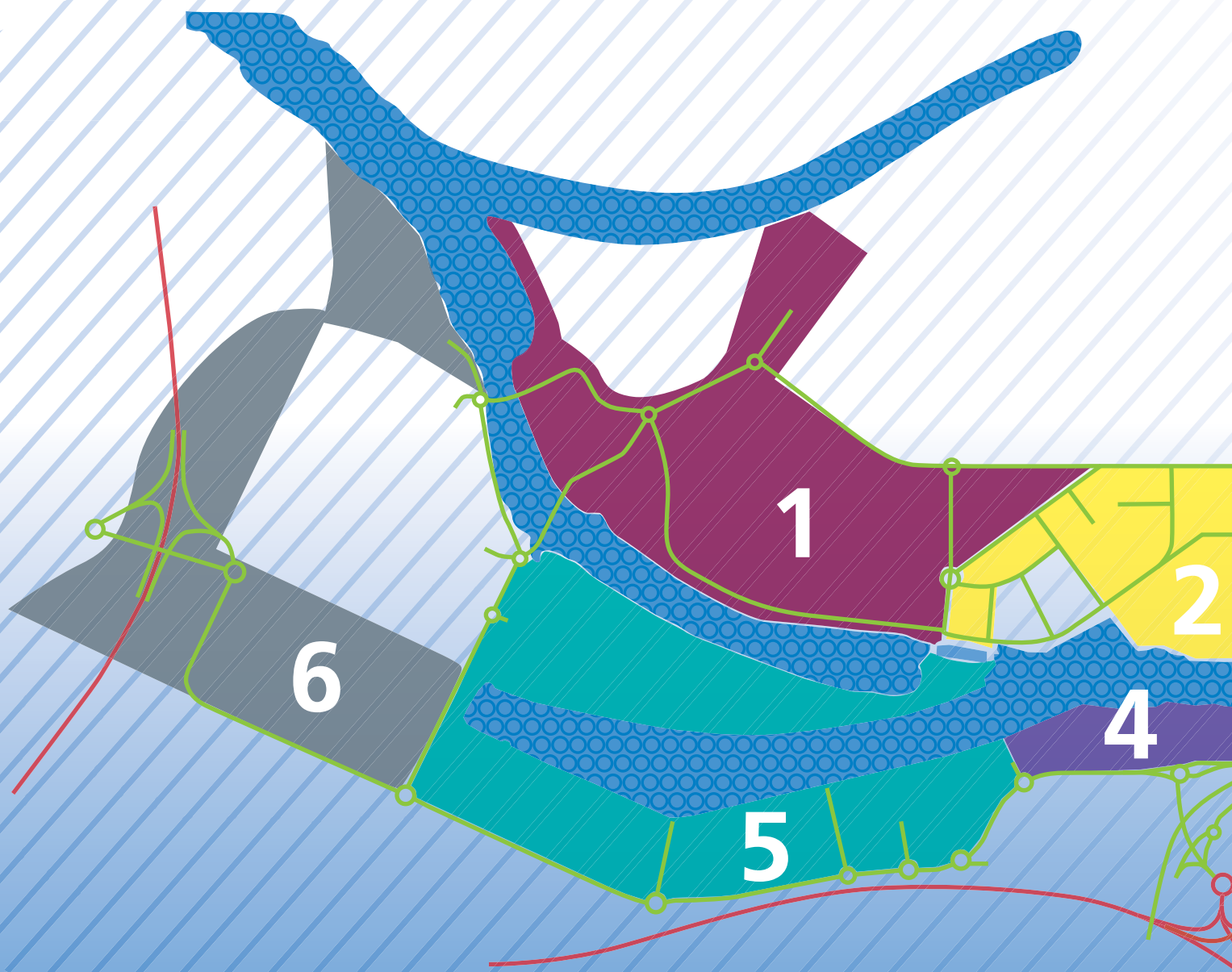


ZONAS INDUSTRIALES

El Puerto de Sevilla sirve de apoyo a la gran industria establecida en la ciudad y su zona de influencia, ya que la proximidad a las factorías de producción reduce los costes de transporte para la importación-exportación de materias primas y productos elaborados, de tal forma que el puerto se convierte en apoyo decisivo para el mantenimiento de la propia industria. Esta fortaleza para el tejido productivo y el puerto se verá ampliamente reforzada con la realización del Dragado de Profundización de la Vía Navegable E-60.02., que habilitará la entrada a buques de mayores dimensiones con un importante impacto en la reducción de costes de escala y consecuentemente en la competitividad de las operaciones.

Capacidad ferroviaria: 26 km

- Muelle del Centenario.
- Muelle de Batán Norte.
- Muelle de Tablada.
- Zona industrial en ambas márgenes.
- Márgenes del canal.



1

Zona El Verde**Superficie total: 96 ha**

2

Zona Torrecuellar**Superficie total: 52 ha***Viales:* 14 m*Ferrocarril**Suministros:*

Electricidad alta-media, agua y saneamiento

Distancia a ronda de circunvalación: 1 Km*Acceso a muelle:* Terminales

4

Zona Carretera El Copero**Superficie total: 42 ha***Ferrocarril**Suministros:*

Electricidad alta-media, agua y saneamiento y gas natural

Acceso directo a la ronda de circunvalación

Acceso directo al muelle de Tablada

Acceso directo lámina de agua

(muelles privados)

Acceso a muelle: Terminales

3

Zona Astilleros**Superficie total: 26 ha***Viales:* 8 m*Ferrocarril**Suministros:*

Electricidad alta-media, agua y saneamiento y gas natural

Distancia a ronda de circunvalación: 0,6 Km*Distancia muelles:*

Dársena Batán: 600 m

Muelle esclusa: 450 m

Acceso a muelle: Terminales

5

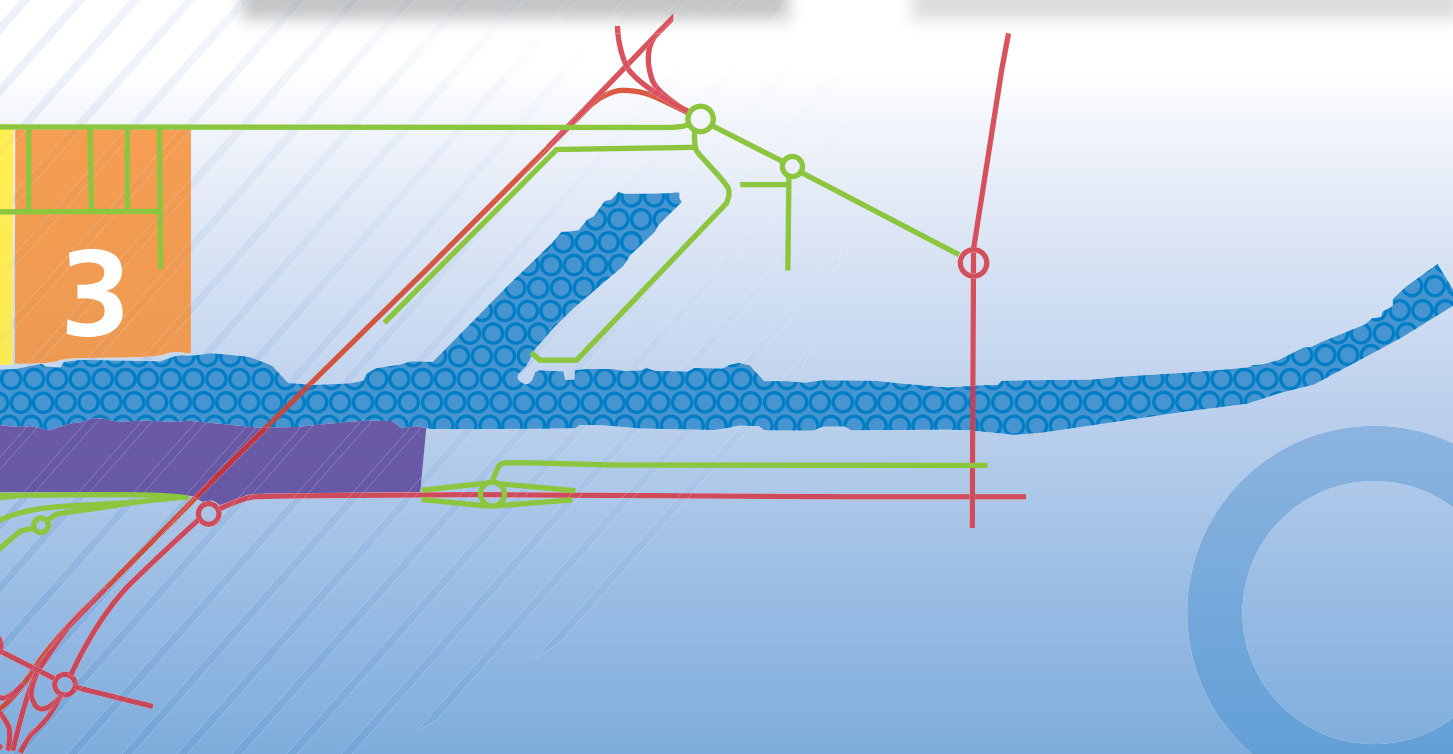
Zona El Cuarto**Superficie total: 150 ha***Superficie urbanizada:* 60 ha*Ferrocarril**Suministros:*

Electricidad alta-media, agua y saneamiento y gas natural

Directamente conectado a SE-30 y en el futuro a SE-40

Acceso a muelles: Terminales

6

Zona de Ampliación**Superficie total: 100 ha**

INVERSIÓN PRIVADA

La iniciativa privada ha apostado decididamente por el Puerto de Sevilla, en el que numerosas empresas han optado por localizarse para el desarrollo de su actividad, mostrando la evidencia de su competitividad. En los últimos años la inversión privada realizada o comprometida es cercana a los 400 millones de euros, con más de un millón de m² de superficie puesta en carga para actividades productivas relacionadas con

múltiples sectores, el sector portuario, con nuevas terminales de contenedores, dedicadas o polivalentes, el sector logístico, con el desarrollo de dos recintos logísticos en las zonas este y oeste del puerto, el sector industrial, el sector servicios, centros de negocios Galia Puerto y ZAL Batán y los relacionados con los proyectos puerto-ciudad, que han aportado solidez a la comunidad portuaria.

CONCESIÓN		M ²	INVERSIÓN €
INDUSTRIALES			85.591.489
6	Entabán	14.835	14.781.000
5 y 9	TRH Transformados Huevar	94.858	18.276.548
11	Hormigones América S.L.	31.500	5.720.000
12	Francisco Ros Casares, S.L.	45.809	4.224.000
13	Molinos Harineros del Sur	15.489	2.597.000
19	Hispalense de Líquidos S.L.	10.800	3.073.000
20	CIL Torrecuellar (Grupo Abengoa)	32.000	6.610.000
16	TADA Técnicas Aeronáuticas Defensa y Automoción, S.A.	5.850	1.225.000
35	Haribéricas XXI	25.333	29.084.941

Localización de la ampliación de actividades e implantación de nuevas empresas en el período 2002 - 2011



CONCESIÓN		M ²	INVERSIÓN €
TERMINALES			29.089.445
1	TLL Sevitrade	23.425	7.089.445
22	TLD Grupo Balboa	91.500	18.000.000
32	TLP Esclusa - Unión de Empresas Sevitrade S.L. y Transformados Huevar S.A.	9.500	3.000.000
6	Terminal Entabán	7.000	1.000.000
LOGÍSTICA			112.362.490
2	Estibadora Sevillana	18.313	833.000
8	Carbón - Puerto Operaciones Portuarias	38.617	670.000
10	ZAL Batán I - Sevisur	169.386	37.700.000
26	ZAL Batán II - Sevisur	185.000	60.000.000
17	Stockautosur	53.277	2.104.000
27	Productos Siderúrgicos Martín	15.682	1.540.000
33	Inmofiban	44.500	9.515.490
SERVICIOS			46.174.703
4	Galia Puerto	16.196	10.252.000
28	Área de servicios a empresas y mercancías - Grupo Galia	20.403	29.000.000
15	Vipconcesur	15.000	274.000
38	Tránsitos Guadalquivir	4.482	866.222
	Emasesa	9.216	5.524.481
	Endesa Distribución Eléctrica, S.L.	1.076	258.000
PUERTO - CIUDAD			19.366.000
29	Restaurante Delicias -Macadamia Río-	565	603.000
30	EMPARK -aparcamiento subterráneo Delicias-	6.500	613.000
32	Remodelación Muelle de Nueva York	4.400	5.700.000
31	Restaurante Delicias - Guadalquivir de Eventos S.L.	656	500.000
36	Pantalanes en la Dársena - Consorcio de Turismo de Sevilla		450.000
34	Pantalán en Puebla del Río - Prodetur S.A.		500.000
37	Acuario del Descubrimiento S.L.	5.768	11.000.000
TOTAL		1.840.436	291.693.000



ZONAS PARA NUEVOS DESARROLLOS

Zona del Cuarto

La zona del Cuarto comprende 100 hectáreas al sur de la margen este de la zona portuaria, de las cuales están urbanizadas 60 has, para las que la Autoridad Portuaria perseguía el objetivo de dar cabida a nuevas fórmulas de explotación portuaria como son las Terminales de Logística Portuaria (TLP), que conjugan las funciones de una terminal portuaria propiamente dicha y las que corresponden a un área de transformación industrial o distribución de mercancías. La iniciativa privada ha dado una respuesta decidida adquiriendo compromisos de inversión y actividad, que ha completado el 80% de la lámina de agua disponible.

- *TLL Sevitrade*. Nueva terminal de logística para el almacenaje de gráneles líquidos multiproducto, con una inversión de 5 millones de euros. Dispone de una capacidad operativa de 30.000 m³ de almacenaje y un pantalán para atraque.

El desarrollo completo de la iniciativa se realizará un periodo de diez años. En la segunda fase se adecuará la capacidad del pantalán, ampliándolo, en consonancia con el nuevo tamaño de buque que posibilita la Nueva Esclusa y se realizarán 25.000 m³ de almacenaje más hasta completar la capacidad ofertada. Es en este periodo cuando se espera alcanzar un tráfico de



gránulos líquidos de 200.000 toneladas anuales. Adicionalmente la oferta incluye un desarrollo a medio plazo de una terminal ferroviaria y de otros 25.000 m² de superficie para la instalación de industrias asociadas al tipo de tráfico de gránulos líquidos, sectores industriales complementarios como el sector agroalimentario, o el de fabricación de fertilizantes.

- **Haribéricas XXI.** Planta de fabricación de harinas con una superficie de 25.333 m², tiene una capacidad de molturación de cereal de 600 toneladas/día y dispone de una capacidad de almacenamiento de 15.000 toneladas de cereal. La inversión realizada ha sido de 22,7 millones de euros y el nivel de creación de empleo directo es de 40 puestos de trabajo.

Zona del Verde

La zona del Verde comprende 100 hectáreas en el sur de la zona oeste de la zona portuaria que quedarán integradas en la dársena interior una vez en funcionamiento la nueva esclusa.



■ Zona del Cuarto
■ Zona del Verde

■ TLD Grupo Gallardo Terminal
■ TLL Sevitrade

■ Productos Siderúrgicos Martín S.A.
■ Haribéricas XXI



INSTALACIONES DE CLÚSTER INDUSTRIALES

El programa puerto industrial está orientado a la instalación en el recinto portuario de clúster industriales (siderúrgico, construcción, cerealista, energético, madera, etc) vinculados a la actividad portuaria. La disponibilidad de una base de carga propia permite fidelizar tráfico y desarrollar servicios complementarios.

Se desarrollan acciones de proximidad con los polígonos logísticos del área metropolitana de Sevilla encaminadas a crear un vínculo preferente, como 2ª línea del recinto portuario (Dos hermanas, Alcalá de Guadaira, etc) mediante la promoción del conocimiento del puerto y los servicios que ofrece; con entidades empresariales para la caracterización e identificación de empresas con potencial de carga portuaria y oferta de planes logísticos a través del Puerto de Sevilla, y en general con las instituciones municipales propiciando la colaboración en el desarrollo dentro de estrategias conjuntas, especialmente en el plano de la logística.

- Aeronáutica 2.
- Combustibles 1.
- Construcción 6.
- Construcción Naval 2.
- Equipo eléctrico y de telecomunicaciones 1.
- Maderas 1.
- Productos Alimenticios 3.
- Productos Químicos 3.
- Productos Siderometalúrgicos 5.
- Reciclaje de desechos 1.





TERMINAL PARQUE

Sevilla se está consolidando como destino de cruceros de alto nivel, con unas cifras de cruceristas que se incrementan cada año. La colaboración entre la Autoridad Portuaria de Sevilla y las administraciones local y regional, está situando la marca Puerto de Sevilla en los mercados más importantes del mundo de este modo de turismo, que es hoy una de las fuentes emergentes del sector. Los datos de evolución de esta tipología de tráfico en el puerto sevillano demuestran la positiva tendencia del último quinquenio.

El atractivo de Sevilla, la entrada en servicio de la Nueva Esclusa, que habilita el acceso de buques de hasta 39 metros de manga, la estrategia de penetración en el sector y las nuevas infraestructuras de Delicias, consolidan una oferta que asentará la escala directa de líneas de cruceros interesadas en el puerto sevillano como puerto de escala y base.



CLIENTES

Buque	Armador
Belle de Cadix (44 escalas)	Croisi Europe
Corinthian II (3 escalas)	International Shipping Partners Inc
Island Sky (2 escalas)	International Shipping Partners Inc
Seabourne Pride (2 escalas)	Seabourn Cruises
Spirit of Adventure (2 escalas)	Saga Cruises
Vistamar	Plantour
Deustchland	Peter Deilmann Reederei
Braemar	Fred Olsen
Minerva	Swan Hellenic

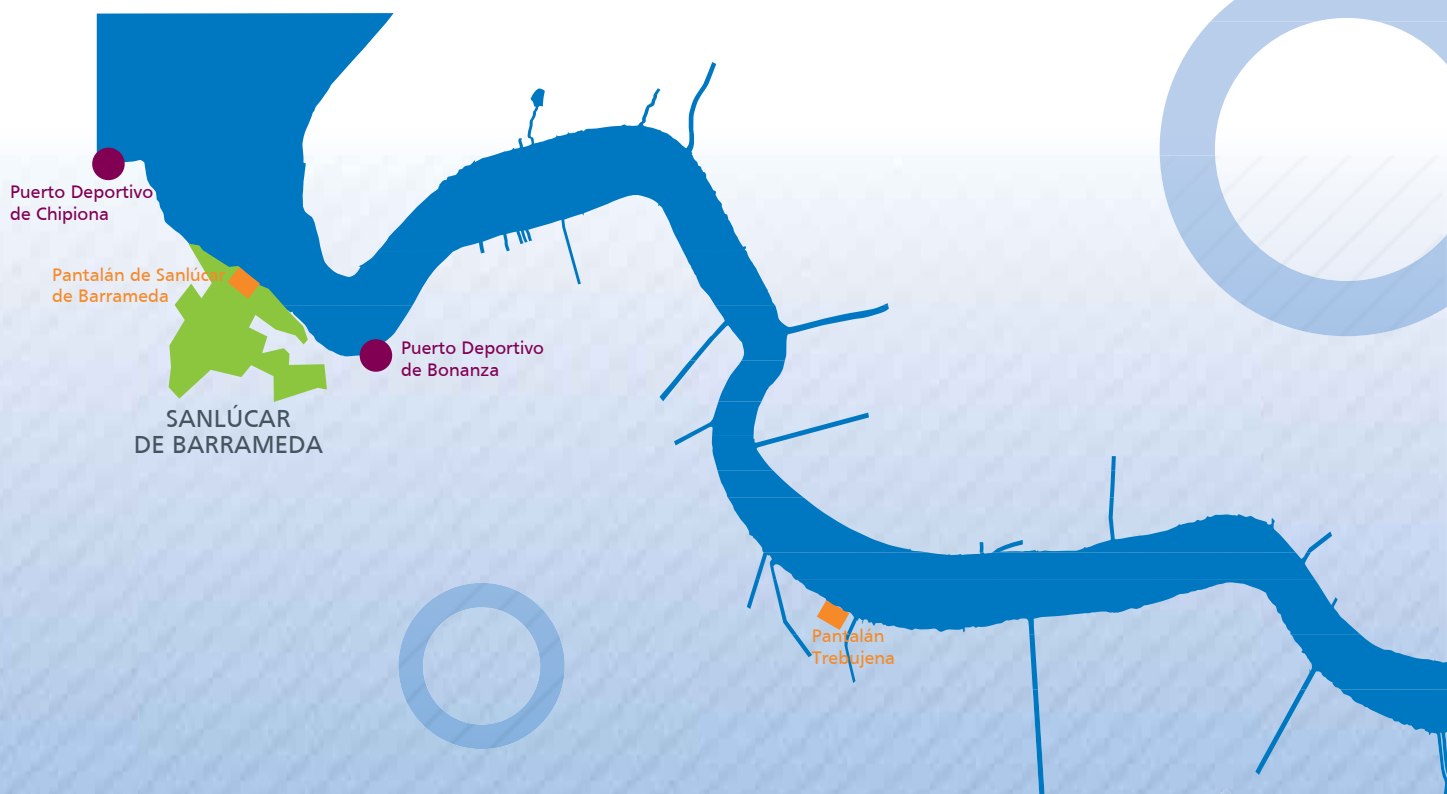


TURISMO NÁUTICO

La estrategia del Puerto de Sevilla de impulsar el aprovechamiento turístico y recreativo del Río Guadalquivir en los 90 km navegables desde el recinto portuario ha tenido su reflejo en los pantalanes construidos en Sanlúcar de Barrameda, Trebujena y Puebla del Río. Este último de reciente construcción está promovido por Sociedad para la Promoción del Desarrollo Económico y del Turismo (PRODETUR) de la Diputación Provincial

de Sevilla, con destino a la construcción y explotación de un pantalán para atraque de embarcaciones náuticas y turísticas en el paraje de Isla Mínima de Escobar.

Estas instalaciones se unen a las ya existentes para el turismo náutico en Chipiona, Sanlúcar y Gelves y totalizan una capacidad superior a los 350 atraques para embarcaciones de recreo.



RED NÁUTICO - DEPORTIVA

Red de pantalanes de embarque y desembarque de pasajeros, que constituyan los nodos de soporte de la futura red náutico deportiva de la dársena interior de Sevilla. El Consorcio de Turismo prevé instalar 7 pantalanes destinados al atraque de embarcaciones deportivas y de recreo, en la dársena interior: muelle de Turismo, muelle de Nueva York, Paseo de la O, Calle Betis, y en el muelle de Delicias frente a la grúa Gran nº 1.



4 SOCIEDAD

79 RELACIÓN DE CONVENIOS FIRMADOS

80 PARTICIPACIÓN EN ASOCIACIONES

81 RELACIÓN DE EVENTOS 2011

87 PROGRAMA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL

87 Construyendo una relación permanente con los ciudadanos

89 Colaboraciones



Relación de **CONVENIOS FIRMADOS**

CULTURAL

- Convenio de colaboración entre la Fundación Civilter y la Autoridad Portuaria de Sevilla, para favorecer el desarrollo de actividades culturales y sociales vinculadas a la conmemoración del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.
- Convenio de colaboración entre RETE y la Autoridad Portuaria de Sevilla para la difusión del libro conmemorativo de los diez años de RETE.
- Convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria de Sevilla y el Ayuntamiento de Chipiona para la realización de visitas concertadas al Faro de Chipiona.

SOCIAL

- Convenio Marco de colaboración entre la Autoridad Portuaria de Sevilla y la Asociación de Mujeres "Ager-Veneriensis" para la organización y desarrollo de actividades entorno al Faro de Bonanza.

EDUCACIÓN

- Acuerdo Marco de colaboración entre la Universidad de Sevilla y la Autoridad Portuaria de Sevilla para cesión de espacios, colaboración en la organización y desarrollo de aquellas actividades que las partes entiendan que resultan adecuadas al objeto de procurar la más amplia y completa interrelación entre la Universidad y la Autoridad Portuaria de Sevilla.

MEDIO AMBIENTE

- Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, Autoridad Portuaria de Sevilla, Consejería de Agricultura y Pesca y Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para la protección y recuperación de la anguila europea (Anguilla anguilla) en el Río Guadalquivir.

TRANSPORTE FERROVIARIO

- Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sevilla y la APS para la puesta a disposición de los terrenos destinados a sistema general viario SGV-DBP-02 (ronda urbana Palmas Altas-El Pítamo Fase 1 en el tramo de la Avda. de las Razas-Palmas Altas Sur) del Plan General de Ordenación Urbanística y de los terrenos destinados a nuevo acceso ferroviario a la Dársena del Cuarto del Puerto de Sevilla y desarrollo de la zona de servicio del Puerto de Sevilla.

TURISMO

- Protocolo Especial de colaboración entre la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A. y Asociación Suncruise Andalucía para el desarrollo del Plan de Acción 2011.

Participación en ASOCIACIONES

PARTICIPACIÓN EN ASOCIACIONES NACIONALES

- Confederación Empresarial Sevillana (CES).
- Fundación Doñana 21.
- Asociación para el Progreso de la Dirección.
- Consejo Sectorial Local de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Agenda Local 21 de Sevilla.
- Asociación Suncruise Andalucía.
- Plan Estratégico de Sevilla.
- Consejo Asesor Empresa de la EOI.
- Centro Tecnológico Metalmecánico y del Transporte (CETEMET).

PARTICIPACIÓN EN ASOCIACIONES INTERNACIONALES

- European Federation of Inland Ports (EFIP) miembro del Comité Ejecutivo.
- Centro Internazionale Citta d'Acqua.
- International Association of Ports and Harbors (IAPH).
- Association Villes et Ports.
- RETE 2001.



Relación de EVENTOS 2011

ENERO

- Conferencia del Presidente en el Ateneo de Sevilla dentro de los ciclos de "Cursos Temas Sevillanos".
- Visita a la esclusa y las instalaciones portuarias, de alumnos del Centro Americano de Estudios Interculturales.
- Visita a la esclusa alumnos Facultad de Geografía de la Universidad de Sevilla.
- Reunión entre el Secretario General de CC.OO en Sevilla y el Presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla.
- Colaboración en la 9ª conferencia Ciudadana Sevilla 2019-2022 para conmemorar el V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo.



FEBRERO

- Asistencia a la Feria Fruit Logistic.
- Rueda de prensa sobre el estudio del Estuario del río Guadalquivir.
- Suncruise Andalucía sponsoriza los premios Excellence al mejor barco 2010 "Costa Pacífica" de la empresa Media Group.

MARZO

- Visita del candidato a la Alcaldía de Sevilla, Juan Espadas, a la esclusa para conocer las obras de Mejora de Accesos Marítimos, también visitó las instalaciones logísticas e industriales de diferentes características ubicadas en el recinto portuario (Sevitrade, Decathlon, Mertramar).
- Asistencia a la Feria Seatrade Miami.
- Visita la esclusa alumnos del Colegio de Ingenieros de CC.CC.PP. Universidad de Castilla-La Mancha.
- Muelle de las Delicias: Traslado de la Cruz de los Jóvenes al Galeón Andalucía para participar en la Jornada Mundial de la Juventud.



- ◉ El Puerto de Sevilla participa en la Jornada Técnica: Grandes Obras Portuarias (Vorsevi). Olga Sánchez, Jefa del Departamento de Infraestructuras expuso una ponencia con el título de "Nueva Esclusa del Puerto de Sevilla", y el Presidente de la Autoridad Portuaria clausuró las jornadas.
- ◉ El Director del Puerto de Sevilla interviene en el encuentro "Aperitivos Abades" sobre "El Guadalquivir. Enclave para el impulso turístico".
- ◉ Asistencia al Comité Ejecutivo de EFIP del Director de la Autoridad Portuaria.
- ◉ Asistencia del Director del Puerto al Consejo RETE.
- ◉ 7ª Jornadas Derecho Portuario.
- ◉ Presentación del Puerto de Sevilla y sus servicios en Galia Puerto.



MAYO

- Asistencia a la Feria Transport Logistic en Munich.
- I Semana Náutica Sun Sails Sevilla.
- Presentación del puerto en el Taller Internacional sobre Planificación Territorial Sostenible y Estratégica de la ciudad de Sevilla.



JUNIO

- Presentación Puerto de Sevilla en el proyecto B-TEAM de la Universidad de Sevilla.
- Visita al puerto de los Jubilados del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- El Puerto de Sevilla participa en el Sevilla Cruise Forum.

SEPTIEMBRE

- Junto a la Gerencia de Urbanismo del Sevilla una delegación belga, constituida por alcaldes, tenientes de alcalde y concejales de municipios del norte de Bélgica, integrados en una sociedad semi pública dedicada a la construcción de viviendas protegidas, para su venta en la provincia de Amberes, realizan una visita a Sevilla para conocer de primera mano el desarrollo urbanístico de esta ciudad.
- Encuentro de Trabajo entre los presidentes de la Cámara de Comercio, la Confederación de Empresarios de Sevilla y la Autoridad Portuaria.



- Asistencia a la Feria Seatrade Europe.
- Visita a la esclusa y presentación de los trabajos de la Escuela de Arquitectura.



OCTUBRE

- Inauguración Exposición de pintura de Valery Shilyaev con motivo del año dual entre Rusia y España.
- Asistencia a la Feria Conxemar.
- Presentación del Manual Práctico para el operador del Comercio Exterior Novedades Legislativas Comunitarias y Nacionales organizado por la Cámara de Comercio de Sevilla.
- Asistencia al Comité Ejecutivo de EFIP del Director del Puerto de Sevilla.
- El Director participa en la Mesa Redonda en el IV Encuentro de la Comunidad Internacional de Negocios en Sevilla.
- El Director participa en la mesa redonda con motivo de la Conferencia sobre la Navegabilidad en el Guadalquivir.
- Visita a la esclusa del Colegio de Ingenieros de Caminos de Sevilla.
- Visita de la Plataforma Logística Suroeste Europeo (Extremadura).
- Visita a la esclusa e instalaciones portuarias alumnos del XVI Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria.





NOVIEMBRE

- Visita de la Escuela Superior de Arquitectura: Workshop Waterfront Sevilla-Stuttgart.
- Asistencia a la Feria World Trade Market.
- Encuentro UIMP: Política Marítima, Transporte y Sector Portuario. Estrategas Europeas. Asistencia del presidente en la Mesa Redonda sobre la Ley 33/2010 de 5 de agosto.
- Manifestación de los estibadores a favor del dragado.
- Asistencia al Consejo de RETE.



DICIEMBRE

- El Presidente interviene en el debate sobre el Puerto de Sevilla organizado por el Ateneo de Sevilla.



Programa de RESPONSABILIDAD SOCIAL

CONSTRUYENDO UNA RELACIÓN PERMANENTE CON LOS CIUDADANOS

7ª Jornadas de Derecho Portuario

La Autoridad Portuaria organiza anualmente unas Jornadas de Derecho Portuario dirigidas a los puertos del sistema y profesionales del sector, tanto de la administración del estado como privados. La participación es importante, prácticamente los departamentos de todos los puertos del sistema y el OPPE, Abogados del Estado de diversas ciudades portuarias, profesionales liberales, comunidad portuaria de Sevilla, Universidad de Sevilla y personal de la Autoridad del puerto de Sevilla.

Programa educativo Sevilla y el Guadalquivir

La Autoridad Portuaria de Sevilla mantiene un convenio con el Ayuntamiento de Sevilla para visitas al puerto. El programa educativo "Sevilla y el Guadalquivir" tiene como finalidad el estudio del Puerto de Sevilla y la Ría del Guadalquivir, analizando la evolución que tanto en el paisaje urbano como en el puerto se viene produciendo a lo largo del tiempo. Dirigido fundamentalmente a los centros educativos se han ido incorporando progresivamente otros colectivos. La entidad financiera La Caixa colabora financiando el paseo en barco por la dársena.

Visitas al Faro de Chipiona

El faro de Chipiona forma parte de la red de ayudas a la navegación comercial, desempeñando funciones técnicas de gran relevancia para gestionar la navegación en el Guadalquivir en condiciones de seguridad, siendo además uno de los monumentos referenciales de la ciudad. En convenio con su ayuntamiento se mantiene un programa de visitas concertadas al faro, que incluye a los centros educativos y a los ciudadanos en general, y que pretende acercar la realidad de esta parte del puerto de Sevilla a la sociedad.



Colaboración con la Asociación de Mujeres "Ager Venerensis" de Sanlúcar de Barrameda

La Autoridad Portuaria de Sevilla ha firmado un convenio con la asociación de mujeres "Ager Venerensis", que tiene como objetivo fomentar la formación y la cultura de los vecinos de Bonanza en Sanlúcar de Barrameda, para organización y desarrollo de actividades entorno al Faro de Bonanza. El edificio propiedad de la Autoridad Portuaria de Sevilla tiene un uso para la reparación de señales marítimas, y parte del mismo, comprensiva de la zona ajardinada de la entrada y las dependencias de la vivienda del farero, se ha puesto a disposición de la Asociación para dar formación y actividades culturales a los vecinos de Sanlúcar de Barrameda.

En este curso han impartido talleres, entre otros, de: Lectura, Manualidades, Encaje de Bolillos, Operador de restringido de Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, Belenes, etc.

Restauración de la obra de Santiago Martínez "Vista de Sevilla" de 1929

La obra forma parte del patrimonio histórico-artístico de la Autoridad Portuaria de Sevilla. Se trata de un cuadro de grandes dimensiones instalado en sitio preferente dentro del edificio de oficinas de la avenida de Molini. Su estado hacía recomendable acometer una restauración, y esta se ha encargado al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, IAPH, institución de reconocida solvencia. Durante 2011 se han realizado los trabajos de restauración.

Exposición de Pintura del pintor ruso Valery Shilaev

Con motivo de la celebración del año dual entre Rusia y España la Autoridad Portuaria de Sevilla junto con el Centro Ruso de Ciencia y Cultura y el Consulado de la Federación Rusa en Andalucía ha realizado una exposición de pintura del pintor ruso Valery Shilaev en el Centro de Actividades.



COLABORACIONES

- Programa educativo Sevilla y el Guadalquivir.
- Colaboración en la cesión de una nave de la Avda. de Las Razas a la Fundación Banco de Alimentos de Sevilla para el almacenamiento y distribución de los alimentos y enseres.
- Colaboración en la promoción del Club de Baloncesto CDB Sevilla SAD Cajasol.
- Visitas al Faro de Chipiona.
- Colaboración con la Asociación de Mujeres “Ager Venerensis” de Sanlúcar de Barrameda.
- Con la ONG Madre Coraje en la donación de residuos de tóner.
- Exposición de Pintura del pintor ruso Valery Shilaev.
- Colaboración en la organización del Sevilla Cruise Forum.
- Colaboración con la Fundación Civiliter con motivo de la 9ª Conferencia Ciudadana Sevilla 2019-2022.
- 7ª Jornadas de Derecho Portuario.





**Puerto
de Sevilla**

Av. Molini, 6 - 41012 Sevilla

Tel.: +34 954 24 73 00

Fax: +34 954 24 73 33

sevilla@apsevilla.com

www.apsevilla.com

