

Plan Estratégico del Puerto de Huelva 2012-2017, con visión a 2022

Anexo I: Análisis y Diagnóstico de la situación actual



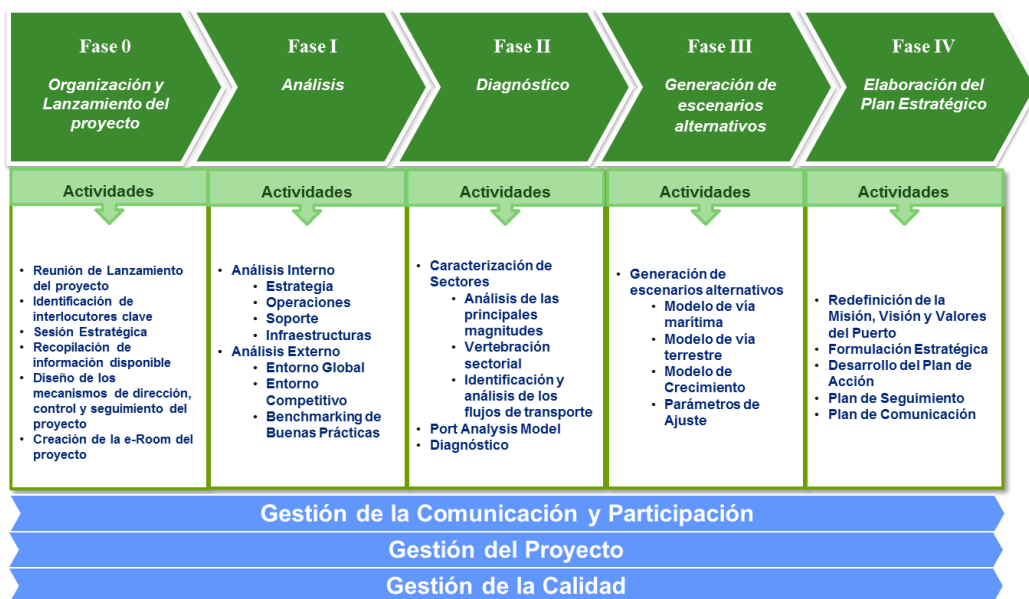
Índice

Contexto.....	3
Análisis interno.....	6
Capa de estrategia.....	6
Capa de Operaciones.....	38
Capa de Soporte.....	66
Capa de Infraestructura.....	96
Análisis Externo.....	142
Entorno Global.....	142
Entorno Competitivo.....	151
Entorno Competitivo - Huelva.....	154
Entorno Competitivo - Cádiz.....	164
Entorno Competitivo - Córdoba.....	177
Entorno Competitivo - Sevilla.....	190
Entorno Competitivo - Extremadura.....	203
Entorno Competitivo – Sur de Portugal (Algarve y Alentejo).....	218
Diagnóstico de la Situación Actual.....	228
Antecedentes.....	228
Evaluación y Diagnóstico.....	232
Anexos.....	247
Clientes.....	247
Sistemas de Información.....	277
Concesiones.....	298

Contexto

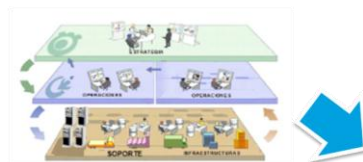
El Análisis Interno de la APH tiene como objetivo determinar la **situación actual** de la entidad como organización y, en consecuencia, identificar las **debilidades y fortalezas de la organización**.

A continuación se plasma, por cada una de las capas organizativas de la APH, la situación actual de la entidad:



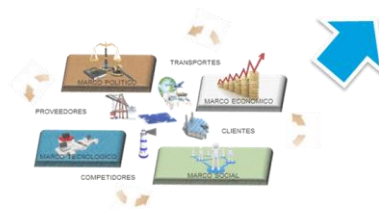
La Fase de Análisis constituye una serie de actividades que permiten conocer el estado actual del Puerto de Huelva, tanto internamente en la forma de desarrollar las actividades la institución, como externamente en el desarrollo de las actividades con los agentes que le rodea.

Análisis Interno



Conocer el funcionamiento del Puerto de Huelva, así como analizar el entorno externo en el que realiza su actividad, obteniendo la información del estado actual del puerto que servirá de punto de partida para la determinación de las futuras mejoras.

Análisis Externo



En el análisis interno se han llevado a cabo:



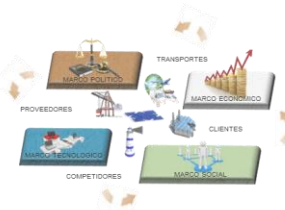
15 Entrevistas Realizadas

Reunión	Fecha
Comercial y Marketing	09/10/2012
Control y Presupuestos	09/10/2012
Medio Ambiente	09/10/2012
Calidad	10/10/2012
Dominio Público Portuario	10/10/2012
Proyectos y Obras	10/10/2012
Planificación	11/10/2012
Sistemas de Información y Comunicaciones	11/10/2012
Recursos Humanos	10/10/2012
Servicios y Operaciones	23/10/2012
Estrategia	26/10/2012
Económico – Financiero	04/12/2012
Dpto. Comercial	05/12/2012
Dirección APH	05/12/2012
Presidencia AP	04/12/2012

26 Fuentes Utilizadas

Documentación
Plan de empresa 2012
Memorias de la APH 2010 y 2011
Marco Estratégico 2000-2007
Estudio de posibilidades de desarrollo 2009
Cuadro de Mando Integral
Estadísticas de clientes, tráfico.
Estudios de Clientes 2006, 2009, 2010
Manual de Calidad
Estudio de Ordenación del muelle sur
Plan Especial del Puerto de Huelva
Informes Financieros
Nuevo Organigrama APH
Pliegos de servicios portuarios
Comparativa de precios de servicios APH
Memoria Ambiental 2004-2009
Memoria de Sostenibilidad 2010
Segundo Modificado del PUEP
Plan de Inversiones 2012-2016
Listado proyectos más relevantes de los últimos años
Listado actuaciones más relevantes en medio ambiente de los últimos años
Planos de concesiones
Evolución de los trámites de dominio público
Listado concesiones actualizado
Valoración de los terrenos y lámina de agua
Valores actualizados a 2013 de los terrenos y lámina de agua
Cartografía APH

En el análisis externo se han llevado a cabo:



16 Entrevistas Realizadas

Empresa	Fecha
Reunión con empresa CEPESA, HUELVA	19/11/2012
Reunión con empresa UNION FENOSA - GAS NATURAL COMERCIALIZADORA	26/11/2012
Reunión con empresa ENAGAS	10/12/2012
Reunión con AIQBE	20/11/2012
Reunión con empresa FERTIBERIA	22/11/2012
Reunión con empresa CEPESA QUÍMICA S.A.	21/11/2012
Reunión con ASOCIACIÓN DE EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS DE HUELVA	23/11/2012
Reunión con empresa NAVIERA ARMAS	07/11/2012
Reunión con empresa BERGE	28/11/2012
Reunión con empresa Consignaciones y Graneles del Suroeste S.A. (Congrasur)	03/12/2012
Reunión con empresa Terminal Marítima de Huelva, S.L.	10/12/2012
Reunión con empresa Zalvide S.A.	05/12/2012
Reunión con Amarres Marítimos del Sur, S.A. (Amarre de buques)	17/12/2012
Reunión con Auxiliar Marítima del Sur, S.A. (Servicio Remolcadores)	17/12/2012
Reunión con Antolín Goya (Coordinador general del Consejo Internacional de Estibadores)	05/12/2012

9 Fuentes Utilizadas

Documentación
INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA (IECA)
INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE EXTREMADURA
ASOCIACIÓN DE INDUSTRIAS QUÍMICAS, BÁSICAS Y ENERGÉTICAS DE HUELVA (AIQBE)
ASOCIACIÓN DE GRANDES INDUSTRIAS DEL CAMPO DE GIBRALTAR
DATA COMEX
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (PORTUGAL)
AGENCIA PARA O INVESTIMENTO E COMERCIO EXTERNO DE PORTUGAL (AICEP)
WWW.PORTUGALGLOBAL.PT

Análisis interno



Análisis interno

El Análisis Interno de la APH tiene como objetivo determinar la **situación actual** de la entidad como organización y, en consecuencia, identificar las **debilidades y fortalezas de la organización**.

A continuación se plasma, por cada una de las capas organizativas de la APH, la situación actual de la entidad:



1. Capa de Estrategia

- Instrumentos de Planificación
- Estrategia de marketing y comercial
- Política de Calidad
- Integración con el entorno

2. Capa de operaciones

- Tráficos
- Servicios

3. Capa de Soporte

- Organización
- Recursos Humanos
- Sistemas de Información
- Gestión Económico-financiera

4. Capa de infraestructuras

- Conexiones
- Instalaciones
- Concesiones

Capa de estrategia

Planificación del Modelo de Negocio



La planificación de la Autoridad Portuaria de Huelva se realiza conforme a las directrices del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que se encuentra actualmente en proceso de modificación. Los instrumentos de planificación con los que cuenta actualmente el puerto son el Marco Estratégico para la Autoridad Portuaria de Huelva y el Plan de Empresa 2013.

Marco Estratégico para la Autoridad Portuaria de Huelva

Desde una perspectiva estratégica, la APH tenía aprobado el “Marco Estratégico para la Autoridad Portuaria de Huelva” para los años 2000 a 2007. Sin embargo, finalmente dicho documento no ha sido el eje vertebrador de la actividad desarrollada por la APH. Así, la APH ha ido desarrollando acciones y medidas conforme a criterios de idoneidad que se estimaban en su momento.

En este sentido, la APH tiene aprobados como principales objetivos estratégicos:

Objetivos	Conseguido	Vigente	Comentarios
Atención y consolidación de tráficos actuales de los principales clientes del Puerto	80%	Si	Se ha conseguido una fidelización de los clientes y tráficos existentes, existiendo una gran dependencia de los tráficos cautivos que suponen la principal fuente de ingresos de la APH
Aumento de la competitividad y actuación comercial para consolidar y atraer tráficos	65%	Si	Desde la APH se han relegado las actuaciones comerciales para la captación de tráficos durante la ejecución del Plan Estratégico anterior, focalizándose principalmente en la mejora de infraestructuras existentes. Pese a ello, se han captado nuevos tráficos: <ul style="list-style-type: none"> • Nuevos tráficos de graneles líquidos: Refinería de CEPESA • Nuevos tráficos como consecuencia del resurgir minero de Huelva (Aguas Teñidas, cinc)
Diversificación de clientes, tráficos y servicios, atracción de potenciales desarrollos e implantación de líneas regulares	65%	Si	Dicho objetivo no se ha conseguido en su integridad. En este sentido, cabe reseñar: <ul style="list-style-type: none"> • Existencia de una única línea regular (Huelva – Canarias) explotada por la Naviera Armas. • Nuevos tráficos de carbones con centros logísticos y de distribución en el Puerto de Huelva • Tráficos Siderúrgicos con el Grupo Gallardo • Tráficos de cereales atraídos por la existencia de espacios naturales.

Para ello, se abordaron tres **orientaciones estratégicas** que, conforme a sus debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, debían soportar la consecución de los objetivos anteriormente citados.

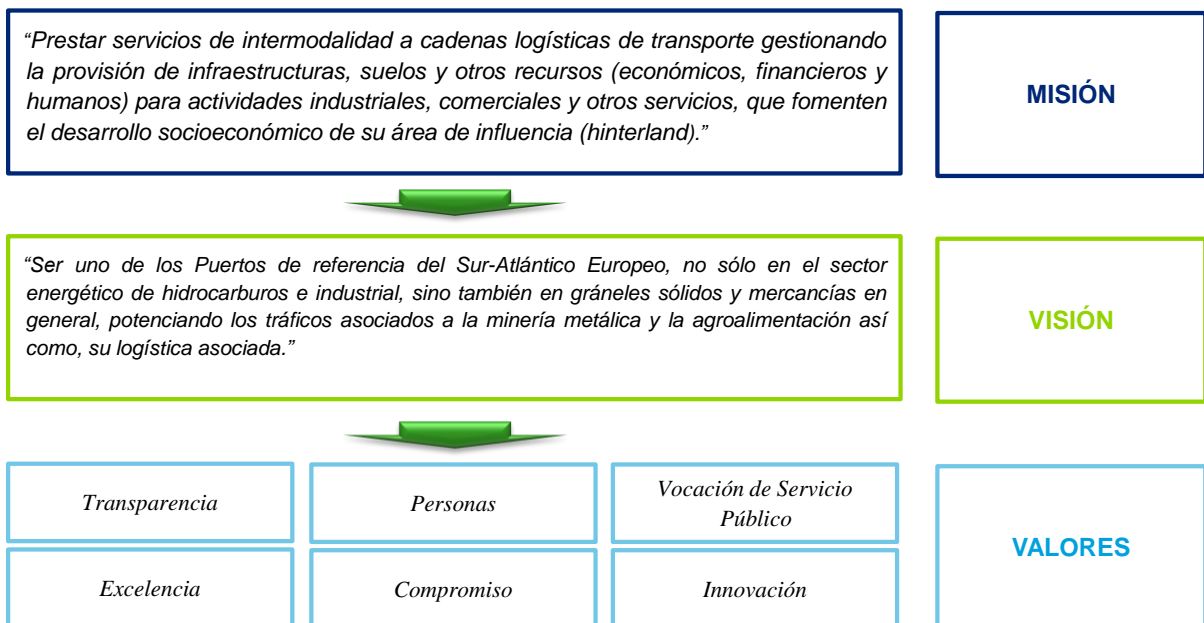
<p>Consolidación y desarrollo de la actividad portuaria sobre la base de sus actuales tráficos y fortalezas</p>	<p>Poner las bases de una diversificación a medio plazo, aprovechando las oportunidades de infraestructuras y suelos y las potencialidades de su hinterland</p>	<p>Impulsar el liderazgo socioeconómico del Puerto, redefiniendo un perfil de Huelva como "Puerto Eco-Industrial del Arco Sur – Atlántico"</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidación como Puerto granelero (consideración de Puerto Base) • Mejora de la competitividad de servicios (practicaje, amarre y estiba) y de la calidad de los mismos. • Pérdida de consideración de "puerto caro" • Desarrollo del Muelle Juan Gonzalo y del Puerto Exterior • Ausencia de involucración de la Comunidad Portuaria en la toma de decisiones de aspectos de desarrollo de la actividad portuaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de una línea regular Huelva – Canarias en el Muelle Sur, el cual tiene un potencial de desarrollo importante (Estudio de Ordenación del Muelle Sur) • Implantación de una nueva terminal de contenedores, iniciándose suavemente el desarrollo de actividades relacionadas con esta tipología de tráficos. • No incorporación de tráfico Ro-Ro • Aspiración: HUB del Mineral del Cobre, basado en el resurgimiento minero de la provincia de Huelva 	<ul style="list-style-type: none"> • Percepción interna de una deficiente presencia/proyección nacional/internacional del Puerto de Huelva • Ausencia de coordinación entre las distintas Administraciones Públicas, Comunidad Portuaria y APH para impulsar y posicionar el Puerto a nivel nacional/internacional • Certificado de calidad ISO 9001:2008 por gestión del tráfico y residuos de mercancías peligrosas en sus instalaciones

Siguiendo con los requerimientos establecidos por Puertos del Estado, la **APH sigue un modelo "landlord" para la gestión de su modelo de negocio**, limitándose a ser un proveedor de infraestructura y suelo

portuario y a regular la utilización del mismo, prestándose los servicios generalmente por operadores privados en régimen de autorización o concesión.

La APH cuenta con un **Cuadro de Mando** para el seguimiento de la actividad de la entidad **adaptado a los indicadores establecidos por Puertos del Estado**. Sin embargo, **no existe una uniformidad** de criterios entre los indicadores establecidos en el Cuadro de Mando y el seguido por distintos departamentos (v. gr. calidad) para el seguimiento de actividades y grado de cumplimiento de objetivos.

Recientemente, la APH ha modificado tanto la Misión como la Visión de la organización.



Así, **la Misión y Visión** actuales de la APH **deben ser los pilares sobre los que se cimente el Modelo de Negocio de la entidad** y, consecuentemente, debiendo tenerse en cuenta en todo momento al desarrollar la Planificación Estratégica a futuro de la APH.

Planificación del territorio

Los terrenos de la zona de servicio del Puerto de Huelva se encuentran ubicados entre los estuarios del río Tinto y el Odiel, abarcando parte de los términos municipales de **Huelva** y de **Palos de La Frontera**.

La **mayor superficie** en tierra del sistema portuario español es la de la zona de servicio del Puerto de Huelva. Aproximadamente se podría considerar *activo* un tercio de la misma (sin incertidumbre urbanística ni limitaciones medioambientales).

La estrategia relativa al desarrollo urbanístico y de ordenación del espacio portuario constituye una pieza esencial en el para la actividad portuaria, plasmándose en distintos instrumentos de planificación.

ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

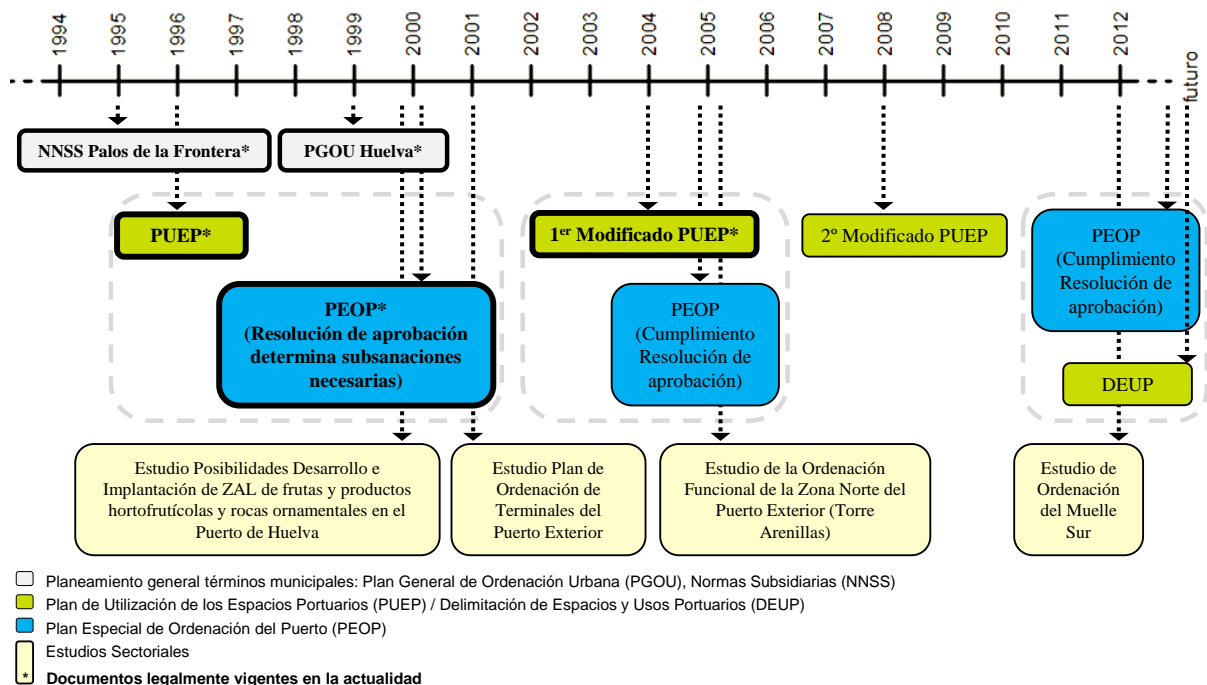


ZONA DE SERVICIO MARÍTIMA



Planeamiento en el tiempo

Desde que se iniciara en 1994 tanto la redacción del Plan Especial de Ordenación del Puerto como el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, se han redactado distintos instrumentos de planificación que afectan al espacio portuario de Huelva:



Tras diversas dificultades en la tramitación de estos instrumentos, en la actualidad se hallan **vigentes**:

- El **Primer Modificado del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP)** aprobado en 2004.
- El **Plan Especial de Ordenación del Puerto (PEOP)** aprobado por Resolución de la Consejería de Obras Públicas en 2000. Dicho plan está sujeto a la **subsanación** de ciertos aspectos como alcanzar una mayor armonización con otros instrumentos como las NNS de Palos de la Frontera, el PGOU de Huelva, la normativa ambiental aplicable (Plan de Rector de Uso y Gestión del Paraje Natural de las Marismas del Odiel y otros), y con el propio PUEP.

En relación al PEOP, desde la Resolución de la Consejería del año 2000, se han redactado distintos documentos a fin de dar cumplimiento a la misma, estando aún pendiente de aprobación definitiva:

- En primer lugar, en 2002, por hacer **referencia** a la zona de servicio delimitada en el **aún no aprobado** Primer Modificado del PUEP (aún se encontraba en vigor el **PUEP de 1996**).

- Después, en 2005, la Consejería competente en materia de Urbanismo no aprobó el Plan objetando acerca del uso de las inmediaciones del Dique Juan Carlos I que, como contemplaba el Primer Modificado del PUEP (aprobado por el Ministerio de Fomento en 2004), permitía el establecimiento de **instalaciones de energía renovable eólica y fotovoltaica**.
- A partir de la modificación de este aspecto del documento, matizando que cada propuesta concreta en esta materia deberá ser compatible con los condicionantes del Plan Rector de Uso y Gestión del paraje natural “Marismas del Odiel” y la normativa propia de los espacios naturales protegidos, se espera obtener la aprobación correspondiente.

Se redactó un **Segundo Modificado del PUEP**, de ampliación de la zona II de aguas de servicios del Puerto:

- En 2008 el Consejo de Administración dio su conformidad. Sin embargo, la consideración por el Ministerio de Medio Ambiente de que debía someterse a **Evaluación de Impacto Ambiental**, a pesar incluso del informe de Puertos del Estado que aseguraba que se trataba de algo innecesario, ha demorado la aprobación de este documento.
- Tras la aparición en la nueva Ley de Puertos de la **Delimitación de Espacios y Usos Portuarios** (DEUP), instrumento que viene a sustituir al PUEP, se prevé la tramitación de este nuevo documento, incluyendo la mencionada ampliación de la zona II, tras la correspondiente solicitud de cancelación del Segundo Modificado del PUEP.

En los últimos años, se han abordado también estudios sectoriales de ordenación, marcados por el interés del momento, como son:

- Estudio Posibilidades Desarrollo e Implantación de ZAL de frutas y productos hortofrutícolas y rocas ornamentales en el Puerto de Huelva (2000)
- Estudio Plan de Ordenación de Terminales del Puerto Exterior (2001)
- Estudio de la Ordenación Funcional de la Zona Norte del Puerto Exterior (Torre Arenillas) (2005)
- Estudio de Ordenación del Muelle Sur (2012)

Integración en el planeamiento general

Desde hace años, se ha pretendido un acercamiento entre los instrumentos de planeamiento del Puerto y los documentos de planificación general de los términos municipales que incluyen este sistema general portuario:

- **Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (PGOU).**
- **Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanística Municipal de Palos de la Frontera (NNSS).**

Con mayor facilidad de conciliación con las NNSS de Palos de la Frontera que con el PGOU de Huelva, se acaba aprobando el Plan Especial de 2000. Tras años de adaptación del documento a los intereses afectados, se considera que este instrumento de ordenación se encuentra adecuadamente enclavado respecto a la planificación general de dichos Ayuntamientos.

Documentos de Planificación

A continuación se resume de manera esquemática el estado y contenido de cada uno de los instrumentos de planificación del Puerto de Huelva:

Documento	Alcance	Objetivos	Estado	Contenido
PUEP	Zona de Servicio	Delimitar la Zona de Servicio para soportar al Plan Especial	<ul style="list-style-type: none"> • 1996: Aprobación definitiva • 2004: Aprobado su Modificado 	<ul style="list-style-type: none"> • Delimitación de la Zona de Servicio del Puerto • Definición de los usos
Primer Modificado del PUEP		Cambio de algunos usos	<ul style="list-style-type: none"> • 2004: Aprobación definitiva (vigente) 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación a la superficie terrestre de la zona de servicio los terrenos: <ul style="list-style-type: none"> - Muelle Ciudad de Palos, terrenos ganados al mar por obras de relleno. - Recinto de productos de dragados en la margen izquierda de la dársena exterior. - Dos recintos de productos de dragados en la margen derecha, adosados al Dique Juan Carlos I. - Pantalán Decal España, S.A.
Segundo Modificado del PUEP		<ul style="list-style-type: none"> • Delimitación de la Zona de Servicio • Definición de usos 	Ampliación de la Zona II Exterior de Servicio Marítima	<ul style="list-style-type: none"> • 2008: Aprobación Consejo de Administración • Actualidad: Se plantea su cancelación para dar paso a la DEUP
DEUP		Seguimiento de la nueva ley	<ul style="list-style-type: none"> • Actualidad: se plantea su redacción 	

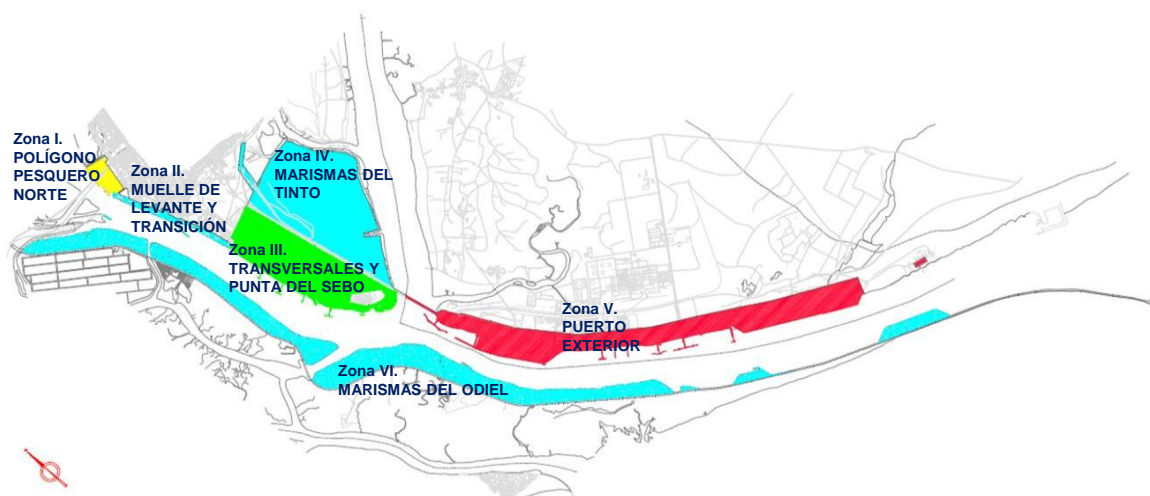
Documento	Alcance	Objetivos	Estado	Contenido
PEOP	Zona de Servicio	Ordenación del Puerto	<ul style="list-style-type: none"> 2000: Aprobación condicionada a ciertas subsanaciones según la Resolución de la Consejería (vigente) 	
Documento de Cumplimiento de la Resolución de Aprobación del PEOP	<p>Zona de Servicio:</p> <p>I. Polígono Pesquero Norte</p> <p>II. Muelle de Levante y entorno</p> <p>III. Transversales y Punta del Sebo</p> <p>IV. Marismas del Tinto.</p> <p>V. Puerto Exterior</p> <p>VI. Marisma del Odiel</p>	<ul style="list-style-type: none"> Establecer un marco jurídico urbanístico claro de desarrollo a corto-medio plazo, tanto para el Puerto para sus usuarios. La asignación de usos de los suelos sería el resultado de la interrelación entre las diferentes zonas calificadas como portuarias y las áreas urbanas de borde. Sentar las bases de una racionalización y estructuración de las zonas del Puerto que tengan una proyección de futuro mas claras. En las zonas de interferencia Puerto-Ciudad, establecer propuestas que vayan contribuyendo a estructurar futuros desarrollos. Definir, unos criterios de desarrollo preferente del Puerto (zonas de concesiones, zonas de infraestructura internas, zona de protección, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> 2005: No aprobada por objeciones al uso como parque eólico en la Zona VI (Marismas del Odiel) que refiere el Primer Modificado del PUEP 	Define la estructura del ámbito, lo zonifica y determina los usos globales y pormenorizados de cada espacio y las condiciones particulares de cada unidad de actuación, definiendo sus usos y actividades, compatibilidades, edificabilidad, ocupación máxima, altura máxima, requerimientos estéticos y otras. Además enumera los espacios de interés incluidos en la zona de servicio.
Modificación del Documento de Cumplimiento de la Resolución de Aprobación del PEOP			<ul style="list-style-type: none"> Actualidad: se plantea redactarlo revisando el aspecto de las instalaciones de generación de energía renovable en la zona VI 	

Documento	Alcance	Objetivos	Contenido
Estudios Sectoriales		<ul style="list-style-type: none"> Estudio concreto de una zona o tráfico del Puerto 	
Estudio Posibilidades Desarrollo e Implantación de ZAL de frutas y productos hortofrutícolas (2000)	Puerto de Huelva	<ul style="list-style-type: none"> Instalación de una línea marítima regular para el transporte hacia Europa con garantías. Las condiciones de conservación de la fresa. Sistema de transporte marítimo: Barco frigorífico. Estudio de tráficos adicionales (Almería, etc.) Estudios de compatibilidad y calidad del servicio. Superar la desconfianza mutua entre los Exportadores de productos Hortofrutícolas y las Compañías Marítimas implicando a los Grandes Exportadores en proyectos logísticos. Construcción de un almacén frigorífico en el puerto. 	<ul style="list-style-type: none"> Características de la Producción de fresas y cítricos Postproducción y acondicionamiento de la oferta. La empresa comercial en origen Organización del mercado en origen La Demanda y la comercialización mayorista. La caracterización de la demanda. Virtualidad de la incorporación del transporte marítimo a la cadena logística de distribución.
Estudio Posibilidades de desarrollo de tráficos portuarios y de implantación de zonas logísticas para rocas ornamentales en el Puerto de Huelva (2000)	Provincias de Huelva y Badajoz. Y las regiones portuguesas del Algarve y Alentejo.	<ul style="list-style-type: none"> Buenas condiciones y expectativas productivas. Notable producción actual y numerosas explotaciones abiertas. Capacidad competitiva de la producción del suroeste peninsular debido a la calidad y originalidad de sus rocas Grandes reservas y potencial sin descubrir de las diferentes rocas Creciente demanda del mercado interior de roca ornamental debido al auge de la construcción. Elevada demanda del mercado exterior de roca ornamental Mercado exterior con buenos precios y altos niveles de exigencia de calidad Entrada de capitales y empresa de ámbito peninsular 	<ul style="list-style-type: none"> Análisis de las características geológicas. Análisis del sector productivo (Producción y enclaves) Proceso productivo de la Roca Ornamental en el Suroeste Peninsular (Empresa, Proceso de extracción y transformación, maquinaria y problemas) Organización del mercado de Origen de la Roca Ornamental (Productos ofertados, comercialización y nuevas estrategias) Caracterización y localización de la demanda (Características, mercado interior, mercado exterior y conclusiones) Previsiones de Exportación El Transporte de Roca

Documento	Alcance	Objetivos	Contenido
Estudios Sectoriales		<ul style="list-style-type: none"> Estudio concreto de una zona o tráfico del Puerto 	
Estudio Plan de Ordenación de Terminales del Puerto Exterior (2001)	Zona de Servicio en el Puerto exterior, que se extiende desde Torre Arenillas, hasta la laguna de las Madres: I. Zona Norte II. Zona Central III. Zona Sur	<ul style="list-style-type: none"> Ordenación del Puerto: Terminal de Graneles Especiales: La A.P.H. podría asumir en ella las inversiones necesarias para la adaptación del muelle de minerales, siendo a cargo de concesionario las de las superestructuras precisas. Terminal multipropósito y hortofrutícola: En el otorgamiento de la correspondiente concesión podría contemplarse su construcción y explotación conjuntamente. Polígono de Villafraja: Se estima de interés la promoción de los terrenos de la finca a los que podrían integrarse los depósitos de minerales y promover la creación de un polígono industrial y comercial. 	<ul style="list-style-type: none"> Análisis en detalle de las posibilidades y limitaciones de las instalaciones mecánicas del Carga de Minerales. Reordenación de espacios y tráficos actuales y posible necesidad de creación de nuevas infraestructuras. Incremento de la competitividad en el servicio. Nuevos tráficos potenciales. Potencialidades en el ámbito de actividades logísticas de 2ª línea.
Estudio de la Ordenación Funcional de la Zona Norte del Puerto Exterior (Torre Arenillas) (2005)	Muelles Comerciales y Áreas de servicio (Zona V)	<ul style="list-style-type: none"> Mantenimiento y renovación de las instalaciones monumentales existentes. Integración paisajística y formal de las obras nuevas con lo existente. Respeto de las Zonas Verdes (arbolado). Delimitación del área de entorno del BIC. 	<ul style="list-style-type: none"> Admisión de cambios de usos. Grado de Protección: Protección integral no monumental. Usos admisibles: Dotacional. Se trata de un Espacio protegido. La Torre es un BIC.
Estudio de Ordenación del Muelle Sur (2012)	Muelle Sur	<ul style="list-style-type: none"> Análisis de las necesidades del tráfico. Selección de los posibles tráficos a implantar dentro del Muelle Sur. Zonificación del Muelle Sur en función de los requerimiento de cada uno de los tráficos. 	<ul style="list-style-type: none"> Análisis del Planeamiento vigente y condicionantes urbanísticos a la Ordenación. Estudio de Tráficos: Marítimos: Pasajeros, Carga ro-ro, Contenedores y Mercancía General. Terminales Multipropósito: Recomendaciones y planificación. Terminales Ferroviarias para Mercancías. Resumen de necesidades de las Instalaciones Portuarias. Criterios de Redimensionado. Rangos y operativa de los tráficos marítimos. Estudio de Alternativas, conclusiones y recomendaciones.

Usos

El Plan Especial hace referencia a las siguientes seis zonas, que posteriormente divide en subzonas a las que le asigna usos globales y pormenorizados.



Zona I. Polígono Pesquero Norte

- El Plan Especial asigna mayoritariamente a esta zona el Uso Complementario Industrial-Pesquero.
- El Polígono Pesquero Norte constituye una zona de concesiones de actividades de servicios y empresas de apoyo a la actividad pesquera del Puerto, recogiendo usos de segunda (servicios a las actividades directamente portuarias) y de tercera línea (carga, almacenaje o transformación) y otra parte de Astilleros.
- Las carreteras de acceso al Nuevo Puente sobre el Odiel y al Puente de Santa Eulalia dividen el ámbito del Polígono en dos sectores, al norte y al sur de estos viales.
- El Plan Especial opta por la consolidación, recualificación urbanística y remate del ámbito, atendiendo a lo especificado en el PGOU de Huelva, además establece una ordenación y tipologías edificatorias de fachada para los casos en que la gestión portuaria posibilite su aplicación.

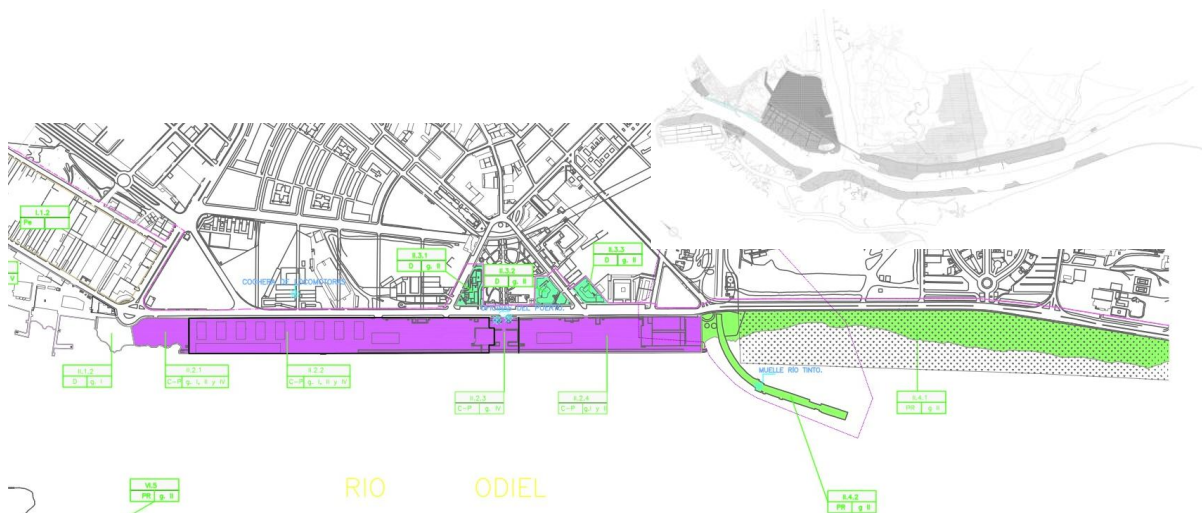


LEYENDA:













USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	ELEMENTOS CATALOGADOS.
USO COMERCIAL-PORTUARIO (CP)	Grado I: Comercial General Grado II: Pesquero Grado III: Comercial con Protección Complementaria Grado IV: Comercial Equipado Grado V: Astilleros	USO INDUSTRIAL-PORTUARIO (IP)	Grado I: Industria Ligera Grado II: Zona Logística	MUELLE DE RÍO TINTO. LÍNEA DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y SU ENTORNO.
USO DE COMUNICACIONES (C)		USO COMPLEMENTARIO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL (LI)	Grado I: Equipamiento Grado II: Equipamiento Terciario-Portuario Grado III: Institucional Portuario Grado IV: Espacio Libre Grado V: Espacio Libre Equipado	UNIDAD (ZONA, SUBZONA, UD. ACTUACION) GRADO DE USO PORMENORIZADO
USO PROTECCIÓN DE RIBERA (PR)	Grado I: Espacio Protegido Grado II: E. Libre con Dotaciones	USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)		USO GLOBAL
USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL-PESQUERO (Pa)				LÍMITE DEL ÁREA DE SERVICIO DEL PUERTO.
				ÁMBITO DEL FUTURO PASEO MARÍTIMO

Zona II. Muelle de Levante y Transición

- El muelle de Levante es una infraestructura de relevancia en la interfase con la ciudad. Se encuentra sometida a las mayores tensiones derivadas de su colindancia con el desarrollo urbano, lo cual hace plantearse un proceso de reestructuración.
- Dentro de las zonas funcionales del Puerto, presenta una relación estrecha con el Polígono Pesquero Norte, base de actividades de segunda y tercera línea vinculadas con la actividad pesquera, y secundariamente, con las Transversales y el resto del Puerto.
- Acoge usos específicos portuarios relativos al tráfico de pesca fresca en su parte norte y de mercancía general en la sur, con un espacio intermedio entre ambas para usos urbanos de índole dotacional y de carácter recreativo.
- La zona de transición hacia Punta del Sebo se encamina teniendo en cuenta su vocación de integración con la ciudad, dada la reestructuración urbanística que propone la ciudad para el PAU Ensanche Sur.



LEYENDA:





USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	ELEMENTOS CATALOGADOS.
	USO COMERCIAL-PORTUARIO (C-P) Grado I: Comercial General Grado II: Pesquero Grado III: Comercial con Protección Complementaria Grado IV: Comercial Equipado Grado V: Astilleros		USO INDUSTRIAL-PORTUARIO (I-P) Grado I: Industria Ligera Grado II: Zona Logística	 MUELLE DE RÍO TINTO. LÍNEA DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y SU ENTORNO.
	USO DE COMUNICACIONES (C)		USO COMPLEMENTARIO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL (L-I) Grado I: Equipamiento Terciario-Portuario Grado II: Institucional Portuario Grado III: Espacio Libre Grado IV: Espacio Libre Equipado	 UNIDAD (ZONA, SUBZONA, UD. ACTUACION)  GRADO DE USO PORMENORIZADO USO GLOBAL
	USO PROTECCION DE RIBERA (PR) Grado I: Espacio Protegido Grado II: E. Libre con Dotaciones		USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)	 LÍMITE DEL AREA DE SERVICIO DEL PUERTO.  AMBITO DEL FUTURO PASEO MARÍTIMO
	USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL-PESQUERO (Pe)			




Zona III. Transversales y Punta del Sebo








- Se estructura en dos subzonas funcional y urbanísticamente diferenciadas: las Transversales y la Punta del Sebo.
- Es base de localización del importante Polígono Industrial de Huelva y de buena parte de las actividades industriales del Puerto.
- Las limitaciones portuarias de su ámbito reducen las perspectivas de desarrollo futuro para actividades portuarias de primera línea.
- Se propone que las Transversales se vayan paulatinamente recalificando y reafirmando como un polígono de servicios y actividades logístico-industriales de segunda y tercera línea, compatible con el desarrollo urbano, todo ello a través de una estructuración viaria y recalificación medioambiental, edificatoria y dotacional (desarrollo de una serie de dotaciones y servicios complementarios como dotaciones verdes, zonas deportivas, equipamientos sociales y comerciales, etc., dadas además las tendencias hacia grandes futuras dotaciones de parques colindantes propuestos en el PGOU y progresivo equipamiento de la antigua zona de fosfoyesos).
- En Punta del Sebo se pretende potenciar su renovación progresiva en su aspecto urbanístico y medioambiental a corto-medio plazo, y en usos y actividades a largo-muy largo plazo, partiendo de la realidad de las concesiones industriales existentes pero previendo el eventual traslado de algunas al Puerto Exterior, para regenerar un espacio de actividades económicas y portuarias (servicios, industria ligera y actividades portuarias de primera, segunda y tercera línea) compatibles con el entorno ambiental y urbano.



LEYENDA:

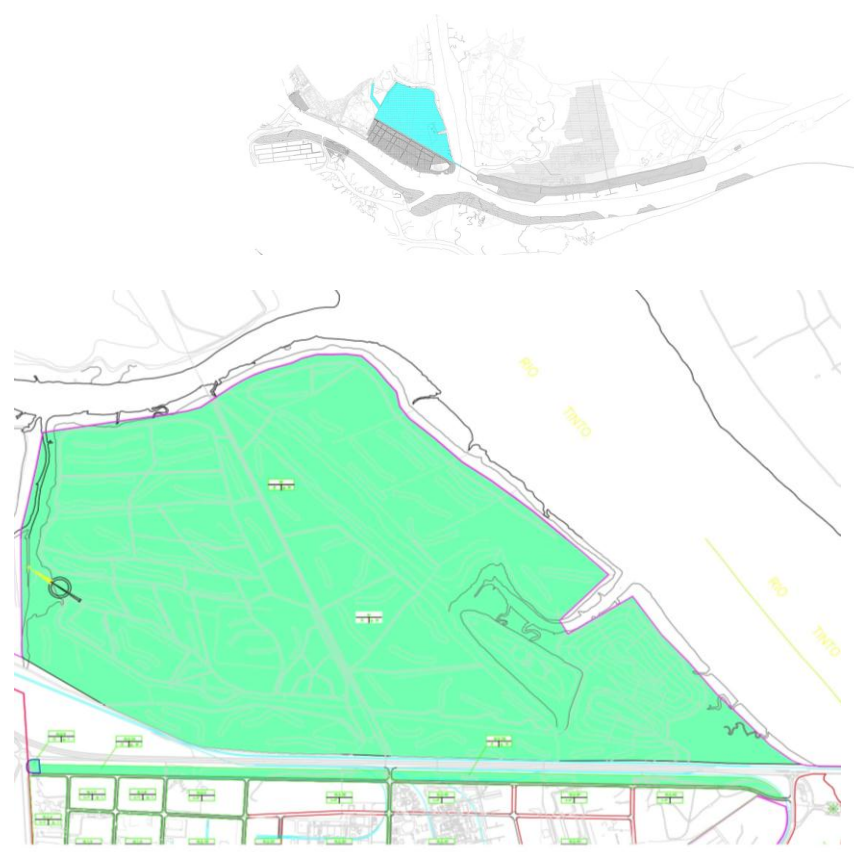
USO GLOBAL		USO PORMENORIZADO	
	USO COMERCIAL-PORTUARIO (C-P)	Grado I: Comercial General	
		Grado II: Pesquero	
		Grado III: Comercial con Protección Complementaria	
		Grado IV: Comercial Equipado	
		Grado V: Astilleros	
	USO DE COMUNICACIONES (C)		
	USO PROTECCION DE RIBERA (PR)	Grado I: Espacio Protegido	
		Grado II: E. Libre con Dotaciones	
	USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL-PESQUERO (Pa)		

USO GLOBAL		USO PORMENORIZADO	
	USO INDUSTRIAL-PORTUARIO (I-P)		
	USO COMPLEMENTARIO LOGISTICO-INDUSTRIAL (L-I)	Grado I: Industria Ligera	
		Grado II: Zona Logística	
	USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)	Grado I: Equipamiento Terciario-Portuario	
		Grado II: Institucional Portuario	
		Grado III: Espacio Libre	
		Grado IV: Espacio Libre Equipado	

ELEMENTOS CATALOGADOS.	
	MUELLE DE RÍO TINTO.
	LÍNEA DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y SU ENTORNO.
	UNIDAD (ZONA, SUBZONA, UD. ACTUACION)
	GRADO DE USO PORMENORIZADO
	USO GLOBAL
	LÍMITE DEL ÁREA DE SERVICIO DEL PUERTO.
	ÁMBITO DEL FUTURO PASEO MARÍTIMO

Zona IV. Marismas del Tinto.

- Esta zona permaneció como un espacio de marismas hasta finales de los años sesenta. En 1964, el Plan General de Ordenación Urbana dio a la zona de Punta del Sebo la calificación de suelo industrial, reservándose aproximadamente 400 ha. destinadas específicamente a vertedero de subproductos provenientes de las instalaciones industriales próximas, especialmente utilizado por Fesa y Foret con motivo de su producción de abonos fosfóricos.
- A partir de los noventa, la Agencia del Medio Ambiente de Andalucía, con la pertinente autorización del Puerto, decidió restaurar este espacio degradado mediante su recubrimiento con una capa vegetal.
- Dado que se asigna a este área el uso Complementario-Dotacional Grado IV, Espacio Libre Equipado (armónicamente con el PGOU de Huelva que califica como Espacio Libre Verde Singular) susceptible a albergar equipamientos culturales, sociales, deportivos, etc..., con accesos restringidos.
- El PEOP plantea la posibilidad de segregación de la zona de servicio frente a la de mantenimiento en la misma y posterior ordenación a través de un Plan Especial específico.



LEYENDA:

USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	ELEMENTOS CATALOGADOS.
USO COMERCIAL-PORTUARIO (C#)	Grado I: Comercial General Grado II: Pesquero Grado III: Comercial con Protección Complementaria Grado IV: Comercial Equipado Grado V: Astilleros	USO INDUSTRIAL-PORTUARIO (I#)	Grado I: Industria Ligera Grado II: Zona Logística	MUELLE DE RIO TINTO. LINEA DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y SU ENTORNO.
USO DE COMUNICACIONES (C)		USO COMPLEMENTARIO LOGÍSTICO-INDUSTRIAL (L#)	Grado I: Equipamiento Terciario-Portuario Grado II: Institucional Portuario Grado III: Espacio Libre Grado IV: Espacio Libre Equipado	UNIDAD (ZONA, SUBZONA, UD. ACTUACION) GRADO DE USO PORMENORIZADO USO GLOBAL
USO PROTECCION DE RIBERA (PR)	Grado I: Espacio Protegido Grado II: E. Libre con Dotaciones	USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)		LIMITES DEL AREA DE SERVICIO DEL PUERTO. AMBITO DEL FUTURO PASEO MARÍTIMO
USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL-PESQUERO (Pa)				

Zona V. Puerto Exterior

- El Puerto Exterior es el sector del Puerto en donde se concentran sus oportunidades actuales y futuras de mayor potencial. Constituye la principal opción de oferta y desarrollo de las actividades portuarias, por su espacio libre, ubicación y características.
- Se viene desarrollando la actividad de esta zona de manera estrecha con el Polígono Industrial Nuevo Puerto.
- En esta zona se mueven los principales volúmenes del Puerto.
- El acondicionamiento de los recintos de dragado permite disponer de la posibilidad de alojamiento de muelles de ribera, zonas de actividades logísticas o terminales de carga especializada.
- Es importante combinar el rigor en la protección y tratamiento medioambiental, dada la sensibilidad ambiental del entorno, con la captación de industrias y procesos de difícil ubicación en otros puertos.



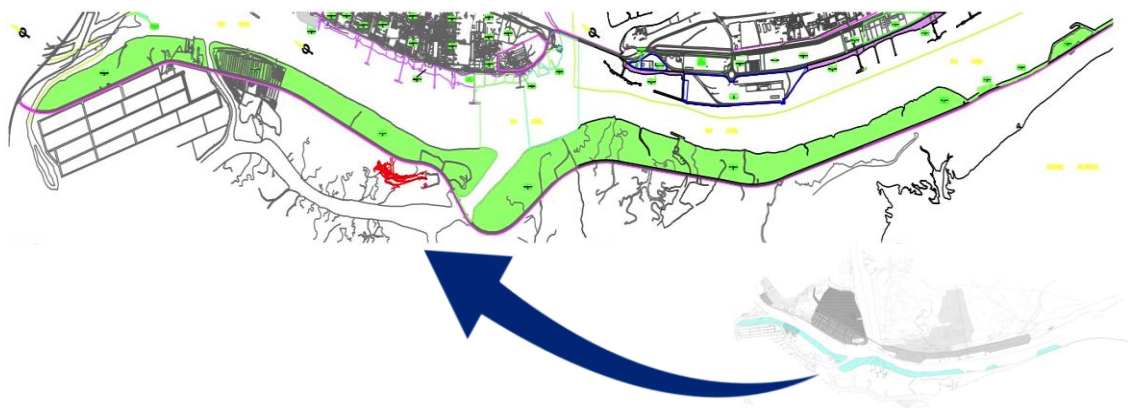
LEYENDA:

USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO
 USO COMERCIAL-PORTUARIO (C.P)	Grado I: Comercial General Grado II: Pesquero Grado III: Comercial con Protección Complementaria Grado IV: Comercial Equipado Grado V: Astilleros	 USO INDUSTRIAL-PORTUARIO (I.P)	
 USO DE COMUNICACIONES (C)		 USO COMPLEMENTARIO LOGISTICO-INDUSTRIAL (L-I)	Grado I: Industria Ligera Grado II: Zona Logística
 USO PROTECCION DE RIBERA (PR)	Grado I: Espacio Protegido Grado II: E. Libre con Dotaciones	 USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)	Grado I: Equipamiento Terciario-Portuario Grado II: Institucional Portuario Grado III: Espacio Libre Grado IV: Espacio Libre Equipado
 USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL-PESQUERO (Pe)			

ELEMENTOS CATALOGADOS.	
	MUELLE DE RÍO TINTO. LÍNEA DE DELIMITACIÓN DEL BIEN Y SU ENTORNO
	UNIDAD (ZONA, SUBZONA, UD. ACTUACION) GRADO DE USO PORMENORIZADO USO GLOBAL
	LÍMITE DEL ÁREA DE SERVICIO DEL PUERTO.
	ÁMBITO DEL FUTURO PASEO MARÍTIMO

Zona VI. Marismas del Odiel

- El entorno de gran interés ecológico declarado Paraje Natural de las Marismas del Odiel constituye una zona de reserva portuaria, con carácter de espacio protegido, debido a lo restrictivo de la normativa en cuanto a los usos permitidos en el ámbito.
- El Primer Modificado del PUEP estipula que se permite en la Subzona VI.4, Dique Juan Carlos 1, el establecimiento de instalaciones para la generación de energías renovables, entre las que se incluyen la eólica y la fotovoltaica, con adecuación a las normas y criterios ambientales que correspondan, pero las trabas medioambientales impuestas al respecto han alejado esta idea.



Las superficies destinadas a los distintos usos según el documento de Plan Especial, son las del cuadro, donde se plasma **el elevado porcentaje que suponen los usos de Protección de Ribera (31%), Complementario Dotacional (25%) y Comunicaciones (15%).**

USO DOMINANTE		SUPERFICIE (m2)						TOTAL	%
USO GLOBAL	USO PORMENORIZADO	ZONA I	ZONA II	ZONA III	ZONA IV	ZONA V	ZONA VI		
USO COMERCIAL PORTUARIO (CP)	Grado I: Comercial general		44.534			671.736		716.270	4,2
	Grado II: Pesquero		56.088					56.088	0,3
	Grado III: Comercial con Protección Complementaria					721.930		721.930	4,2
	Grado IV: Comercial equipado		5.040					5.040	0,0
	Grado V: Comercial equipado	46.464						46.464	0,3
	TOTAL	46.464	105.662			1.393.656		1.545.782	9,0
USO INDUSTRIAL PORTUARIO (CP)	TOTAL			1.553.907		1.235.478		2.789.385	16,3
USO COMPLEMENTARIO INDUSTRIAL PESQUERO (PE)	TOTAL	126.554						126.554	0,7
USO PROTECCIÓN RIBERA (PR)	Grado I: Espacio Protegido					4.856.677		4.856.677	28,3
	Grado II: Espacio Libre con Dotaciones	23.598	79.284	390.396				493.278	2,9
	TOTAL	23.598	79.284	390.396			4.856.677	5.349.955	31,2
USO COMPLEMENTARIO LOGISTICO-INDUSTRIAL (L-I)	Grado I: Industria Ligera			365.175				365.175	2,1
	Grado II: Zona Logística					161.214		161.214	0,9
	TOTAL			365.175		161.214		526.389	3,1
USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL (D)	Grado I: Equipamiento Terciario-Portuario		4.995	4.000				8.995	0,1
	Grado II: Institucional Portuario		10.221					10.221	0,1
	Grado III: Espacio Libre	18.674		126.191		198.353		343.218	2,0
	Grado IV: Espacio Libre Equipado			5.765	3.933.067			3.938.832	23,0
	TOTAL	18.674	15.216	135.956	3.933.067	198.353		4.301.266	25,1
USO DE COMUNICACIONES (C)	TOTAL	54.744	60.454	352.198	501.937	777.164	770.378	2.516.875	14,7
TOTAL		270.034	260.616	2.797.632	4.435.004	3.765.875	5.627.055	17.156.216	100,0

Integración Puerto-Ciudad

Existen algunas zonas de especial relevancia en la integración puerto-ciudad, como son:

- **Polígono Pesquero Norte**
- **Punta del Sebo**
- **Muelle de Levante**
- **Marismas del Tinto**

El Plan Especial de Ordenación del Puerto identifica como elementos de edificios, elementos y espacios de interés:

- **Cocheras de Locomotoras**, construidas a comienzos del siglo pasado, localizadas en Avda. de Hispano América, con protección integral no monumental, actualmente rehabilitadas para su uso cultural.
- **Oficinas de la Autoridad Portuaria**, construidas en los años veinte en la corriente racionalista, en la Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, con protección integral no monumental.
- **Muelle del Riotinto**, al comienzo de la Avda. Francisco Montenegro, que corresponde con el antiguo muelle cargadero de mineral, pasando a su utilización como paseo público, con protección integral monumental.
- **Torre Arenillas**, fortaleza defensiva del s. XVI, situada en la Punta del Estero de Pedro Domingo, actualmente en desuso, identificada como Bien de Interés Cultural (BIC) por las NNSS de Palos de la Frontera., además de la protección del Estado inherente a toda arquitectura militar, sujeto por tanto a conservación integral.
- **Muelle de Tharsis**, erigido en 1871, antiguamente destinado al embarque de mineral pero abandonado en la actualidad, con protección integral monumental. Fue declarado BIC en 1997.
- **Monumento a la Fe Descubridora**, que se sitúa junto a la convergencia de los ríos Tinto y Odiel desde 1892 y punto de recepción de visitas con protección integral monumental.

Se han venido realizando actuaciones por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva con el fin de conseguir dicha integración, principalmente las siguientes:

- Remodelización de la **zona pesquera** para su combinación con el carácter gastronómico y cultural.
- **Paseo fluvial** de la margen izquierda del río Odiel, de un kilómetro de longitud y 80 metros de anchura.
- Rehabilitación y adaptación del antiguo almacén general dejando paso al espacio escénico y expositivo "**Las Cocheras**".

Polígono Pesquero Norte

- Desempeña un apoyo logístico (servicios de segunda y tercera línea) al Muelle de Levante y contribuye a la actividad pesquera.
- Se dan subzonas de **uso complementario industrial-pesquero** relacionadas con las actividades de almacenaje, transformación y tratamiento industrial de la pesca fresca o congelada, actividades de servicio a los transportes marítimos y servicios a empresas, vehículos, maquinaria o trabajadores relacionados con las actividades anteriores, pero con motivo de la **cercanía de la ciudad**, quedan expresamente excluidos usos industriales de transformación que comporten actividades de impacto con el entorno urbano y en general se marca la necesidad de un cuidado de las vistas y del aspecto estético de las edificaciones. Se permiten edificabilidades máximas de 6m²/m², alturas de 12 m y ocupaciones del 70%.
- También existe una zona destinada a **astilleros** para construcción y reparación de buques y servicios relacionados.
- En las zonas protegidas se recomienda reducir al mínimo las infraestructuras portuarias, limitadas por la insuficiencia de calado.

Muelle de Levante

- Se busca la **apertura del muelle a la ciudad** y su integración con los jardines próximos. Se debe procurar que las nuevas construcciones contemplen las peculiaridades del paisaje urbano-portuario y sean de calidad. Se permiten edificabilidades máximas de 3m²/m², alturas de 12 m y ocupaciones del 70%.
- Se divide en tres zonas funcionales:
 - La zona norte, dedicada a la pesca.
 - La zona centro, con instalaciones para tráfico local.
 - La zona sur, con tráfico de mercancía general.
- El proceso de desarrollo urbano ha originado que el Muelle de Levante constituya una de las principales fronteras Puerto-Ciudad.
- Las zonas dotacionales centrales incluyen las **oficinas** de la APH, la Comandancia de Marina y las oficinas de Servicios Portuarios.

En las Transversales y Punta del Sebo

- A medio-largo plazo se admite el planteamiento de renovación y recualificación de las zonas que pudieran entrar en conflicto con el desarrollo urbanístico de Huelva, con la voluntad de canalización paulatina de la demanda industrial-portuaria hacia el Puerto Exterior y el Polígono Industrial Nuevo Puerto y reconsideración de las actividades de los suelos que vayan quedando vacantes.

Conclusiones

Existen dificultades en la aprobación de los usos del suelo. Debería promoverse una comisión mixta Puerto – Ciudad para dinamizar la ordenación del territorio y que todas las partes. Aunque han sido desbloqueados en el último consejo de administración.

La zona de servicios terrestres se conforma linealmente a ambos márgenes del río Odiel, situando el espacio protegido de las Marismas del Odiel en su margen derecha y la actividad portuaria en la izquierda, dividida en Puerto Interior y Exterior por el Río Tinto, salvado por su puente.

El Puerto de Huelva acoge la mayor superficie del sistema portuario español, aunque el espacio apto para ubicar actividades portuarias se reduce aproximadamente a un tercio de la superficie.

Está enclavado en un ámbito de gran importancia medioambiental, con una elevada proporción de espacios protegidos lo que dificulta a su vez el desarrollo y ordenación de suelo a la actividad portuaria.

A su vez, existe una importante interrelación física y funcional con la ciudad, con especial intensidad en el Puerto Interior.

El centro funcional portuario se ha venido desplazando paulatinamente hacia el Puerto Exterior, emplazamiento de mayor potencial futuro por su alejamiento de la urbe, mayores calados y proximidad para los buques entrantes y espacios aún por ocupar.

Los usos de protección de ribera, complementario dotacional y comunicaciones ya engloban gran parte (70% juntos) de la superficie del Puerto, espacios que no podrán recibir una explotación particular propiamente portuaria.

Integración con el entorno

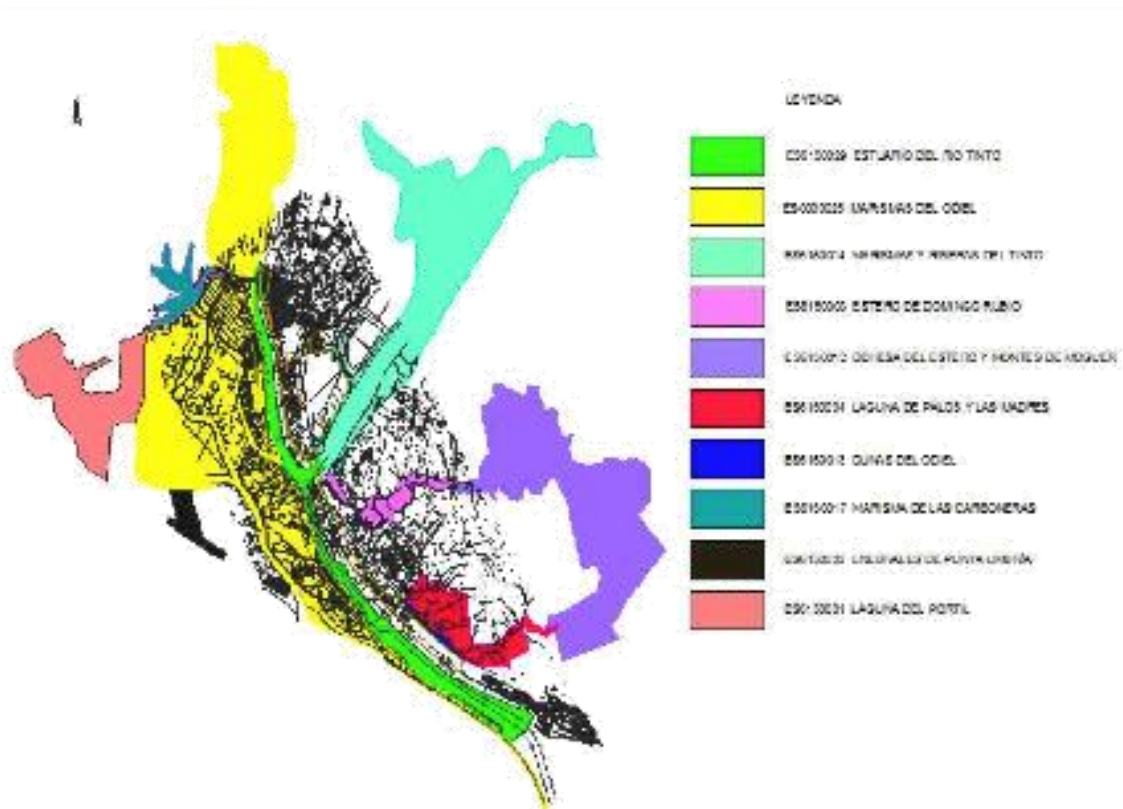
Medio Ambiente

El Puerto de Huelva, se encuentra en un entorno natural privilegiado. Así, las **Marismas del Odiel**, al sur de la provincia de Huelva poseen varias figuras de protección (Reserva de la Biosfera, zona RAMSAR y Paraje Natural de Interés Nacional) y constituyen una de las áreas húmedas más importantes de Europa. La presencia de un importante complejo de marismas mareales asociadas a la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel, propician la creación de un complejo sistema de estuario de sedimentación reciente.

Estas condiciones geomorfológicas, unidas a unas especiales condiciones climáticas, crean las condiciones necesarias para el asentamiento de una importante comunidad ornitológica, de carácter complementario a las poblaciones el Parque Nacional de Doñana.

Las **Marismas del Tinto** se trata de un área donde la litología original, constituida por lodos y aluviones, ha quedado prácticamente modificada por completo debido a los vertidos de fosfoyesos que se han estado realizando durante años, aunque aún permanecen pequeños restos de la marisma original altamente degradados

Con un alto número de espacios naturales, destacan entre lugares de interés comunitario: Estuario del río Tinto, Paraje Natural Estero de Domingo Rubio, el de Laguna de Palos y Las Madres, Marismas y Riberas del Tinto y Marismas y Dunas del Odiel por su proximidad al puerto.



Por tanto, el entorno de la zona de servicio del Puerto de Huelva es especialmente sensible desde el punto de vista medioambiental. Así, es patente la necesidad de armonizar:



Esta dualidad motiva la necesaria integración entre la **actividad** económica y el medio ambiente que rodea al entorno del Puerto de Huelva, siendo imprescindible una adecuada gestión medioambiental del Puerto.

A tal efecto, la actividad portuaria debe llevar a cabo una gestión ambiental que planteé aquellas medidas necesarias para el cumplimiento de la normativa medioambiental vigente.

A fin de adecuar la actividad industrial y económica con el entorno natural que le rodea, la APH ha desarrollado diversos proyectos en los últimos años:

Gestión global

Proyecto	Objetivo	Resultado
Sistema de indicadores ambientales	Establecer una batería de indicadores que registren la evolución de los aspectos ambientales ligados a la actividad del Puerto, así como el cumplimiento de objetivos y metas.	Lista de indicadores y registros asociados.
Sistema de información ambiental	Georreferenciar la información ambiental del Puerto de Huelva	Creación de una plataforma en el sistema de información geográfica, para facilitar consultas de bases de datos de información ambiental.
Actuaciones de divulgación ambiental	Elaborar y difundir memorias con información ambiental.	Memoria ambiental 2004-2008. Memoria sostenibilidad 2010. Memoria sostenibilidad 2011.

Aguas

Proyecto	Objetivo	Resultado
Planificación hidrológica de la Demarcación Hidrográfica Tinto-Odiel-Piedras.	Participar en el proceso de aplicación de la Directiva Marco del Agua llevado a cabo por la Consejería de Medio Ambiente, para salvaguardar intereses en las aguas de transición y costeras portuarias.	Designación de las aguas portuarias de transición y costeras conforme a criterios de la Directiva Marco del Agua.
Validación y aplicación de la ROM 5.1 "Calidad de aguas litorales en entornos portuarios"	Implantar una metodología para la gestión integral de las aguas portuarias bajo un marco de referencia técnico común para el sistema portuario español.	Tipificación y delimitación de las masas de aguas portuarias. Evaluación de riesgos ambientales. Evaluación de la calidad de las aguas. Propuesta de gestión de episodios contaminantes.
Portonovo: Gestión de calidad del agua en zonas portuarias del área atlántica europea.	Estandarizar una metodología para la gestión de las aguas portuarias ubicadas en el Área Atlántica Europea.	Instalación de una herramienta transnacional que permita la gestión equilibrada de las actividades portuarias (creación de un sistema gestor de toma de decisiones).
Plan de vigilancia calidad del agua	Ejecutar análisis para la caracterización de las aguas portuarias.	Evaluación de la calidad de las aguas portuarias.

Atmósfera

Proyecto	Objetivo	Resultado
Caracterización de material particulado atmosférico en Muelles	Evaluar la afección de las emisiones de partículas generadas durante las operaciones con graneles sólidos, en el entorno del Puerto Exterior.	Adopción de medidas de corrección y atenuación de las emisiones de partículas.
Red de calidad del aire	Instalar equipos de control de emisiones atmosféricas en el entorno portuario.	Evaluación de la calidad del aire en el entorno portuario.
Plan de mejora de la calidad del aire en Huelva	Dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 7/2007 de Gestión integrada de la calidad ambiental para la corrección de emisiones.	Adopción de medidas de corrección y atenuación de las emisiones de partículas.
Guía Buenas Prácticas Ambientales en Puertos	Facilitar el cumplimiento de la legislación ambiental comunitaria en materia de calidad del aire en entornos portuarios.	Elaboración de una guía de buenas prácticas en la gestión y almacenamiento de graneles sólidos en instalaciones portuarias.

Otros

Proyecto	Objetivo	Resultado
Caracterizaciones de sedimentos	Ejecutar análisis para la caracterización de los sedimentos.	Evaluación de la calidad de los sedimentos.
Caracterizaciones de suelos	Ejecutar análisis para la caracterización de suelos de la Zona de Servicio del Puerto.	Evaluación de la calidad de los suelos de la Zona de Servicio del Puerto.
Auditoría energética	Evaluar la eficiencia energética de las instalaciones portuarias.	Ejecutar un plan de medidas de eficiencia y ahorro energético en las instalaciones portuarias.
Recuperación ambiental de la margen izquierda de la ría del Odiel	Restauración ecológica de las marismas de la margen izquierda de la ría del Odiel, mediante la eliminación de especies invasoras y repoblación con especies autóctonas.	Restauración de hábitats naturales. Creación de praderas de espartina marítima. Proliferación de avifauna protegida. Creación de un itinerario ambiental.
Plan de Calidad Ambiental de Huelva y su Entorno	Elaborar un Plan de acción territorial que integre medidas de prevención y eliminación de la contaminación del entorno de Huelva, coordinadamente entre las Administraciones competentes y los agentes económicos implicados.	Convenio de colaboración entre Consejería de Medio Ambiente y Autoridad Portuaria de Huelva, para la adopción de medidas de prevención de la contaminación.
Carta Europea de Turismo Sostenible del Paraje Natural Marismas del Odiel	Mejorar el desarrollo sostenible y la gestión del turismo de los espacios protegidos, teniendo en cuenta las necesidades ambientales de los residentes, las empresas locales y los visitantes.	Plan de acción de turismo sostenible del Paraje Natural Marismas del Odiel y su zona de influencia (Zona de Servicio del Puerto de Huelva).

Situación actual

Atmósfera



- Para el control y vigilancia se han diseñado entre otras muchas medidas: un sistema de riego, una limpieza en viales y arcones y la instalación de barreras vegetales.
- Se han realizado múltiples iniciativas para valorar el efecto: como la toma de datos de partículas y la dispersión de éstas, compra de equipos Grimm, instalación tres estaciones de calidad del aire en el puerto exterior y una estación meteorológica.
- Así mismo se lleva un control y vigilancia exhaustivo en todo el ámbito portuario

Ruidos



- Los principales focos de emisión de ruidos son los muelles, alejados de las zonas de viviendas, por lo que no producen problemas de relevancia.
- A pesar de ello, en cada proyecto se pide un estudio de ruidos con y sin actividad para ver que no superan los límites legales para áreas industriales.

Aguas



- Se realizan controles permanentes de vertidos en el muelle y en los puntos de pendiente en la Zona de Servicio.
- Los principales puntos de vertido son:
 - El muelle Ingeniero Juan Gonzalo que cuenta con 6 colectores.
 - La avenida de Francisco Montenegro con 21 colectores.
- Las concesiones que no cuentan con su propio colector, son recogidas a través de la red de saneamiento y posteriormente bombeadas a la Estación Depuradora de Huelva.
- Medidas de control
 - La modernización de la red de saneamiento.
 - Recogida y conducción de vertidos en la estación depuradora de Huelva.
 - Implantación de la ROM 5.1.
 - Plan de Vigilancia de la calidad del agua y sedimentos.
- Tratándose de un 65'46% el porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales.

Residuos



- Los buques y las instalaciones son las principales fuentes de generación de residuos (urbanos y peligrosos). A los primeros, les es de aplicación el “Plan de Recepción y Manipulación de desechos” en los que se incluyen tanto instalaciones fijas y como móviles
- El puerto de Huelva, proporciona los recintos necesarios y las instalaciones adecuadas para la gestión general mediante gestores independientes cumpliendo siempre el “Plan general de Huelva” y el “Plan de Recepción y Manipulación de desechos”.

Dragados

- Los materiales de dragado suponen una importante problemática que plantearse de cara al futuro, no pudiéndose verter sin tratamiento por la significativa presencia de metales

pesados provenientes de aguas arriba de los ríos Tinto y Odiel.

- Existe actualmente un vacío legal en la materia, acogándose el Puerto a las Recomendaciones para la gestión del material dragado del CEDEX.
- Por otro lado, existe la amenaza de que pase a ser de aplicación la evaluación de impacto ambiental en cada dragado.
- Por ello resulta de gran importancia desarrollar alternativas como nuevos espacios para recintos o nuevas técnicas, para lo que se están realizando estudios con la Universidad de Huelva.

Conclusiones

El elevado volumen de información a manejar y la gran diversidad normativa dificulta el análisis.

Implementación de un Sistema de Gestión Ambiental eficiente, de acuerdo con la normativa ISO 14000, en desarrollo y conlleva la implicación de terceros y un sistema de vigilancia que lo avale.

Dificultades a futuro en materia de Dragados. Necesidad de identificar alternativas a su almacenamiento

Incrementar la divulgación a través de la página web del Puerto o jornadas específicas de los avances medioambientales que se llevan a cabo, así como en la búsqueda de etiquetas o certificaciones ambientales.

Presión mediática, de grupos activistas y de la opinión pública general, crecientemente sensibilizada al respecto, a tener en cuenta (Mesa de la Ría)

Estrategia Comercial y de Marketing

La estrategia Comercial y Marketing suponen el pilar fundamental para la promoción del Puerto y la atracción de potenciales clientes. Desde el punto de vista de la estrategia, dentro del marketing se considerarán como variables más importantes:



Plan comercial

Como primer paso en el análisis de la estrategia de comercial y marketing se analiza el plan comercial de la APH, donde en el anterior plan estratégico 2000-2007 se llevó a cabo la definición de un Programa de Desarrollo Comercial, que sirviese de Marco global para la redacción de los Planes Comerciales anuales. Éste se definía en los siguientes aspectos:

- **Definición y seguimiento de mercados.**
- **Implantar una sistemática de seguimiento de dichos mercados preferentes para el Puerto.**
- Establecer un **Observatorio para seguimiento de la oferta en competencia** y de los niveles de competitividad propios, extendiendo el análisis a toda la cadena de transporte.
- Estructura Comercial:
 - **Definición de una red comercial** a implantar de forma progresiva, estableciendo antenas permanentes en puntos seleccionados para la detección de oportunidades y el desarrollo de la estrategia comercial.
 - Definición del equipo Comercial y sus características.
- **Definición del sistema promocional/comercial** (acciones de ventas) a utilizar según mercados, tipo de clientes y objetivos comerciales: atención personalizada, mailing, presencia en Ferias, organización de presentaciones, visitas, etc.

- **Implantación del Programa a través de los Planes anuales que lo desarrollan.**
- **Seguimiento y valoración anual de los resultados.**

Actualmente ninguna de las acciones comentadas anteriormente se han llevado a cabo por la APH, sino que estas se basan en planificaciones a corto plazo que no establecen objetivos a cumplir ni posibles clientes a captar.

A excepción de estudios encaminados al conocimiento del sector hortofrutícola y roca ornamental que datan del año 2000, no consta que recientemente desde la APH se hayan implementado mecanismos encaminados a obtener un conocimiento exhaustivo de la competencia o de la capacidad competitiva del Puerto.

Por otro lado, se ha detectado la ausencia de un soporte externo estable en el tiempo de antenas comerciales que ayuden a la APH a identificar el estado de los tráficos existentes y/o las tendencias actuales.

También debe destacarse que no existe soporte externo de antenas comerciales que indiquen el estado del arte de los tráficos existentes ni de las tendencias actuales.

Asimismo, respecto a la estrategia definida en el marco estratégico 2000-2007 se planteó estructurar la acción comercial del puerto en tres líneas:

- Acción comercial directa de la Autoridad Portuaria de Huelva
- Acción comercial de la entidad promotora de la Zona de Actividades Logísticas.
- Acción comercial de la plataforma Industrial – Portuaria de Huelva

No obstante del análisis realizado no consta que se haya llevado a cabo ninguna acción al respecto.

Acciones comerciales

Como norma habitual la división comercial del Puerto de Huelva diseña a comienzos del año corriente la programación de asistencia a ferias y eventos de promoción logístico- portuaria que ayudarán a conseguir los objetivos estratégicos generales de incrementar el volumen de negocio y diversificar los tráficos actuales.

De este modo desde comienzos de año se marcan las líneas generales de promoción comercial y se cierran compromisos de participación en ferias, sin perjuicio de que con posterioridad se amplíen o reduzcan estas intervenciones comerciales por intereses específicos sobrevenidos en el transcurso del año.

Como se define anteriormente el objetivo del departamento parte de la premisa de mantener los tráficos cautivos, fidelizar los tráficos volátiles y la búsqueda de nuevos tráficos.

Acciones	Implementado	Comentarios
Segmentación del mercado	Si	La segmentación de mercado utilizada por APH corresponde a la clasificación de tráficos establecida por Puertos del Estado para el seguimiento de las estadísticas de tráficos.
Existe bases de clientes actuales y potenciales	Si	Se posee una base de datos de contacto que en los próximos años se dedicará a establecer los inicios de un CRM.
Análisis periódicos de la coyuntura económica y el desarrollo de la zona de influencia	Si	Se han llevado a cabo acciones de análisis ad-hoc pero no se han estructurado bajo los criterios de una metodología establecida.
Existe una estrategia de acercamiento y venta de servicios portuarios	Si	Se han realizado acciones comerciales directas con cliente, pero no hay definido un plan de ventas ni plan de visitas que establezca los objetivos a cumplir durante el año.
Se ha desarrollado un catálogo de venta del puerto de Huelva	Si	Existe una guía de servicios del puerto (2003) que deberá actualizarse y ponerse en disposición de los clientes a través de la página web.
Existe una planificación para reunirse con los clientes y conocer sus necesidades	No	Respecto a las acciones comerciales directas con cliente, no hay definido un plan de ventas ni plan de visitas que establezca los objetivos a cumplir durante el año. Las demandas son promovidas directamente por los clientes del puerto.
Identificar oportunidades conjuntas con la comunidad portuaria / clientes en el mercado nacional e internacional	Si	La Autoridad Portuaria ha llevado a cabo acciones al respecto sin obtener resultados satisfactorios (<i>Onuport</i>), a partir del comienzo de la época de crisis, los clientes demandan acciones conjuntas que deben ser aprovechadas para iniciar nuevamente los contactos y poder establecer un foro de comunicación.
Realizar programas de benchmarking nacional e internacional para detectar mejores prácticas susceptibles de ser trasladadas al puerto.	Si	Durante la asistencia a eventos y ferias se identifican acciones o buenas prácticas de otros puertos. El conocimiento de las acciones recae en las personas asistentes y no se documenta para su posterior interpretación.

A continuación se detallan las acciones comerciales llevadas a cabo el último año.

Acciones Comerciales	<ul style="list-style-type: none"> • Contacto con empresas frutícolas para el establecimiento de líneas refrigeradas con los puertos de Levante y Sur de Francia. • Puesta en marcha de la línea regular de Naviera Armas, Huelva – Las Palmas, por parte de la APH se llevaron a cabo conversaciones para solucionar problemas de instalación de rampas Ro-Ro y Terminal de Pasajes. Se dotó la zona de instalaciones provisionales de aduanas y Control Fitosanitario. • Contactos con la Naviera OPDR para dar servicios regulares de transporte tanto con Canarias como con Centro Europa. • Inicio del transporte de contenedores con destino Holanda. • Contacto con la naviera P&O Cruises interesada en incluir a Huelva en la programación anual como puerto de escala para el buque Adonis, el cual ya ha realizado los primeros viajes durante el año 2011 y 2012. • Contacto con empresas de pesca congelada para la importación de la pesca del Oeste Africano mediante contenedores y líneas regulares.
Asistencia a Eventos	<ul style="list-style-type: none"> • Fruit Logic Berlin: La presencia del Puerto de Huelva en este encuentro Internacional dedicado al sector hortofrutícola viene siendo continuada desde el año 2005. Las acciones al respecto se centran en la consecución de apertura de nuevas líneas marítimas de transporte hortofrutícola. La asistencia contempla stand propio que se integra dentro del stand de Andalucía. La presencia conjunta de las diferentes empresas andaluzas interesadas en acudir es coordinada por la Agencia Andaluza de Promoción Exterior, EXTENDA. • Seatrade Miami: La presencia del Puerto de Huelva en este encuentro internacional de referencia en cruceros ha sido únicamente documental e informativa en el stand de Suncruise Andalucía con el conjunto de puertos Andaluces • Salón Internacional de Logística – SIL Barcelona: En esta muestra el Puerto de Huelva acude con objeto de presentar junto al resto de puertos andaluces la oferta conjunta de servicios y logística de la fachada marítima del Sur de Europa. La asistencia ha sido ininterrumpida desde 2001, sin embargo desde 2010 no se presenta stand en la misma, compartiendo stand con el resto de puertos andaluces bajo la coordinación de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. • Conxemar Vigo: Feria internacional de productos congelados del mar: El puerto de Huelva acude a este evento promocional con objeto de acompañar a los importantes operadores del sector de la pesca que en la actualidad forma parte de la comunidad portuaria onubense. • Seatrad Med: La participación del Puerto de Huelva en la feria de cruceros se basa en la integración del Puerto en el stand de Seacruise Andalucía junto al resto de puertos andaluces.

Todas las acciones comerciales llevadas a cabo, son fruto de la presencia de Huelva en las ferias y congresos a los que asiste, no habiendo una proactividad en la búsqueda de nuevos clientes ni planificación al respecto por parte del departamento comercial.

Análisis de competidores

Se ha identificado una carencia en el análisis de los competidores y las estrategias que estos siguen en el área comercial.

Indicadores de gestión

Se utilizan los indicadores del CMI, los cuales no detallan resultados ni suministran gran información sobre la acción comercial.

Política de Tasas y Tarifas

La política de Tasas y Tarifas de la APH se ha encaminado principalmente hacia la fidelización de clientes, y, en menor medida hacia la captación de nuevos tráficos. En este sentido, la APH no ha desarrollado una estrategia predefinida y mensurable que permita a la entidad evaluar dichos aspectos.

Conclusiones	<p>La segmentación de mercado utilizada por APH corresponde a la clasificación de tráficos establecida por Puertos del Estado para el seguimiento de las estadísticas de tráficos. Esta segmentación atiende a criterios comerciales como facturación, histórico, etc.</p> <p>Se posee una base de datos de contacto basada en los datos de Facturación y que no se actualiza periódicamente con fines comerciales, personas de contacto, cargos, teléfono, etc. Asimismo, no se mantiene información de clientes más ampliada que la del contacto. Debería ser el embrión de un CRM.</p> <p>Se han llevado a cabo acciones de análisis de tráficos ad-hoc pero no se han estructurado bajo los criterios de una metodología establecida.</p> <p>Se han realizado acciones comerciales directas con cliente, pero no hay definido un plan de ventas ni plan de visitas que establezca los objetivos a cumplir durante el año. Desde el departamento comercial se ha hecho un plan para los primeros seis meses con la información disponible.</p> <p>Actualmente las acciones de promoción se realizan de manera conjunta a través de la participación en stands con el resto de puertos andaluces, sin contar con la planificación de alguna actuación individual. Asimismo, no se realiza promoción conjunta con la comunidad portuaria. (Ej. Feria de Vigo de Pesca Congelada).</p> <p>Durante la asistencia a eventos y ferias se identifican acciones o buenas prácticas de otros puertos. El conocimiento de las acciones recae en las personas asistentes y no se documenta para su posterior interpretación.</p>
---------------------	--

Política de Calidad

El análisis de la política de calidad nos permite identificar las acciones que se han llevado a cabo en el puerto de Huelva tendentes a la optimización de los recursos y a la mejora en la prestación de los servicios a los clientes. Se analizan las actuaciones orientadas a la satisfacción de los clientes, tanto actuales como potenciales.

Plan de Calidad

En el año 2000 se llevó a cabo la implantación del sistema de Gestión de la Calidad y su posterior certificación ISO9001:2008 en Seguimiento y Control de Gráneles y Mercancías.

Quedan por tanto incluidos dentro del Sistema de Gestión de Calidad:

- Admisión de la documentación inherente a la declaración efectuada ante la APH por parte del armador o su representante, relativo al buque y a la mercancía.
- Al remitente/receptor o la empresa estibadora designada para la manipulación (carga, descarga y/o transbordo) de la mercancía durante su estancia en la Zona de Servicio del Puerto de Huelva.
- Control y seguimiento de los servicios prestados por empresas que operan en el Puerto de Huelva.
- Velar por el cumplimiento de lo dispuesto en las normativas legales aplicables en materia de puertos, medioambiente y seguridad y salud laboral.
- Demás disposiciones que le sean de aplicación de conformidad con la actividad productiva que se desarrolle.

El Sistema de la Calidad de la APH asegura la conformidad de los servicios prestados por el Puerto de Huelva, con los requisitos especificados por sus clientes, el entorno social y el personal propio además de atenerse a las especificaciones sobre aseguramiento de la calidad conforme a las normas ISO 9001:2008; ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007.

Actualmente se encuentran en revisión los manuales de calidad, dado que el organigrama se ha modificado.

Certificaciones

Se posee la certificación ISO9001:2008 en Seguimiento y Control de Graneles y Mercancías, a través de la empresa Lloyd's.

Cabe destacar que durante 12 años no se ha obtenido una "no conformidad" en las auditorías de renovación de la certificación.

Auditorias

Para el control del cumplimiento de los procedimientos, además de las auditorías externas concertadas, tanto de mantenimiento como de revisión, la APH dispone un programa anual de auditorías internas.

Es imprescindible establecer la metodología necesaria para la realización de auditorías internas en la Autoridad Portuaria de Huelva con el fin de controlar la implantación y seguimiento del Sistema de la Calidad en la empresa y así detectar las posibles desviaciones que puedan surgir.

Esto se consigue verificando que los procedimientos establecidos son seguidos realmente, descubriendo aquellos puntos débiles susceptibles de mejorar, estimulando medidas internas de mejora y corrección, y supervisando las acciones correctoras consecuencia de dichas desviaciones.

Se aplica a todos los departamentos de la empresa en los que se está implantando el Sistema de Aseguramiento de la Calidad.

El Responsable de Sistemas de Calidad es el encargado de la designación del personal que, conjuntamente con él, realiza auditorías internas de la calidad, así como de mantener la eficiencia del mismo en base a una participación activa.

El Responsable de Sistemas de Calidad efectúa un seguimiento de las acciones correctoras y preventivas, analizando las desviaciones descubiertas y comunicando a éste los resultados obtenidos para que tome las medidas oportunas dentro de este proceso cíclico de mejora continua.

Proceso normalizados

Actualmente se encuentran documentados los procedimientos de toda la operativa portuaria en relación a la gestión de graneles y mercancías, pero no se poseen los procedimientos administrativos de la actividad interna de la Autoridad Portuaria.

Indicadores de gestión

Se utilizan los indicadores del CMI, los cuales no detallan resultados ni suministran gran información.

Salud y Seguridad en el Trabajo

Siguen los criterios OSHA 18000, no se encuentra certificados pero podrían solicitarlo ya que cumplen todos los criterios. Existe una división de seguridad laboral con Médico, ATS y Concierto con Bomberos para intervenciones donde se ha puesto a disposición del SEIS por parte de la APH una bomba urbana pesada y un camión contra riesgo químico.

Buzón de sugerencias

Se encuentra implantado en todas las plantas, pero no posee movimiento debido a que históricamente no se atendían las sugerencias, se decidió incluir el nombre de los empleados en las sugerencias y a partir de ahí dejó de ser operativo.

Atención al cliente

En lo que respecta a la medición de la satisfacción del cliente, la APH ha creado un Servicio de Atención al Cliente (S.A.C.) al que se la ha dotado de los medios materiales y humanos necesarios para el desempeño de su labor que se concreta, entre otras; en la recepción de quejas/reclamaciones, solicitud de información y admisión de sugerencias.

Se dispone de los siguientes medios:

- Cuenta de correo electrónico.
- Línea directa de Fax.
- Línea 900.

El uso de este servicio por parte de los clientes del puerto es muy bajo, dado que a la hora de obtener información se dirige directamente al departamento concreto sin pasar por el SAC, no pudiéndose realizar un análisis de las demandas y necesidades de los clientes, así como de la calidad del servicio prestado, tanto en tiempo como en forma.

Asimismo se realizan encuestas de satisfacción del cliente, donde se detecta una deficiencia en el contenido de las mismas, habiendo encuestas de satisfacción de mayor calado a nivel nacional que podrían ser utilizadas para la elaboración de nuevas encuestas.

Conclusiones

Sistema de calidad implantado desde el año 2000 siguiendo normas ISO9001, ISO14000 y OSHA18000, así como Certificación ISO9001:2008 en Gestión de graneles y mercancías, con gran experiencia en el personal encargado de su desarrollo.

Ausencia de procedimientos documentados de la operativa de la Autoridad Portuaria, excepto para la gestión de graneles y mercancías por certificación ISO 9001:2008.

Necesidad de mejora del sistema de encuestas de satisfacción, contando ya con buenos ejemplos a nivel nacional.

El uso del Servicio de Atención al Cliente es muy bajo, dado que a la hora de obtener información se dirige directamente al departamento concreto sin pasar por el SAC, no pudiéndose realizar un análisis de las demandas y necesidades de los clientes, así como de la calidad del servicio prestado, tanto en tiempo como en forma.

Capa de Operaciones



El objetivo de esta capa es analizar e identificar los servicios que se prestan en el Puerto de Huelva, así como sus tráficos y la evolución de los mismos en los últimos años.

Resumen General Tráfico de 2011

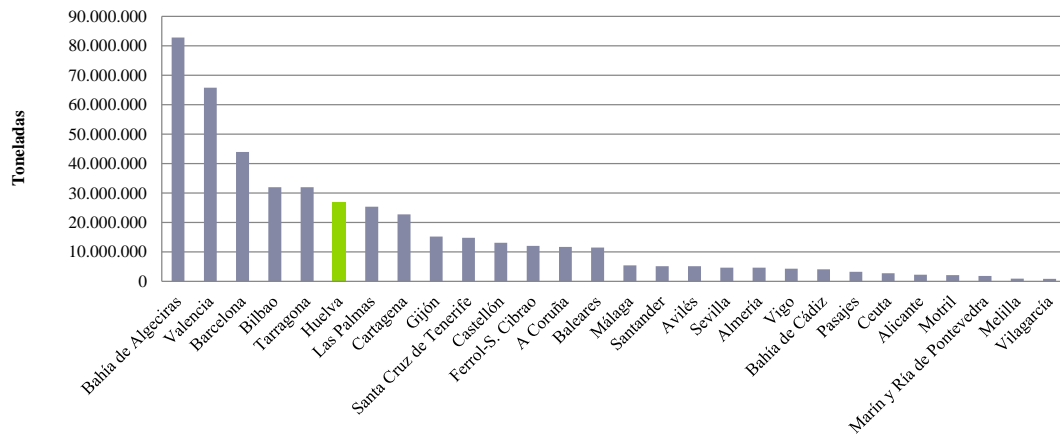
El Puerto de Huelva movió en 2011 más de 26 millones de toneladas.

CONCEPTO		2011	%	
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES LÍQUIDOS	PETRÓLEO CRUDO	7.856.294	29,28%
		RESTO PRODUCTOS PETROLÍFEROS	5.754.161	21,45%
		GAS NATURAL	3.970.856	14,80%
		RESTO GRANELES LÍQUIDOS	4.094.294	15,26%
		TOTAL	21.675.605	80,79%
	GRANELES SÓLIDOS	4.459.389	16,6%	
	MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	442.240	1,65%
		EN CONTENEDORES	10.281	0,04%
		TOTAL	452.522	1,69%
	TOTAL	26.587.515	99,09%	
OTRAS MERCANCÍAS	PESCA	2.372	0,01%	
	AVITUALLAMIENTO	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	165.693	0,62%
		OTROS	21.115	0,08%
	TRÁFICO INTERIOR	54.500	0,20%	
	TOTAL	243.680	0,91%	
TRÁFICO PORTUARIO TOTAL		26.831.195	100%	

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

Tráficos

Tráfico portuario 2011



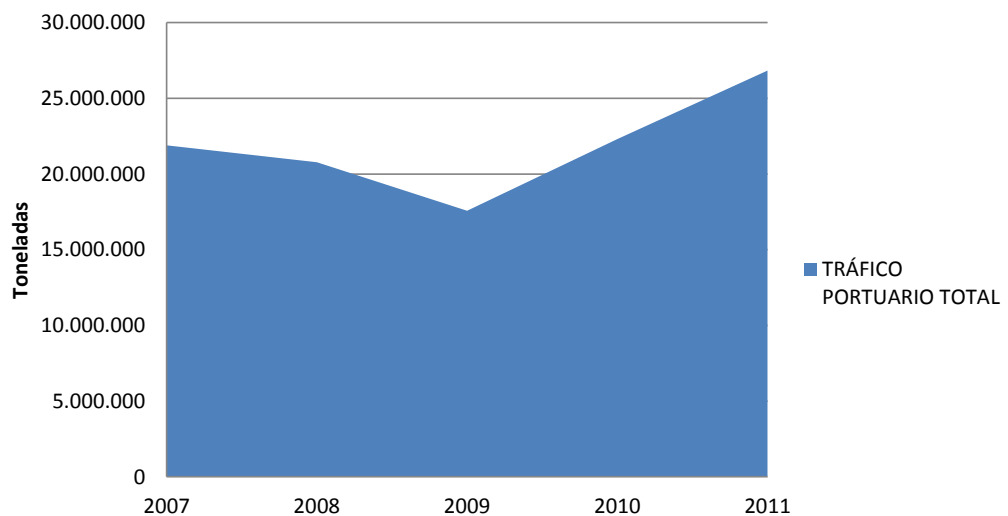
Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

Estudiando los volúmenes de 2011 obtenidos en el conjunto del sistema portuario nacional, el puerto de Huelva se sitúa en el **sexto puesto** en el total de tráfico portuario.

Evolución del tráfico del puerto de Huelva

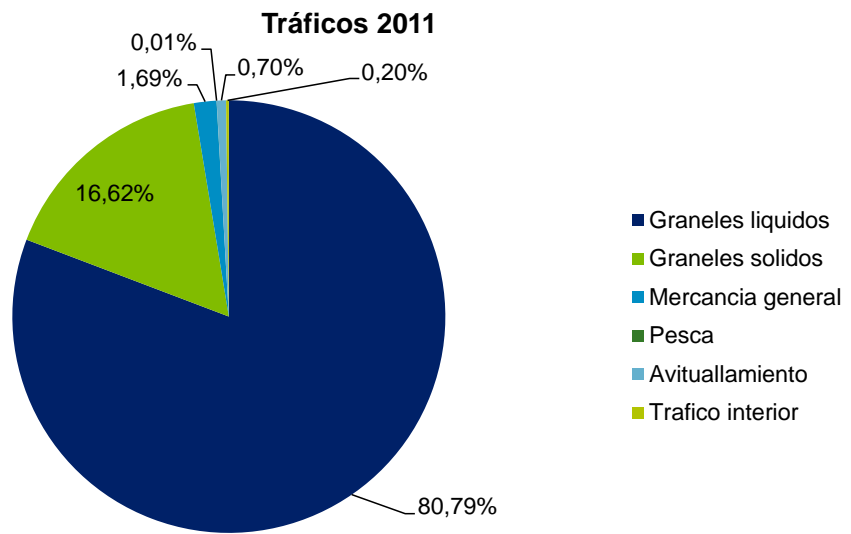
La evolución del tráfico del Puerto de Huelva en los últimos 5 años ha sido positiva, con la salvedad de los años 2008 y 2009, donde cayó el tráfico, especialmente en 2009. Una vez superados los efectos de la crisis económica, en 2010 el tráfico del puerto superó el volumen de toneladas movidas en 2007 superando en 2011 la cifra histórica de los 26 millones de toneladas.

Evolución del tráfico portuario



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

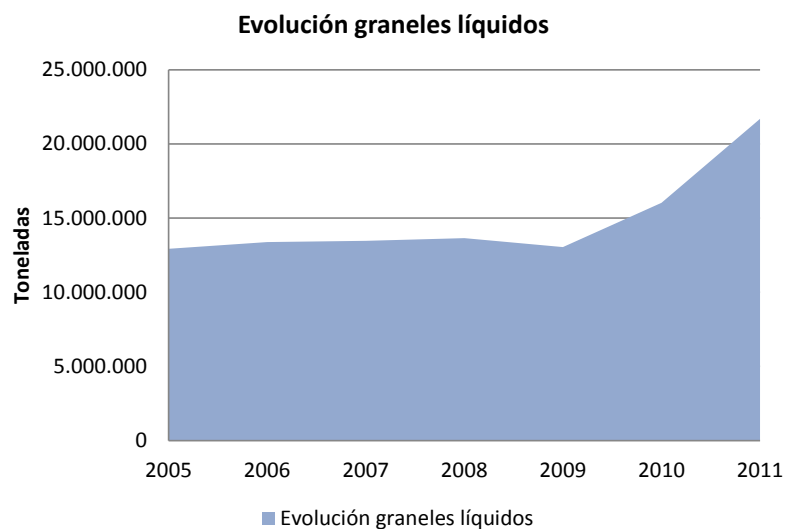
En cuanto a la presentación de la mercancía en 2011 el 80,79% de la mercancía del puerto de Huelva fueron graneles líquidos, el 16,62% graneles sólidos y el 1,69% mercancía general.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

Graneles líquidos

Desde 2005, la evolución de los graneles líquidos en el Puerto de Huelva ha sido ascendente, salvo un ligero descenso en el año 2009. Destacan los años 2010 y 2011 en los que se ha obtenido un importante crecimiento, especialmente en el año 2011, en el que la ampliación de la Refinería de CEPSA impulsó el tráfico de graneles líquidos, que superó 21 millones de toneladas.



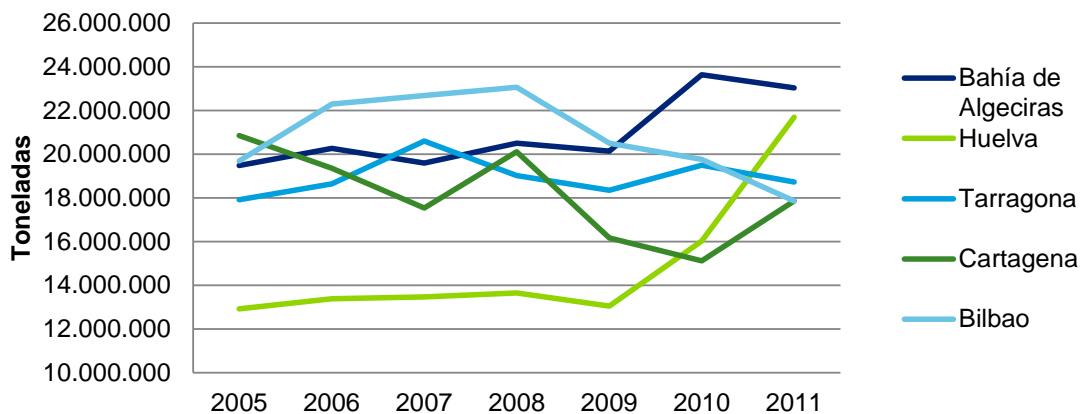
Fuente: Puertos del Estado

Si comparamos la evolución en los últimos 7 años de los graneles líquidos de los 5 principales puertos nacionales de esta mercancía con los resultados del puerto de Huelva, observamos que el puerto de Huelva es el único que ha mantenido una tendencia creciente desde 2005, situándose en 2011 como el **segundo puerto** en graneles líquidos.

Autoridad Portuaria	Año						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bahía de Algeciras	19.483.549	20.262.632	19.588.784	20.506.932	20.142.781	23.637.935	23.036.745
Huelva	12.927.243	13.381.338	13.463.433	13.645.908	13.042.241	16.026.822	21.689.313
Tarragona	17.906.990	18.646.119	20.594.596	19.017.185	18.349.276	19.493.592	18.726.218
Cartagena	20.847.754	19.348.682	17.532.087	20.109.630	16.168.779	15.121.726	17.862.896
Bilbao	19.684.508	22.289.779	22.682.180	23.057.335	20.497.399	19.763.269	17.860.890

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Comparación evolución graneles líquidos



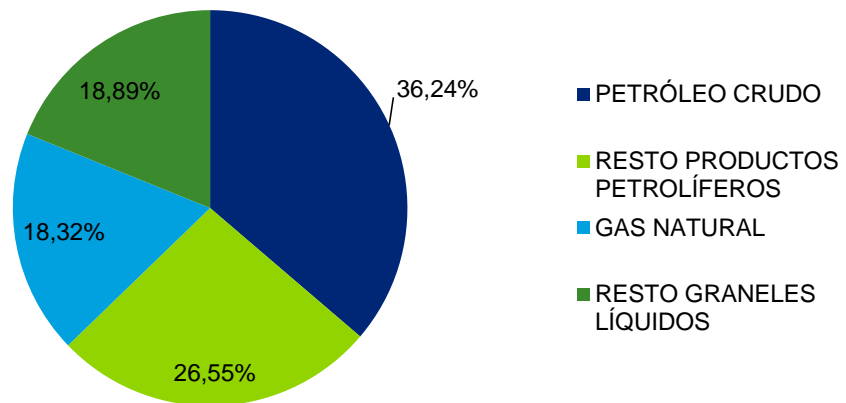
Fuente: Puertos del Estado (Toneladas)

Desde 2005 el Tráfico de graneles líquidos en el Puerto de Huelva ha experimentado un importante crecimiento, especialmente intenso desde 2010.

El Puerto de Tarragona y el Puerto de Bilbao en los últimos años han sufrido un descenso en sus tráficos, mientras que el Puerto de Cartagena y el Puerto de Algeciras han aumentado sus volúmenes en 2011.

Los movimientos de graneles líquidos del puerto se componen principalmente de productos petrolíferos (tanto petróleo crudo como otros productos petrolíferos) y de gas natural.

Graneles Líquidos



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

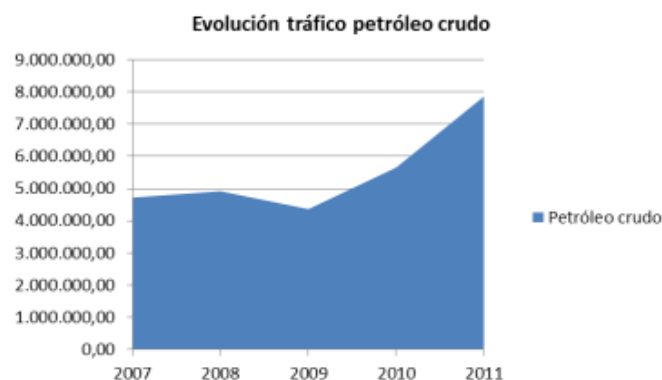
Los valores por mercancía para el puerto de Huelva son los siguientes:

	2007	2008	2009	2010	2011
GRANELES LIQUIDOS					
PETROLEO CRUDO	4.720.220,00	4.913.029,00	4.360.129,00	5.650.296,00	7.856.294,39
GAS NATURAL	3.848.236,00	4.055.713,00	3.851.375,00	4.465.492,00	3.970.855,80
FUEL-OIL	960.440,00	718.496,00	555.763,00	1.333.997,00	2.148.943,19
PRODUCTOS QUÍMICOS	1.750.674,00	2.028.641,83	2.651.416,00	3.049.442,00	2.062.934,05
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	570.439,00	627.741,00	461.039,00	524.884,00	1.756.541,21
GASOLINA	231.043,00	178.523,00	159.348,00	257.790,00	1.130.171,73
GAS-OIL	1.173.525,00	872.541,00	615.307,00	588.285,00	1.108.639,63
BIOCOMBUSTIBLES				11.149,58	1.043.506,72
ACEITES Y GRASAS	3.574,00	47.230,00	103.854,00	146.815,00	344.104,83
GASES ENERGETICOS DEL PETROLEO	244.590,00	240.415,00	225.383,00	272.704,00	320.373,33
ASFALTO			4.209,00		65.157,35
VINOS,BEBIDAS,ALCOHOLES Y DERIVADOS	24.519,00	20.750,00	16.387,00		

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Petróleo crudo

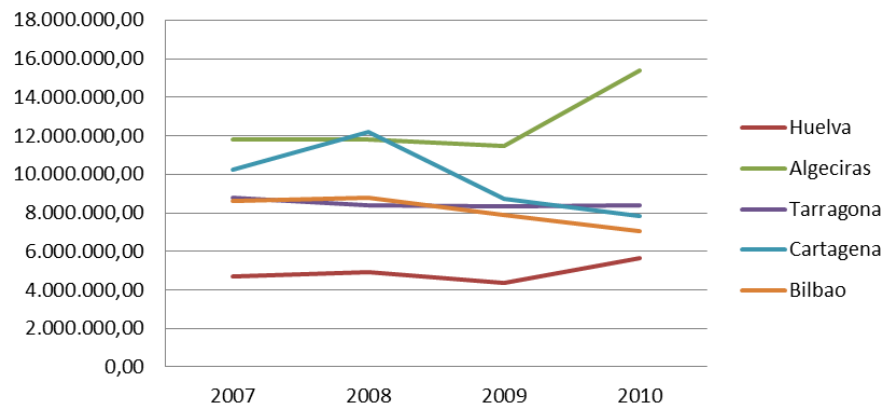
El principal producto del Puerto de Huelva es el petróleo crudo, que ha sufrido un importante aumento en 2011 gracias a la ampliación de la Refinería La Rábida.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

En la evolución por puertos, el tráfico de petróleo crudo ha disminuido en Bilbao y Cartagena y en Tarragona se ha mantenido constante. Por otro lado, los puertos de Algeciras y Huelva son los únicos en los que este transporte ha aumentado.

Comparación evolución petróleo crudo

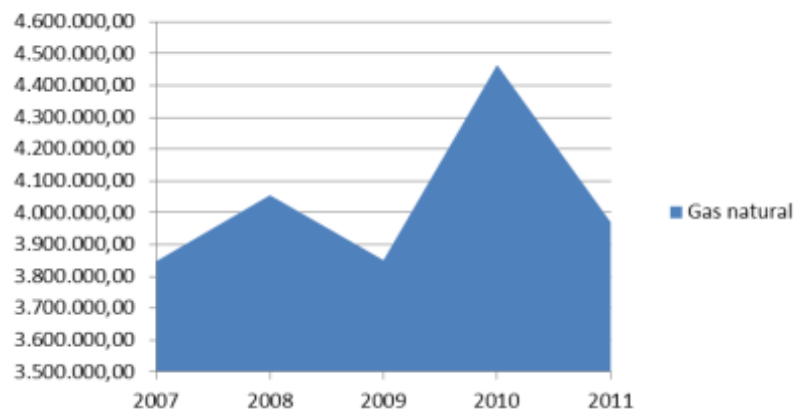


Fuente: Puertos del Estado (Toneladas)

Gas Natural

El transporte de gas natural en el Puerto de Huelva en 2010 logró un importante aumento respecto a los años anteriores, si bien en 2011 su transporte se situó en valores inferiores a 2008.

Evolución tráfico Gas natural

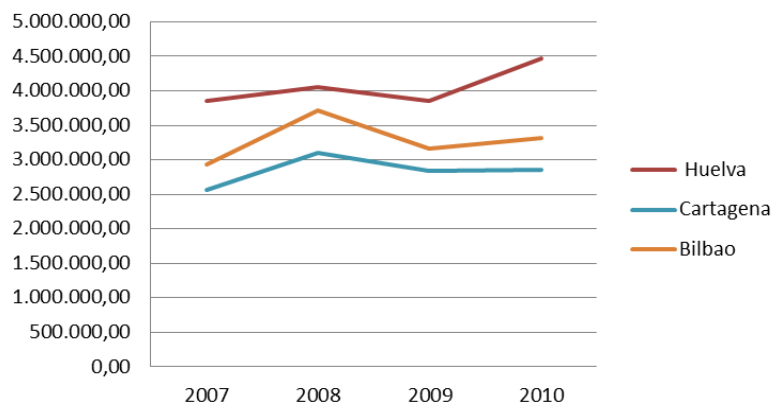


Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

En la evolución de los puertos de Cartagena y Bilbao, el Puerto de Huelva presenta unos valores superiores a esos puertos. En general, el tráfico de gas natural sufrió una importante caída en 2009, recuperándose ligeramente en 2010 en los puertos de Cartagena y Bilbao.

Los puertos de Tarragona y Algeciras no mueven este producto.

Comparación evolución Gas Natural

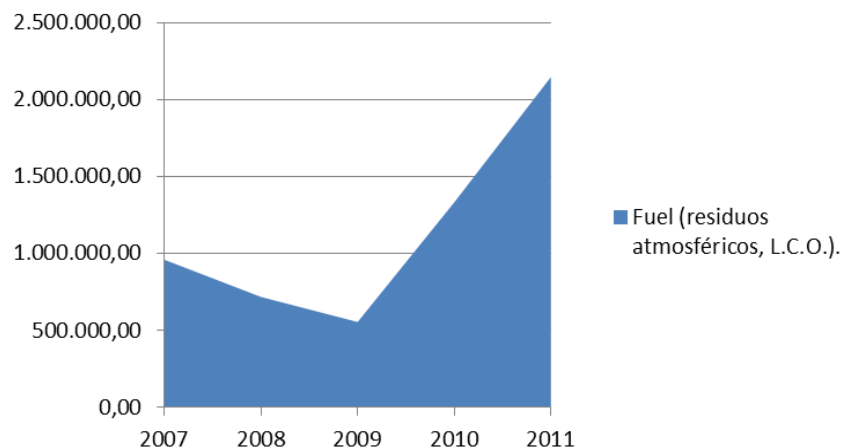


Fuente: Puertos del Estado (Toneladas)

Fuel (residuos atmosféricos, L.C.O.)

El transporte de Fuel sufrió un importante descenso en 2009 acusado por la crisis, pero en 2010 y 2011 se recuperó, superando en 2011 los 2 millones de toneladas.

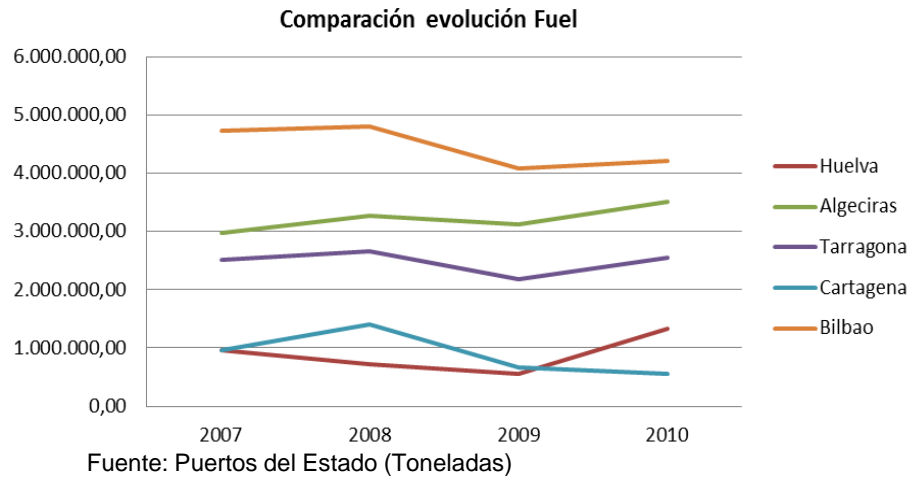
Evolución tráfico Fuel (residuos atmosféricos, L.C.O.).



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

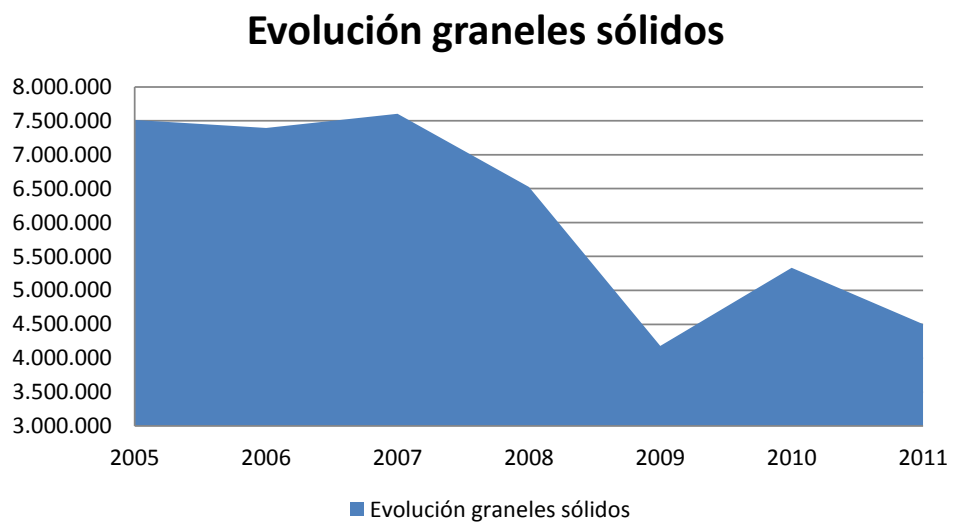
En el transporte de fuel, el Puerto de Huelva es, junto con Cartagena, uno de los puertos que menos mercancía mueve, siendo el líder de este tráfico el Puerto de Bilbao.

En los últimos años esta mercancía ha sufrido un descenso en 2009 que ha sido más acusado en unos puertos que en otros. En 2010 se aprecia un aumento del tráfico, que ha sido más intenso en el caso del Puerto de Huelva, superando en ese año el volumen de Cartagena.



Graneles sólidos

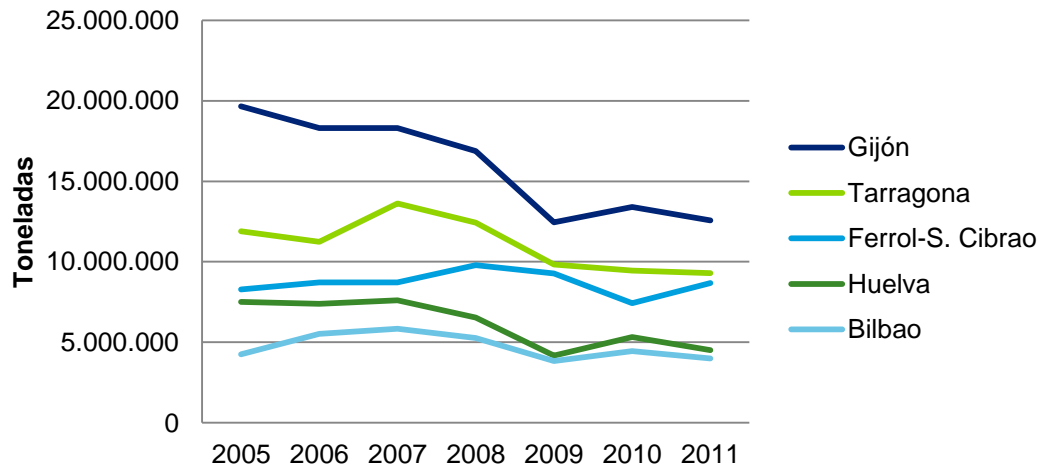
Al contrario que los graneles líquidos, la tendencia en los últimos años en los graneles sólidos ha seguido una tendencia decreciente en el Puerto de Huelva. A partir del año 2007 y hasta el año 2009 el puerto sufrió un acusado descenso en estos tráficos, que se recuperó ligeramente en 2010 para volver a caer en 2011, debido principalmente a la conjunción de la crisis de la construcción y la prohibición de los vertidos de fosfoyesos.



La evolución de los graneles sólidos en los últimos 7 años en los principales puertos nacionales acusa una tendencia decreciente, con unos datos en 2011 inferiores a los obtenidos en 2010.

Autoridad Portuaria	Año						
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Gijón	19.658.167	18.298.185	18.305.091	16.869.645	12.456.055	13.393.994	12.573.625
Tarragona	11.903.296	11.237.751	13.626.199	12.420.882	9.830.390	9.452.177	9.286.099
Ferrol-S. Cibrao	8.289.621	8.709.257	8.726.704	9.781.089	9.268.088	7.435.083	8.685.748
Huelva	7.512.508	7.394.282	7.603.640	6.525.092	4.180.685	5.332.743	4.502.009
Bilbao	4.261.127	5.524.178	5.832.384	5.266.459	3.827.983	4.451.911	4.000.347

Comparación evolución graneles sólidos



Fuente: Puertos del Estado (Toneladas)

Los valores por mercancía para el puerto de Huelva son los siguientes:

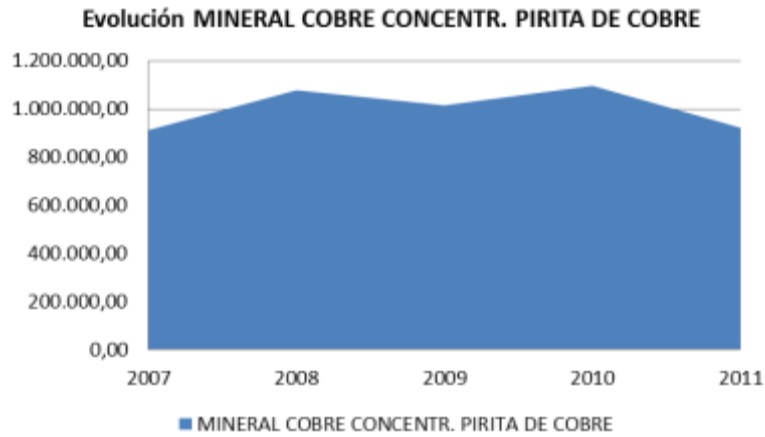
	2007	2008	2009	2010	2011
GRANELES SOLIDOS					
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICO					1.169.283,93
MADERAS Y CORCHO	417.297,00	526.176,00	381.127,00	563.812,00	684.502,54
PIENSO Y FORRAJES	864.258,00	699.670,00	619.893,00	663.249,00	609.276,82
CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO	830.503,00	785.984,00	527.575,00	535.348,00	387.945,29
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					303.600,45
CEREALES Y SUS HARINAS	268.818,00	192.469,00	209.898,00	146.859,00	228.005,85
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	459.140,00	330.154,00	107.265,00	346.023,00	225.418,57
MINERAL DE HIERRO	133.058,00	117.589,00	22.341,00	18.738,00	194.230,63
CEMENTO Y CLINKER	665.260,00	356.081,00	165.801,00	300.650,00	154.777,11
POTASAS	58.187,00	68.161,00	27.481,00	82.518,00	67.037,99
SAL COMÚN					66.448,83
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD			3.104,00		39.890,70
PRODUCTOS QUÍMICOS	192.137,00	183.954,00	83.000,00	39.407,00	23.584,32
FOSFATOS	1.424.360,00	1.140.811,00	332.819,00	725.656,00	8.148,00
CHATARRA DE HIERRO	56.432,00	89.371,00	14.489,00		1.377,66
RESTO DE MERCANCÍAS	14.719,00	27.048,00	8.064,00	21.267,00	
PRODUCTOS SIDERURGICOS		2.892,00			

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Dentro del Tráfico de graneles sólidos cabe destacar los siguientes materiales.

Mineral cobre concentr. pirita de cobre

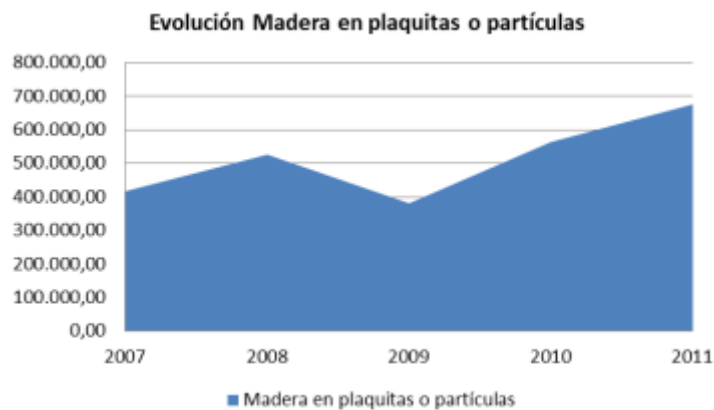
El tráfico de mineral de cobre en el Puerto de Huelva en 2010 aumentó recuperando los volúmenes de 2008, pero en 2011 han caído por debajo de los volúmenes de 2009.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Madera en plaquitas o partículas

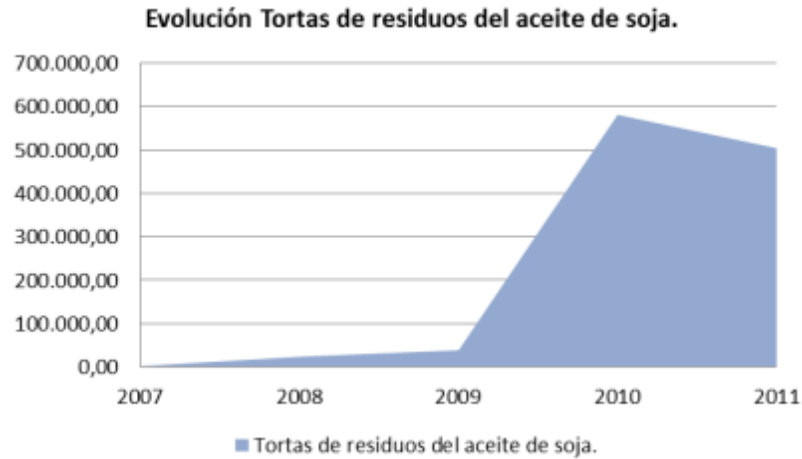
El Tráfico de madera tras el descenso en 2009 motivado por la crisis económica ha seguido una tendencia ascendente, superando en 2011 el record histórico de 600.000 toneladas.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Tortas de residuos del aceite de soja

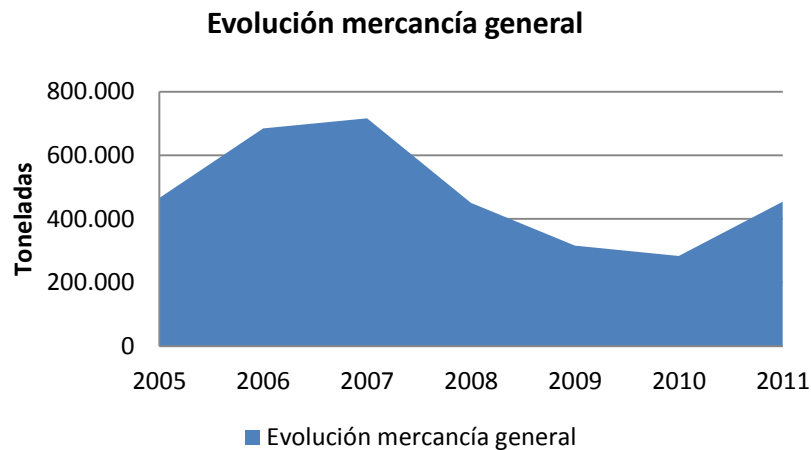
El tráfico de este producto en el Puerto de Huelva ha tenido una tendencia ascendente desde 2007 con un especial incremento en 2010. En cambio, en 2011 ha descendido ligeramente.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Mercancía General

La evolución de la mercancía general en el Puerto de Huelva desde 2007 ha acusado un importante descenso hasta 2010, recuperándose en el año 2011.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

En la comparativa con el resto de puertos nacionales, el Puerto de Huelva no es competitivo, y se sitúa en el puesto 26.

Ranking Mercancía general 2011

Puesto	Autoridad Portuaria	Tráfico
1	Valencia	58.571.226
2	Bahía de Algeciras	52.279.743
3	Barcelona	28.545.900
4	Las Palmas	17.357.395
5	Bilbao	9.866.731
...
26	Huelva	454.020

Fuente: Puertos del Estado (Toneladas)

El tráfico de este producto ha sufrido una caída en los años 2009 y 2010 por los efectos de la crisis económica, recuperando en 2011 los valores de 2008 gracias a la Línea Regular de Armas.

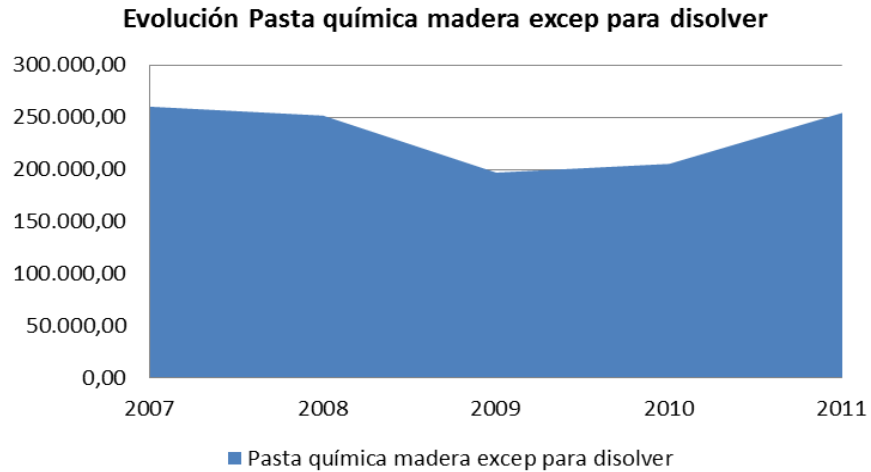
	2007	2008	2009	2010	2011
MERCANCIA GENERAL					
PAPEL Y PASTA	260.350,00	251.776,00	197.066,00	205.428,00	254.469,41
CEREALES Y SUS HARINAS	560.822,00	236.474,00	214.984,00	118.382,00	195.944,98
PRODUCTOS QUÍMICOS	146.875,00	104.040,00	139.688,00	110.722,00	82.857,80
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS					80.655,22
PRODUCTOS SIDERURGICOS	328.007,00	60.721,00	2.111,00	4.567,00	33.289,33
FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES	24,00				22.567,87
TARA EQUIPAMIENTOS (RO-RO)					21.168,76
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					16.988,06
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	134,00	740,00	104,00	23,00	10.119,72
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	2.500,00	3.533,00	2.508,00	8.000,00	6.888,78
PESCADOS CONGELADOS Y REFRIGERADOS	12.187,00	9.751,00	7.729,00	4.501,00	4.618,46
TARA CONTENEDORES		205,00			4.102,00
CONSERVAS	4.589,00	2.862,00	2.717,00	1.352,00	3.819,33
MAQUINARIA,HERRAMIENTAS,REPUESTOS	2.429,00	5.437,00	5.203,00	1.130,00	3.817,45
RESTO DE MERCANCÍAS	56,00	297,00	155,00	43,00	2.488,29
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	1.288,00	1.385,00		973,00	2.096,15
AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS		2,00	2,00		2.076,59
PIENSO Y FORRAJES	38.384,00	8.240,00			1.569,04
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD	40,00	299,00	611,00	517,00	327,18
VINOS,BEBIDAS,ALCOHOLES Y DERIVADOS					315,73
ACEITES Y GRASAS	92,00	74,00	16,00	1,00	170,20
TABACO, CACAO, CAFÉ, ESPECIAS					104,96
MADERAS Y CORCHO	12.926,00	41.088,00			9,62
CHATARRA DE HIERRO					0,40
HABAS DE SOJA			2.697,00		0,19

Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Dentro del Tráfico de mercancías cabe destacar los siguientes materiales.

Pasta química madera excep para disolver

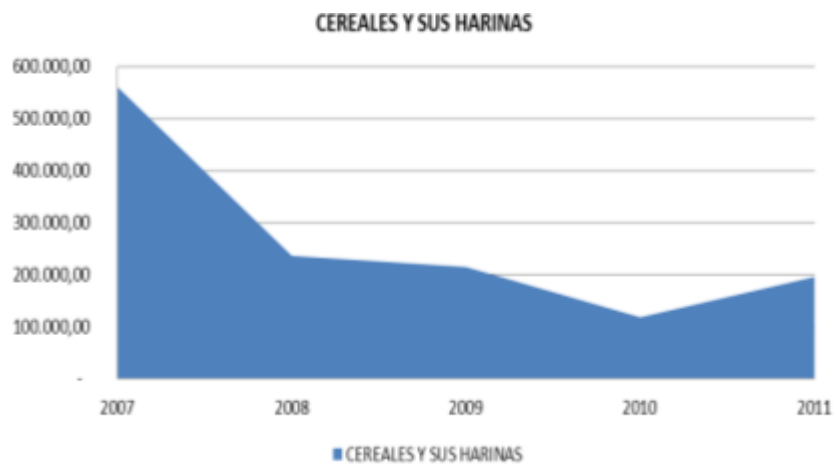
El tráfico de este producto ha sufrido una caída en los años 2009 y 2010 por los efectos de la crisis económica, recuperando en 2011 los valores de 2008.



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Cereales y sus harinas

El tráfico de este producto se basa principalmente en la importación para el consumo interno, ha sufrido una caída en los años 2009 y 2010 por los efectos de la climatología dado que es un Tráfico muy especulativo y depende de los precios del cereal en el territorio nacional y en América en función de la producción, recuperando en 2011 los valores de 2009.

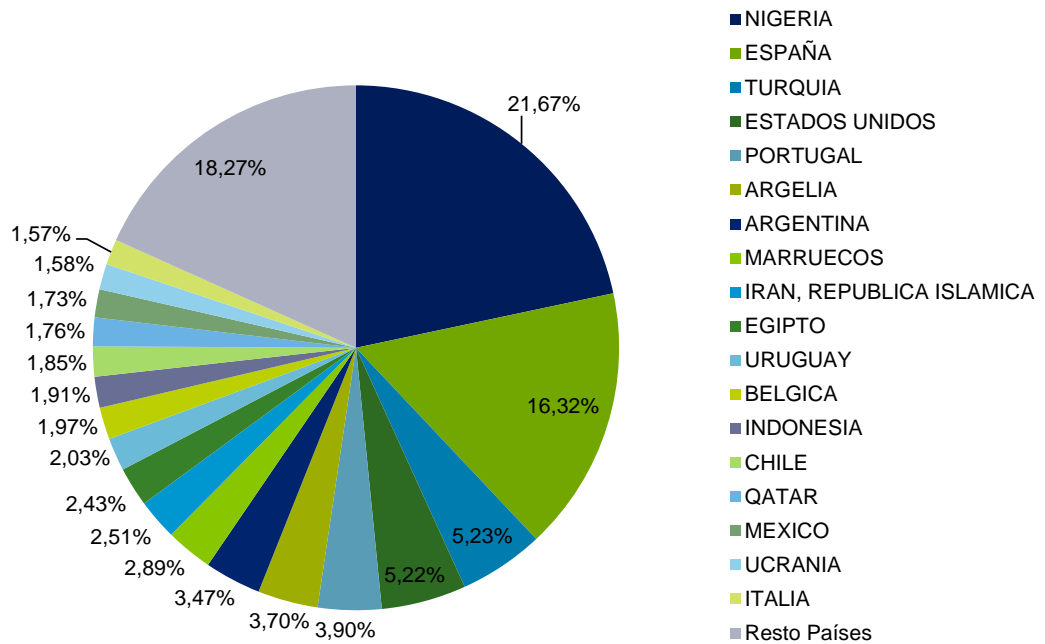


Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva (Toneladas)

Países de Origen/destino

En cuanto a los países de origen o destino de las mercancías, más del 20% de las operaciones tenían como origen o destino Nigeria, uno de los mayores países productores de petróleo. El 16,32% de las mercancías se transportaban hacia o desde puertos españoles.

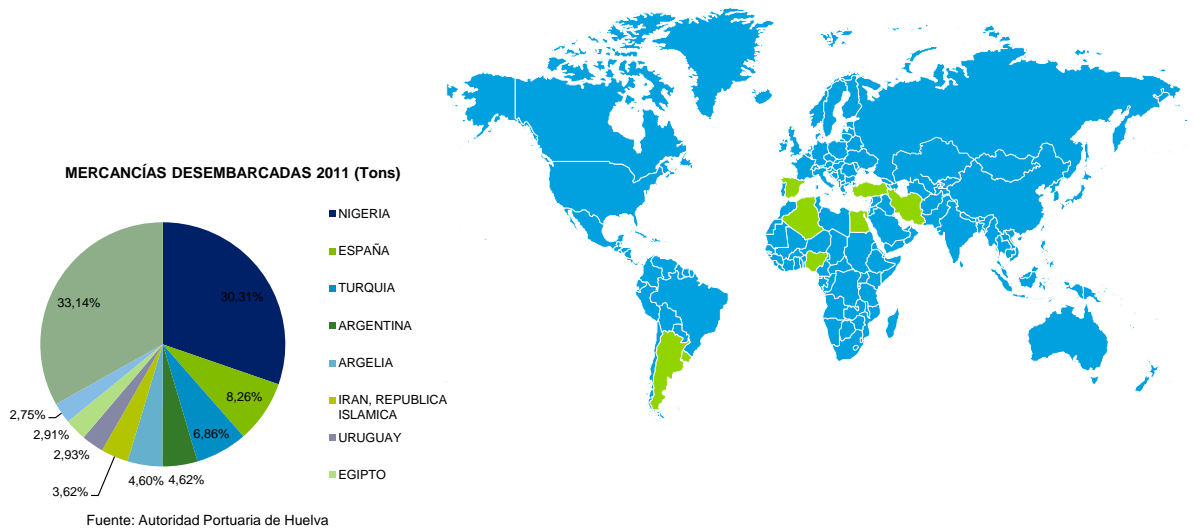
Tráfico portuario por países 2011



Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva

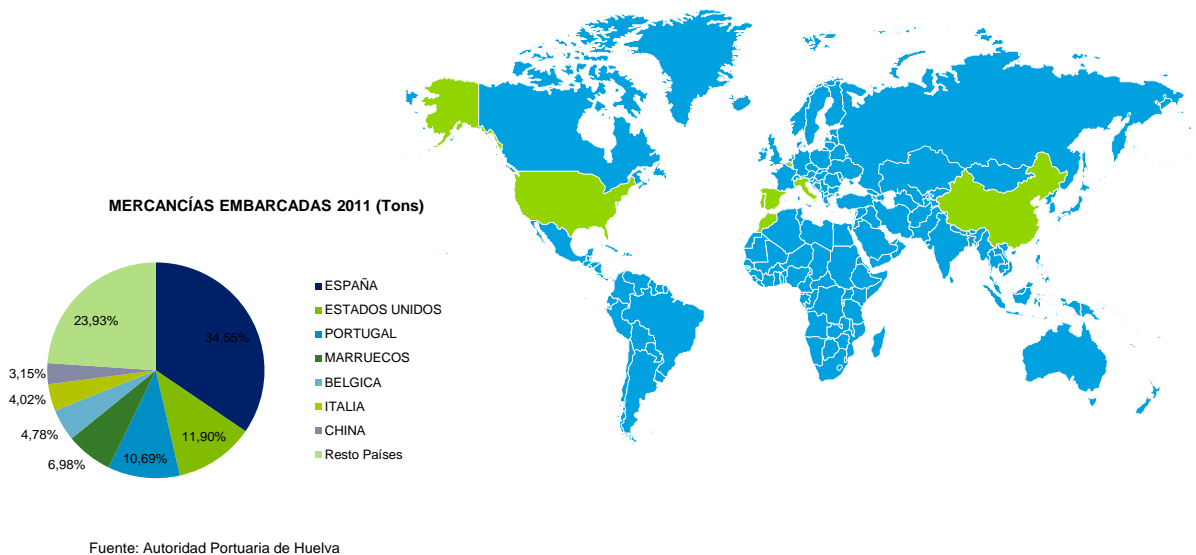
Países de Origen de la mercancía

Las Importaciones del Puerto de Huelva se realizan principalmente de países productores de petróleo y España: Nigeria (30,31%), España (8,26%), Turquía (6,86%).



Países de Destino de la mercancía

El principal destino de las exportaciones del Puerto de Huelva son puertos españoles (34,55%), seguidas de puertos norteamericanos (11,90%), así como europeos (Portugal, Países Bajos, Italia) , marroquíes y chinos.



Conclusiones	<p>El Puerto de Huelva se desempeña en el sector portuario como un enclave monoproducción con rentabilidad operacional elevada y sostenibilidad a medio plazo de sus tráficos.</p> <p>La ventaja competitiva del Puerto de Huelva radica en su carácter de enclave granelero: más del 80% de su tráfico se encuadra en el rubro de graneles líquidos, en concreto, productos petrolíferos.</p> <p>Esta especialización de producto determina la configuración de la estructura organizativa necesaria para el desarrollo de sus operaciones y la generación de un flujo de caja positivo y en expansión.</p> <p>El Puerto de Huelva se ubica en el 6º lugar por volumen de tráfico a nivel nacional (datos 2011) y en el segundo en los tráficos de graneles líquidos, clasificación derivada de la ampliación de la Refinería "La Rábida".</p> <p>El puerto mantiene una cifra muy significativa de tráficos cautivos, los cuales, asegurando una cifra de negocio anual muy relevante, suponen una palpable debilidad: la dependencia de esos clientes cautivos para el futuro del Puerto.</p> <p>Ello requiere la adopción de un enfoque de gestión de cuenta clave, es decir, centrar la actuación comercial en la cobertura de las necesidades de los clientes considerados cautivos, a los que ya se conoce en profundidad pero cuya fidelización no depende en exclusiva del puerto. Por ejemplo, en 2011, CEPSA (sin contar CEPSA Química) representó una cifra superior al 50% de las mercancías.</p> <p>Asimismo, debería plantearse la captación de nuevos tipos de tráficos como el agroalimentario o nuevas actividades como convertirse en un puerto Hub de contenedores vacíos y reparación.</p> <p>Ausencia del tráfico de frutas, cruceros y líneas regulares.</p> <p>Los tráficos de graneles líquidos distintos del petróleo crudo se incrementaron en el 2011, especialmente gas natural y fuel.</p> <p>En cuanto a los graneles sólidos, la congelación de la construcción y la prohibición de los vertidos de fosfoyesos ha ocasionado una caída muy significativa de las actividades de soporte y suministro en los últimos años a nivel nacional. En el Puerto de Huelva, en 2011 este tráfico ha disminuido respecto a 2010 en un 15,57%</p> <p>Tráfico de importación: el Puerto de Huelva importa mercancía principalmente de Nigeria y el crudo de Irak que parte desde Turquía, manteniendo una línea estable de tráficos.</p> <p>Tráfico de exportación: el Puerto de Huelva desarrolla su actividad exportadora hacia Estados Unidos, Marruecos y China.</p>
---------------------	---

Servicios Portuarios

Consideraciones previas

A continuación se presenta el análisis de los servicios portuarios en el puerto de Huelva, así como la comparativa de las tarifas entre los puertos de Barcelona, Bilbao, Valencia, Cartagena, Tarragona, Gijón y A Coruña.

Realizar una comparativa eficaz entre los servicios portuarios resulta una tarea muy complicada, ya que las condiciones de cada puerto son muy diferentes respecto al resto. Es por ello, que se ha realizado una comparación de tarifas a *modo orientativo* sobre las tarifas base, para poder posicionar al Puerto de Huelva respecto al resto de puertos para cada uno de los servicios.

Las tarifas aquí analizadas, y como se ha comentado anteriormente, se encuentran en proceso de modificación para adaptarse a las exigencias legislativas. Las tarifas propuestas son planas y se calculan sobre una fórmula, lo que supone un ligero abaratamiento del coste de los servicios respecto a las tarifas vigentes.

Se entiende por servicios portuarios del puerto *“las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias”*.



Los prestadores de los servicios portuarios son:

Practicaje	<ul style="list-style-type: none"> • Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Huelva, S.L.P.
Remolque	<ul style="list-style-type: none"> • Auxiliar Marítima del Sur, S.A. • Feramar Remolcadores, S.L. (Remolque Menor) • Amarre y Desamarre Molina e Hijos, S.L. (Remolque Menor)
Amarre y desamarre	<ul style="list-style-type: none"> • Amarres Marítimos del Sur, S.L.
Recepción de desechos generados por buques	<ul style="list-style-type: none"> • Sertego Servicios Medioambientales, S.L.U. (MARPOL I) • Alex Huelva, S.L. (MARPOL V)
Manipulación de mercancías	<ul style="list-style-type: none"> • Bergé Marítima S.L. • Consignaciones y Graneles del Suroeste S.A. (Congrasur) • Ership S.A. • Servicios Marítimos Aduaneros S.L. (Servimad) • Terminal Marítima de Huelva, S.L. • Zalvide S.A.

Practicaje

El servicio de practicaje es prestado por la *Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Huelva, S.L.P.* y la prestación del servicio se rige por lo estipulado en sus pliegos de prescripciones particulares. Estos pliegos se encuentran en proceso de renovación para su adecuación a las novedades normativas y se está a la espera de que Puertos del Estado apruebe los pliegos definitivos que regirán la prestación del servicio en los próximos años.

Las tarifas de este servicio en el Puerto de Huelva dependen del arqueo bruto del buque, del tipo de movimiento (interior o entrada y salida), así como de la zona en la que se preste el servicio. A los efectos del practicaje, el puerto se divide en tres secciones, siendo la sección 3ª la más cara:

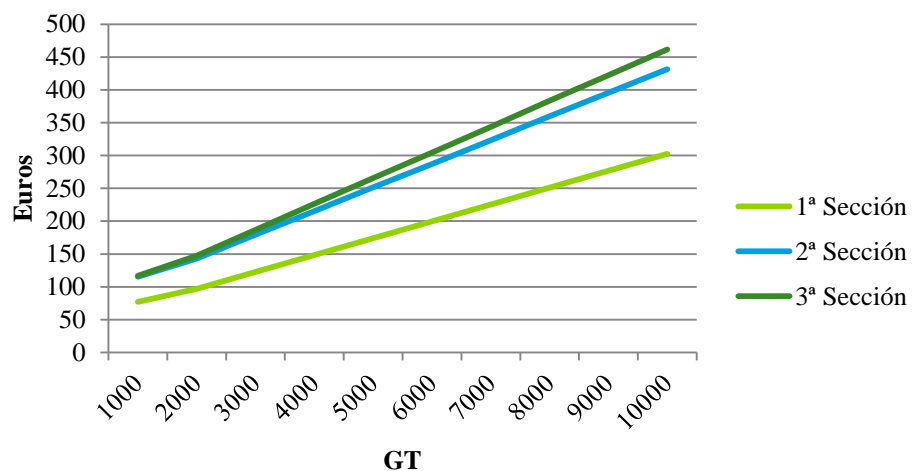
- 1ª Sección: La comprendida entre los meridianos 6º-48' W y 6º-56' W, el paralelo 37º-04'5 N y la costa, incluida la Barra, hasta el Muelle del Vigía.
- 2ª Sección: La comprendida entre el Muelle del Vigía y la línea E/W del Monumento a Colón en la Punta del Sebo.
- 3ª Sección: La comprendida entre la línea E/W del Monumento a Colón hasta el Puente Sifón "Santa Eulalia", sobre el río Odiel.

La tarifa a aplicar para los movimientos de entrada y salida -y que se representa en la gráfica de la derecha- se desglosa por tramos hasta los 10.000 GT, y a partir de esa medida se calcula en base a fracciones de 1.000 GT.

A estas tarifas se les aplican los siguientes recargos:

- 100 % por servicios nocturnos (entre las 19:00 h y las 7:00 h).
- 50 % por servicios prestados los sábados entre las 12,00 horas y las 19,00 horas, y los domingos o festivos entre las 07,00 horas y las 19,00 horas, según el calendario laboral vigente para la ciudad de Huelva.

Tarifas practicaaje Puerto de Huelva

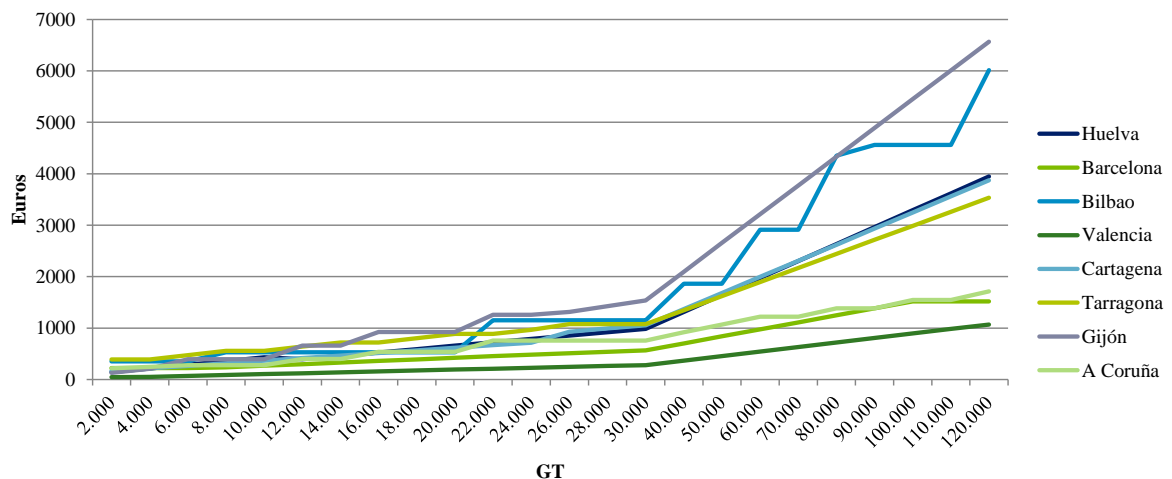


Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva
Elaboración propia

En la gráfica que se muestra a continuación se realiza una comparativa entre las tarifas base del practicaaje de distintos puertos españoles.

Los puertos de Valencia, Barcelona y A Coruña son los que presentan unas tarifas más económicas y los puertos de Gijón y Bilbao unos precios más altos. Las tarifas del puerto de Huelva tienen un comportamiento similar a las del puerto de Cartagena para todos los tipos de buques y respecto al puerto de Tarragona, es inferior para los buques de hasta 30.000 GT, pero superior en los buques de más de 30.000 GT. Para los buques de entre 3.001 y 5.000 GT, las tarifas del puerto de Huelva se encuentran en el medio de las tarifas analizadas.

Comparativa tarifa base servicio de practicaje



Fuente: Autoridades Portuarias
Elaboración propia

Remolque

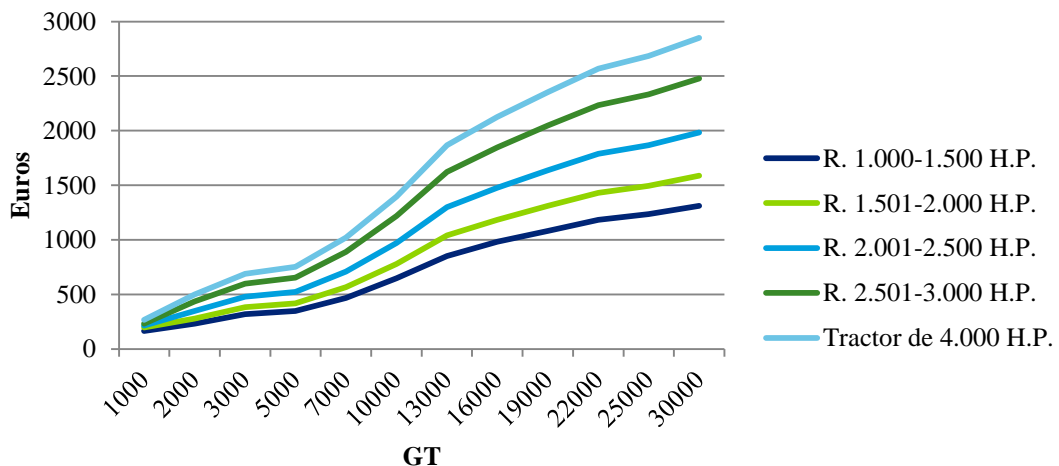
El servicio de remolque es prestado por la empresa *Auxiliar Marítima del Sur, S.A.*, y el remolque menor por las empresas *Feramar Remolcadores, S.L.* y *Amarre y Desamarre Molina e Hijos, S.L.* y la prestación de ambos servicios se rige por lo estipulado en sus respectivos pliegos de prescripciones técnicas. Como pasa en el resto de servicios, los pliegos se encuentran en proceso de renovación para su adecuación a las novedades normativas y se está a la espera de que Puertos del Estado emita informe sobre ellos

En el Puerto de Huelva, las tarifas de este servicio dependen del arqueo bruto del buque, del tipo de movimiento (remolque o remolque menor), así como de las características del remolcador. En el caso del remolque, se desglosan las tarifas por GT del buque hasta los 30.000 GT, momento a partir del cual se calcula en base a fracciones de 5.000GT.

A estas tarifas se les aplican los siguientes recargos:

- 50 % por servicios prestados entre las 19:00 y 7:00 horas.
- 50% por servicios prestados en domingos, festivos o sábados a partir de las 12:00 horas.
- 50% por servicios prestados a buques sin gobierno o máquina.
- 50% por servicios de entrada o salida en dique, carro o varadero.
- 50% por servicio completo de cambio o amarradero, dentro de la dársena o bahía.
- 1.262,30€ por desplazamiento para servicios en la monoboya.

Tarifa servicio de remolque Puerto de Huelva

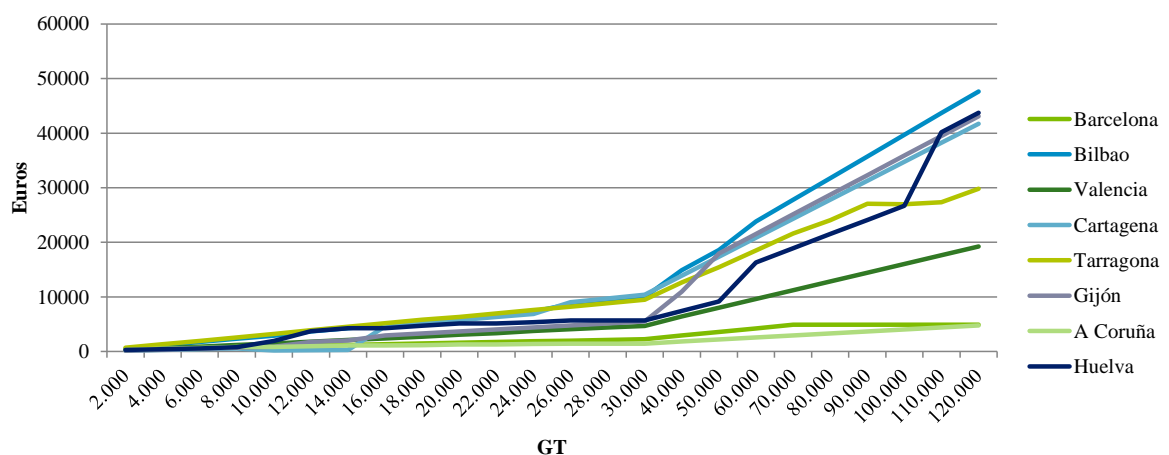


Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva
Elaboración propia

En la gráfica que se muestra a continuación se realiza una comparativa entre las tarifas base del remolque de distintos puertos. Para el cálculo del puerto de Huelva se ha tenido en cuenta el número de remolcadores que requiere aproximadamente cada buque para su entrada o salida del puerto.

Para los buques de hasta 10.000 GT el puerto de Huelva se sitúa en la media del resto de puertos. A partir de ese momento y hasta los buques de 20.000 GT aumentan y se sitúa el puerto como uno de los más caros. Para buques de hasta 50.000 GT se vuelve a situar en la media del resto de puertos con un crecimiento moderado. A partir de los buques de 50.000 toneladas de arqueado bruto los precios del puerto de Huelva se vuelven más caros, especialmente para buques de más de 100.000 GT, donde el puerto de Huelva es el segundo más caro después de Bilbao.

Comparativa servicio de remolque Puerto de Huelva



Fuente: Autoridades Portuarias
Elaboración propia

Amarre y desamarre

El servicio de amarre y desamarre es prestado por la empresa Amarres Marítimos del Sur, S.L. y la prestación del servicio se rige por lo estipulado en sus pliegos de prescripciones particulares. Los pliegos de prescripciones particulares se encuentran en proceso de renovación para su adecuación a las novedades normativas, a la espera de que Puertos del Estado emita informe sobre ellos.

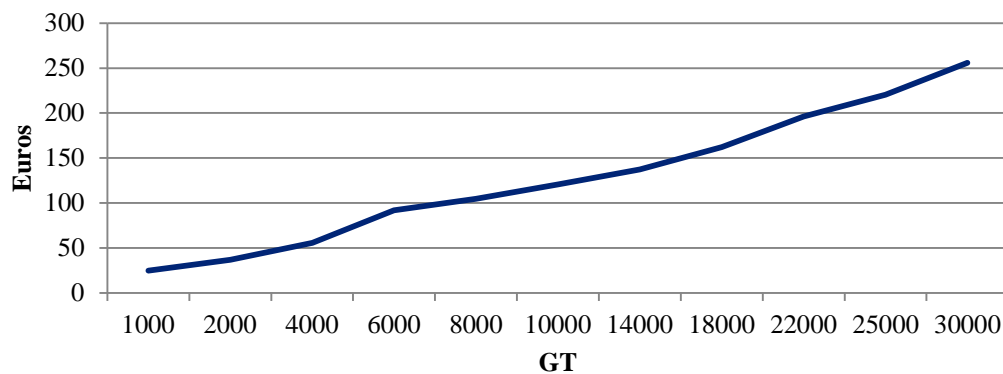
Las tarifas del Puerto de Huelva para este servicio se fijan en función del arqueado bruto del buque sobre el que se presta el servicio e incluye 6 amarras, considerándose los amarres extra como recargos en la tarifa.

La tarifa a aplicar -y que se representa en la gráfica de la derecha- se desglosa por tramos hasta los 30.000 GT, y a partir de esa medida se calcula en base tramos de 1.000 GT.

A estas tarifas se les aplican los siguientes recargos:

- 100 % por servicios nocturnos (entre las 19:00 h y las 7:00 h).
- 50 % por servicios en festivos (sábados a partir de las 12:00 h y domingos y festivos).
- 100 % por servicios efectuados en pantalanes
- 10 % por amarra adicional.

Tarifas por servicios de amarre o desamarre Puerto de Huelva



— Tarifa de amarre o desamarre Puerto de Huelva

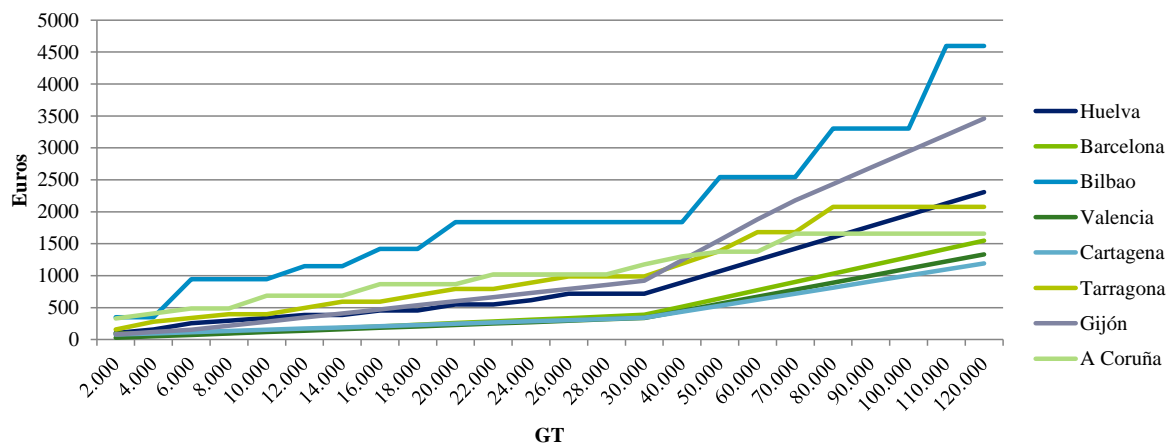
Fuente: Autoridad Portuaria de Huelva
Elaboración propia

En la gráfica que se muestra a continuación se realiza una comparativa entre las tarifas base del servicio de amarre y desamarre de distintos puertos. Las tarifas del Puerto de Huelva se han calculado teniendo en cuenta el uso de 10 amarras, así como el recargo del 100% por el servicio en pantalanes.

Las tarifas del Puerto de Huelva para buques de hasta 30.000 GT se sitúan en la media, y se asimilan a las del puerto de Gijón. Para los buques de entre 30.000 -80.000 toneladas de arqueo bruto del buque las tarifas del Puerto de Huelva son las quintas más caras, para los buques de 80.000 -110.000 GT son las cuartas más caras, y para los buques de más de 110.000 GT son las terceras más caras. Los puertos más baratos para todos los tipos de buque son los puertos Cartagena y Valencia.

En 2011, el 32% de los buques recibidos en el Puerto de Huelva tenían entre 3001 y 5000 GT. Para ese tipo de buques, el puerto de Huelva tiene una de las tarifas más económicas, por detrás de Valencia y Barcelona.

Comparativa tarifa base servicio de amarre y desamarre



Fuente: Autoridades Portuarias
Elaboración propia

Recepción de desechos y residuos (MARPOL)

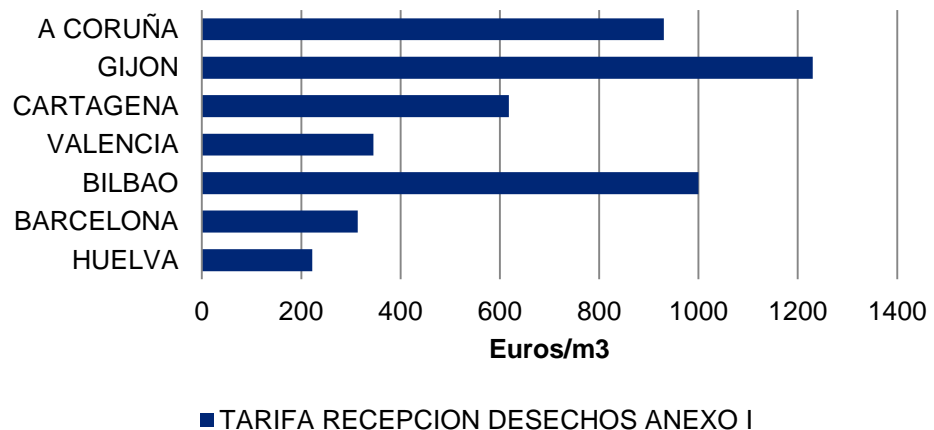
En el Puerto de Huelva, el servicio de recepción de desechos y residuos del Convenio MARPOL es prestado por *Sertego Servicios Medioambientales, S.L.U. (ANEXO MARPOL I)* y *Alex Huelva, S.L. (ANEXO MARPOL IV y V)*.

El cálculo de la tarifa depende de los metros cúbicos recibidos para los residuos de los anexos I y IV, y en el caso de los residuos del anexo V es un precio único.

En el gráfico que se muestra a continuación se ha realizado una comparación de la tarifa base del servicio de recepción de desechos del Anexo I (sin incluir recargos ni bonificaciones) tomando como referencia la recepción de 10 m3 de desechos en muelle por un buque.

La tarifa del Puerto de Huelva es la más barata, seguida de las tarifas de los puertos de Barcelona y Valencia. Los puertos con unas tarifas más caras son los puertos de Gijón y Bilbao.

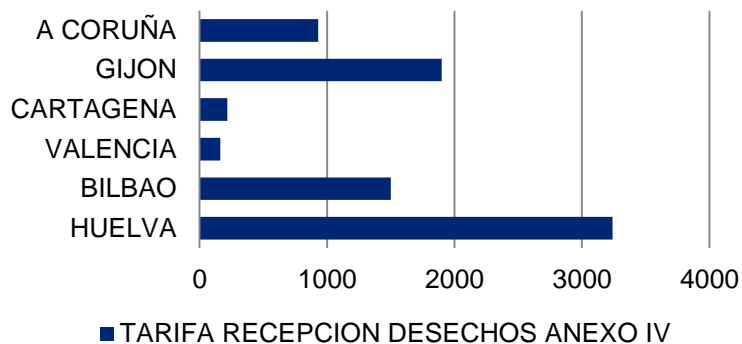
COMPARACION TARIFA RECEPCION DESECHOS ANEXO I



Fuente: Autoridades Portuarias
Elaboración propia

En el gráfico que se muestra a continuación, se ha realizado una comparación de la tarifa base del servicio de recepción de desechos del Anexo IV (sin incluir recargos) tomando como referencia la recepción de 10 m3 de desechos en muelle por un buque.

COMPARACION TARIFA RECEPCION DESECHOS ANEXO IV

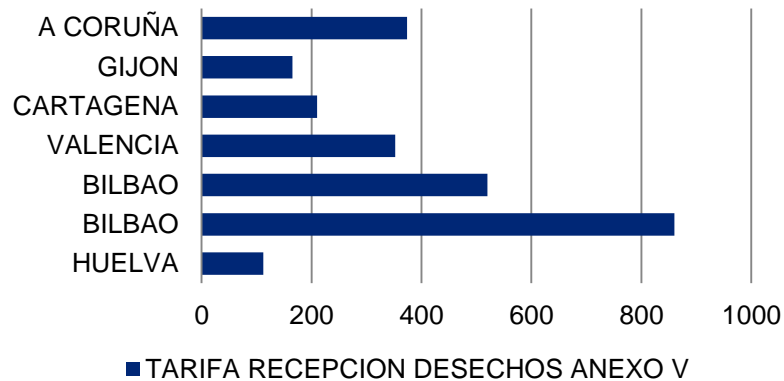


Fuente: Autoridades Portuarias
Elaboración propia

La tarifa del Puerto de Huelva es la más cara, debido a que no existe en Huelva un gestor autorizado para estos residuos. La tarifa más económica es la del Puerto de Valencia.

En el gráfico siguiente se ha realizado una comparación de la tarifa base del servicio de recepción de desechos del Anexo V (sin incluir recargos) tomando como referencia la recepción de 10 m3 de residuos sólidos urbanos en muelle por un buque.

COMPARACION TARIFA RECEPCION DESECHOS ANEXO V



La tarifa del Puerto de Bilbao es la más cara, seguida de la del Puerto de A Coruña. El Puerto de Huelva, por su parte, es el que presenta la tarifa base más económica.

Manipulación de Mercancías

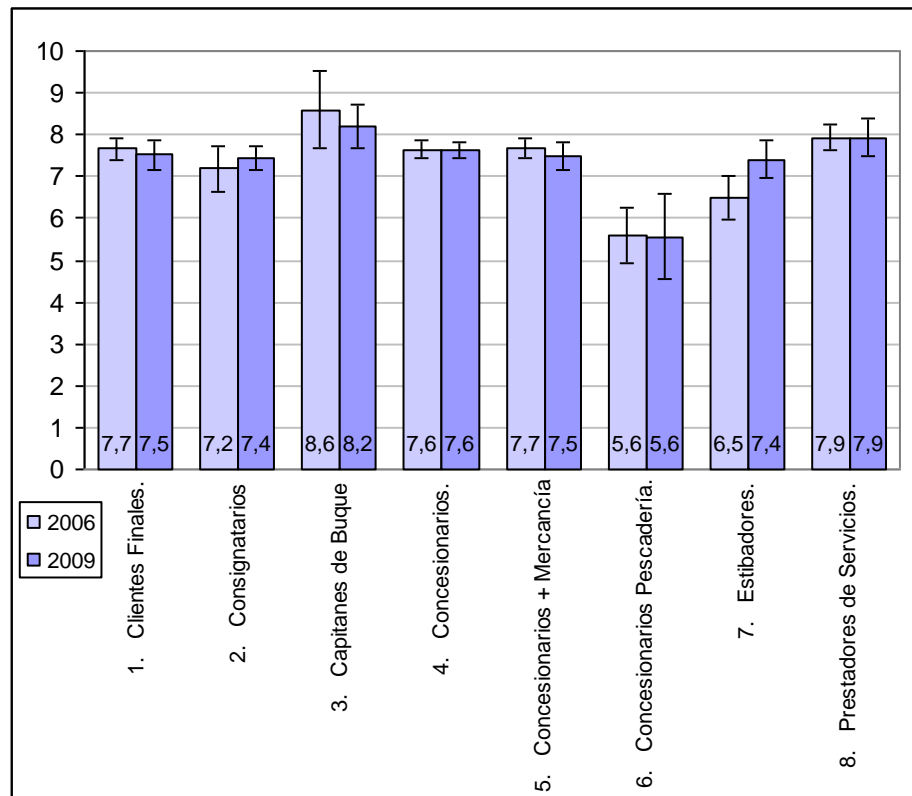
El servicio de manipulación de mercancías en el Puerto de Huelva es a través de las empresas estibadoras autorizadas, según el modelo de gestión de la puesta a disposición de trabajadores portuarios prevista en el TRLPPEEMM. La Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios de Huelva (SAGEP) se encuentra participada por las empresas estibadoras:

- Bergé Marítima S.L.
- Consignaciones y Graneles del Suroeste S.A. (Congrasur)
- Ership S.A.
- Servicios Marítimos Aduaneros S.L. (Servimad)
- Terminal Marítima de Huelva, S.L.
- Zalvide S.A.

No es posible realizar un estudio pormenorizado de las tarifas aplicables al no estar disponibles. Sin embargo, se ha detectado que el servicio de la estiba en el Puerto de Huelva es el segundo más caro a nivel nacional, este hecho produce un alto coste en la descarga de mercancía general dado el número de operarios que es necesario para realizar la maniobra.

Calidad de los servicios

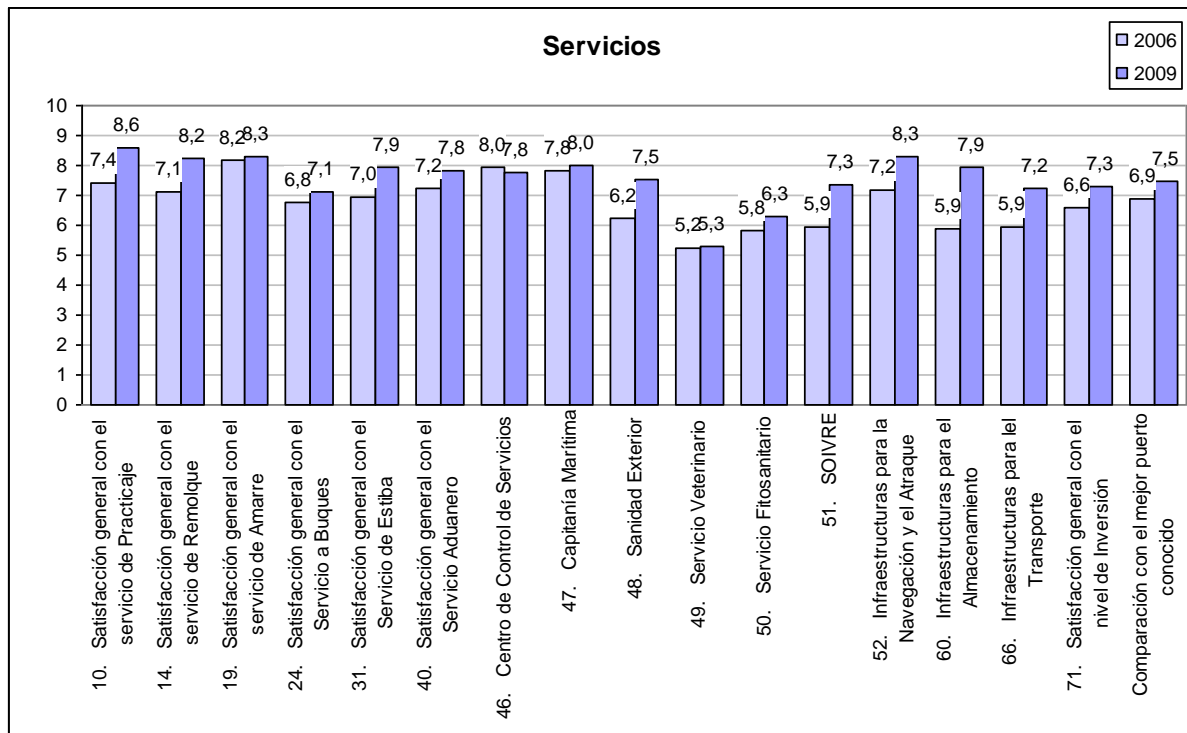
A partir de las encuestas realizadas por parte de la Autoridad Portuaria (*) a todos los miembros de la comunidad portuaria, se puede concluir que el nivel de satisfacción de los mismos, en referencia a los servicios prestados por la APH son aceptables. A excepción de los pescadores, que muestran un grado de disconformidad elevado que deberá tenerse en cuenta para el correcto funcionamiento y consolidación de este tráfico.



(*) Nota: Cabe reseñar que no se disponen de encuestas recientes, siendo las últimas realizadas sobre opiniones del 2009

A nivel general la percepción por parte de los clientes de los servicios prestados por la Autoridad Portuaria es alta, destacando sobre manera en los servicios técnico náutico, y refutada mediante las entrevistas llevadas a cabo en la realización de esta análisis.

Cabe destacar la baja valoración del servicio veterinario y fitosanitario, debido especialmente a la inexistencia de un puesto fijo en el puerto.



Conclusiones

Los servicios portuarios prestados en el Puerto de Huelva se sitúan, con carácter general, por encima de la media en relación al resto de puertos analizados, existiendo un alto grado de satisfacción de los clientes con los mismos.

El precio de servicio de practicaje se sitúa ligeramente por encima de media para todos los tonelajes, con un comportamiento tarifario similar al de Cartagena para toda la tipología de buques. En este sentido, existe un crecimiento exponencial de las tarifas a partir de buques superiores a 30.000 GT, con valores próximos a los mil euros, situándose prácticamente en los 4.000 € para 120.000 GT.

El servicio de remolque se sitúa en valores medios con respecto al conjunto del sistema portuario analizado, a excepción de buque cuya carga 10.000-20.000 GT y a partir de 50.000 GT donde se sitúa dentro de los puertos más caros.

Para la tipología de buques recibida por el Puerto de Huelva, 3001 – 5.000 GT, el Puerto tiene una de las tarifas más económicas con valores inferiores a los 400 €, situándose entre los puertos más caros para el resto de cargas.

A excepción de la tarifa de recepción de desechos del anexo IV, donde el Puerto de Huelva se sitúa como el puerto más caro con un importe de 3.240 euros, el Puerto se sitúa entre los Puertos con una tarifa más reducida para la gestión de residuos MARPOL.

Respecto al servicio de estiba y desestiba, el salario de la mano de obra es el segundo más caro a nivel nacional, este hecho produce un alto coste en la descarga de mercancía general dado el número de operarios que es necesario para realizar la maniobra.

A la hora de la realización de este análisis se encuentran en desarrollo los pliegos de las nuevas tarifas de los servicios, en las cuales se plantea la posibilidad de aplicar una tarifa plana. El coste del servicio se mantiene estable pero favorece los tramites a la hora de aplicar las tarifas.

Capacidad Logística

El análisis de la capacidad logística del puerto nos permite identificar las posibilidades que se posee para la posible instalación de una zona de actividades logísticas.

Condicionantes ZAL	Puerto de Huelva	Observaciones
Excelentes conexiones viarias y ferroviarias del puerto	No	Las conexiones viarias del Puerto de Huelva se caracterizan por un elevado nivel de intensidad de tráfico, ya sea en las vías de acceso al puerto como en las vías de acceso desde otras regiones hacia la provincia. La red ferroviaria conecta con la línea Huelva-Sevilla y Huelva-Zafra, pero se ha visto paralizado el proyecto de construcción de la Línea de Alta Velocidad Huelva-Sevilla.
Interfaz intermodal	No	El puerto dispone de conexión viaria y ferroviaria interior, pero no dispone de una zona adecuada destinada al intercambio modal.
Alto nivel de conexiones marítimas	No	El puerto de Huelva solo dispone de una línea regular que opera con las Islas Canarias.
Superficie que permita ampliaciones sucesivas	Si	El Puerto de Huelva cuenta con superficie suficiente para la ampliación de las zonas destinadas a actividades logísticas.
Servicios rápidos, flexibles y seguros	Si	Los servicios prestados en el Puerto de Huelva se prestan respetando la normativa de seguridad y con la mayor agilidad posible teniendo en cuenta las condiciones del puerto

Capa de Soporte

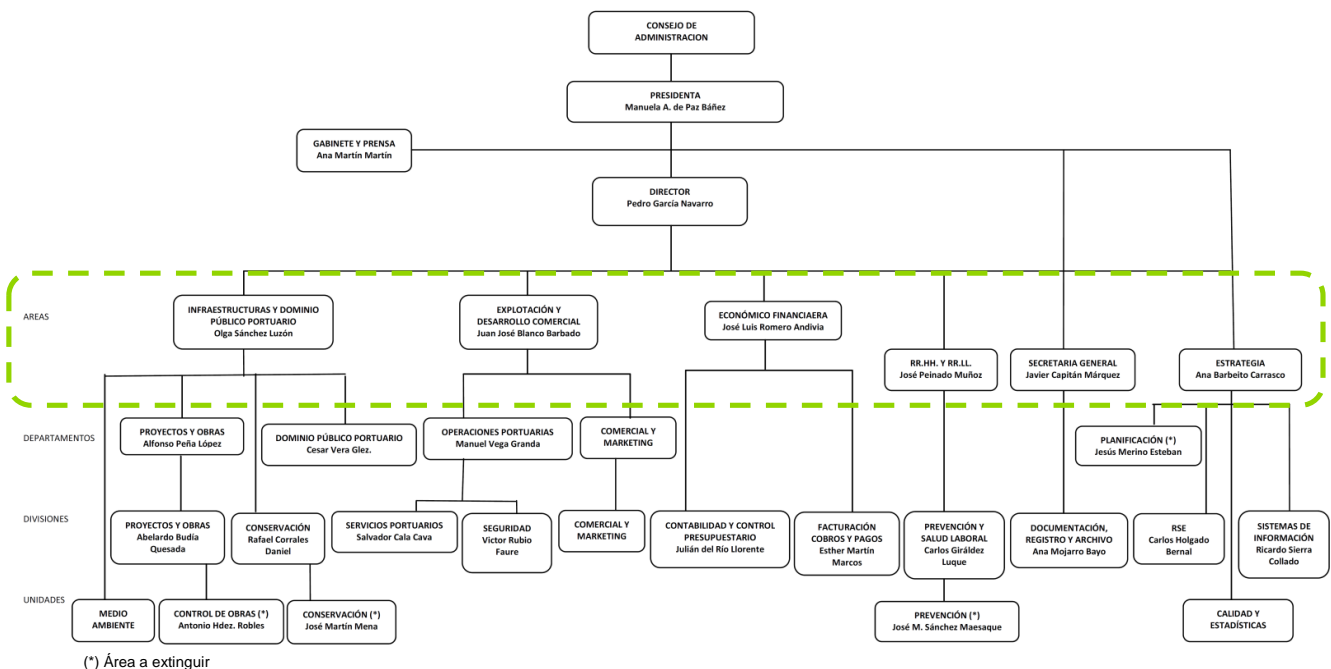
Organización y RRHH



El Puerto de Huelva ha emprendido durante el último ejercicio económico (2012) un programa de fortalecimiento de sus políticas de recursos humanos, las cuales durante los años previos ocuparon un lugar secundario para la dirección del Puerto.

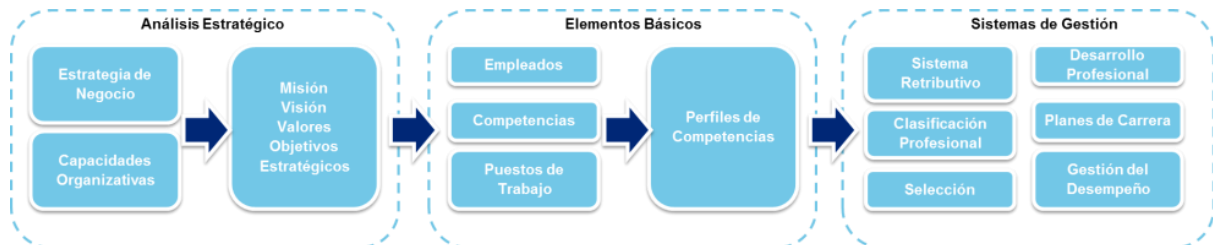
Esta circunstancia puede atribuirse a un conjunto muy variado de hechos, desde el mantenimiento de una consideración de la función directiva de recursos humanos como de mero soporte administrativo a las funciones estratégicas (convicción afortunadamente superada en los años 80 del siglo pasado) hasta factores de corte político como la no aplicación en el Puerto de Huelva del modelo de gestión por competencias seguido por el resto de las 27 Autoridades Portuarias y Puertos de Interés General del Estado por decisión estratégica y acuerdo entre la empresa y trabajadores.

En el marco del fortalecimiento anteriormente comentado, se ha creado en la Autoridad Portuaria de Huelva una Comisión Directiva integrada por **las áreas de infraestructuras y dominio público, explotación y desarrollo comercial y económico-financiera** y por los **departamentos de Secretaría General, Estrategia y Recursos Humanos y Relaciones laborales**.



La gestión por competencias en el sistema portuario de titularidad estatal

El modelo elegido, la gestión por competencias, se concretó en el uso de la siguiente metodología.



El modelo es único en España y fue reconocido por el INAP a nivel público o Expansión en sus premios al capital humano a nivel privado como una de las iniciativas más innovadoras en materia de gestión de personas.

Los Elementos básicos de Gestión de Recursos Humanos por Competencias son:

Aprender más rápido que los rivales es la única ventaja competitiva sostenible

- **Competencias:** conocimientos, capacidades y cualidades profesionales necesarios para desempeñar un conjunto de funciones y tareas
 - **Técnicas:** competencias de conocimiento. Susceptibles de modificación y aprendizaje mediante la formación y experiencia. Relacionadas con lo académico y la capacidad de hacer y con el contenido funcional de las ocupaciones.
 - **Genéricas:** competencias de comportamiento. Conjunto de patrones de conducta, características personales, observables y medibles. Relacionadas con las habilidades de gestión necesarias para desempeñar distintas ocupaciones. Relacionadas con el nivel jerárquico de la ocupación. Susceptibles de desarrollo y modificación mediante la experiencia.
- **Ocupaciones:** conjunto de funciones y tareas que los empleados deben desarrollar. Cada Ocupación se describe por dos elementos:
 - **Contenido:** Misión y funciones principales.
 - **Requerimientos:** perfil de competencias.
- **Perfiles de Competencias:** elemento común e integrador entre la organización y la gestión de las personas.
 - **personales:** lo que el empleado aporta.
 - **de las ocupaciones:** lo que la organización demanda.

Competencias Técnicas	Competencias Genéricas
<ul style="list-style-type: none"> • Operaciones Portuarias • Seguridad Integral Portuaria • Planificación Territorial • Obra Marítima • Urbanización y Edificación • Topografía y Batimetría • Medio Ambiente • Electromecánica • Normativa de Gestión Pública • Gestión Económica y Financiera • Información Económica • Economía de la Empresa • Calidad • Gestión y Desarrollo de RRHH • Desarrollo Organizativo • Prevención de Riesgos Laborales • Normativa Portuaria • Técnicas de Comunicación • Marketing • Sector Portuario • Gestión documental • Uso y Explotación de Sistemas 	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicar • Planificar • Gestionar • Liderar • Negociar • Trabajo en Equipo

En lo que se refiere a la **clasificación profesional**, en grupos, todas las Autoridades Portuarias procedieron a la asunción de sus principios en lo que se refiere a la generación de un marco profesional, el cual se obtiene a través de la jerarquización, que es el proceso por el cual se valora la contribución de cada ocupación en función de su perfil de competencias.

Las ocupaciones se agrupan en **grupos profesionales**, que engloban unitariamente aptitudes, titulaciones y contenido general de prestación. A su vez, cada grupo profesional se divide en **bandas de ocupación**.

Grupo II: Responsables y Técnicos	Banda I
	Banda II
Grupo III: Profesionales	Banda I
	Banda II
	Banda II

Departamento de RRHH de la APH

Tomando como base tanto el Plan de Empresa para el año 2012, el marco estratégico 2000-2007 y la Estructura Orgánica de la Autoridad Portuaria de Huelva de septiembre de 2012 (la cual configura el esquema funcional de la APH en áreas, departamentos, divisiones y unidades), se realiza un análisis de los distintas funciones que competen al departamento de Recursos Humanos.

La misión del Departamento es el desarrollo, supervisión y coordinación de la gestión de personal de la APH, incluyendo todo lo relativo a las relaciones con el Comité de Empresa y los representantes de los trabajadores.

El Departamento de Recursos Humanos forma parte de la Comisión Directiva de la APH, junto con las Áreas infraestructuras y dominio público, explotación y desarrollo comercial y económico financiera, y los departamentos de secretaria general y estrategia.

Funciones departamento RRHH

Recursos humanos: abarcando plan de empresa, seguimiento presupuestario, nómina, planificación de plantilla, perfiles profesionales y desarrollo de personas.

Relaciones laborales: contratos y nombramientos, control de absentismo, expedientes sancionadores, relaciones colectivas de trabajo, inspección de trabajo.

Prevención de riesgos laborales y salud laboral (categoría organizativa: división).

En Prevención incluye evaluación de riesgos, planificación y ejecución de las actividades preventivas, información y formación a los trabajadores para la prevención y colaboración en plan de emergencia.

En materia de Salud se ocupa fundamentalmente de la vigilancia (periódica, ocasional y voluntaria), dando participación en estos tres niveles a los trabajadores.

El departamento de recursos humanos ha recuperado el protagonismo acorde con su misión con la nueva Presidencia, lo que ha permitido adoptar un enfoque estratégico al servicio del cumplimiento de las metas y objetivos del Puerto desde y con los empleados, trascendiendo la anterior visión administrativista.

Con independencia del modelo de competencias, **el departamento de recursos humanos ha desarrollado un conjunto de actuaciones de impacto en la plantilla y con enfoque a medio y largo plazo:**

- **Política de prevención de riesgos** a la que se ha dotado de los recursos precisos para cumplir su propósito.
- **Plan de Igualdad**, que partiendo de un estudio externo ha permitido verificar las instrucciones de Puertos del Estado. Los planes de igualdad requieren la adopción de numerosas medidas de distinto calado por lo que su implantación suele ser dificultosa.

Adicionalmente, el departamento ha tenido que centrar parte de su atención en el seguimiento de los acuerdos extra-estatutarios referidos a aspectos higiénicos de la relación laboral como la jornada, horas extra... y en diferentes comisiones, como la de los fondos para préstamos sociales.

El modelo de gestión por competencias en APH



En este sentido, se ha retomado la imprescindible tarea de elaborar los perfiles personales de los empleados mediante la remisión a cada uno de los miembros del mismo de un perfil elaborado por el departamento con la información disponible.

Siguiendo la metodología al uso en la implantación de modelos de gestión por competencias **se ha establecido una equivalencia exacta entre perfil del puesto y perfil personal**, asegurando de este modo la asunción global del modelo por parte de todos.

Esta circunstancia constituye un gran paso adelante ya que no se puede desarrollar ninguna actuación en materia de competencias sin disponer de los perfiles de los puestos y, más todavía, de los perfiles de los empleados.

Acciones llevadas a cabo en formación

La formación desempeña un papel clave en los modelos de gestión por competencias. La APH, desde el departamento de RR.HH ha concebido y desarrollado un proceso de formación de elevado alcance para sus empleados a partir de la definición de perfiles antes comentada.

Partiendo de los perfiles profesionales, el departamento de recursos humanos **ha puesto en marcha las siguientes acciones:**



Al igual que en el resto de Autoridades Portuarias, la evaluación del personal del puerto de Huelva parece una tarea muy compleja. Ahora bien, sin evaluación, no hay evolución de perfil. En este sentido, **se ha asumido que la Autoridad Portuaria no está preparada para absorber una evaluación del desempeño.**

Prevención de riesgos y salud laboral

La actividad portuaria requiere una intensiva y extensa práctica en materia de prevención de riesgos y salud laboral.

En ambas materias, la optimización de la prestación de los servicios ha de ir aparejada con la imprescindible optimización de los recursos económicos, materiales y humanos asignados, de manera que al Plan de Prevención funja como Guía de Actuación en este aspecto crítico de la operación portuaria.

En este sentido, la evaluación de riesgos desempeña un rol fundamental al anticiparse a la materialización del riesgo en daños, accidentes o enfermedades.

La prevención se materializa en una práctica continua de información y formación a los trabajadores, sustentada en una política preventiva que, en colaboración con los representantes de los trabajadores, asegure la continua formación teórica y práctica de todos los trabajadores en sus respectivos puestos de trabajo (y riesgos asociados).

El Puerto de Huelva ha apostado por desarrollar una práctica continua de vigilancia de la salud de los trabajadores con el objetivo de detectar, en el estado más incipiente posible, cualquier efecto adverso en la salud de los trabajadores atribuido al trabajo.

Mapa de procesos e indicadores de gestión

El departamento de recursos humanos no dispone de un mapa de procesos propio.

En cuanto a indicadores, se utilizan los marcados en el cuadro de mando integral de la APH, con diferente grado de cumplimiento en función de las diferentes perspectivas empleadas en el modelo de CMI implantado por Puertos del Estado en las Autoridades Portuarias y el propio Organismo.



Deficiencias Detectadas. La adopción del modelo de gestión por competencias

La implantación de los modelos de gestión por competencias exige un total alineamiento de los objetivos de la dirección y los de los empleados. Tal exigencia obedece a que los procesos en los que dicha gestión se materializa (selección, formación, clasificación, retribución...) se elaboran sobre los perfiles de competencias de los puestos que desempeñan los empleados.

Estos perfiles suponen la concreción de las necesidades estratégicas y operativas de la empresa en conocimientos y comportamientos que los empleados han de aplicar para desarrollar las funciones en las que sus puestos se concretan.

Por tanto, para que el modelo engrane es imprescindible que dirección y empleados hagan suyo e interioricen el modelo de gestión, lo pongan en práctica conjuntamente en la ejecución de los procesos de recursos humanos antes citados y lo retroalimenten adaptándolo a las nuevas exigencias del entorno con los resultados de dicha implantación.

Este enfoque resulta altamente complejo para el Puerto de Huelva, que ha asumido muy tardíamente la gestión por competencias.

El problema estriba en que algunos de los elementos del modelo no se han revisado desde su primera elaboración, validada mediante la firma del convenio estatal. Concretamente, el diccionario de competencias y el catálogo de ocupaciones presentan una desactualización manifiesta. Por tanto, adoptar estos elementos del modelo en el Puerto no constituye una buena medida.

Ello se debe a que, por la no actualización, los perfiles de las ocupaciones (factor clave sobre el que se construye la selección, la formación, la promoción...) no recogen adecuadamente las exigencias y necesidades que se han generado en el entorno desde la entrada en vigor del Convenio Único ni las competencias las novedades en ámbitos jurídicos, legales, operativos o tecnológicos.

La dirección de Puertos del Estado tiene previsto abordar la actualización de los elementos básicos del modelo de gestión por competencias (directorio de competencias, catálogo de ocupaciones) para la negociación del nuevo convenio.

Por ello, el Puerto de Huelva ha de centrar sus esfuerzos en la utilización de los principios del modelo de gestión por competencias en los procesos de recursos humanos ahora en marcha y que afectan al personal de la Autoridad Portuaria: selección, formación y promoción.

Los principios y operativa de estos procedimientos del modelo han sido asumidos y aplicados por el resto de Autoridades Portuarias españolas.

Ahora bien, el retraso en la implantación del modelo también constituye una oportunidad para el Puerto de Huelva, que es consciente de las dificultades generadas por la adopción del modelo en otras Autoridades Portuarias y, en consecuencia, puede afrontarlas con soluciones ya ensayadas y contrastadas.

Un aspecto clave para la implantación exitosa de la gestión por competencias radica en el conocimiento de sus procedimientos (selección, promoción, formación) por los empleados con responsabilidad de mando.

Por ello es fundamental como punto de partida para la implantación efectiva del modelo la definición y puesta en marcha de un plan de formación para los directivos, responsables y mandos medios del Puerto de Huelva en la gestión por competencias.

Un plan consistente en la transmisión de los aspectos necesarios para la aplicación a la operativa diaria de los procedimientos del modelo de gestión por competencias, proporcionándoles un conjunto de métodos y herramientas de aplicación inmediata.

Y, como segunda actuación, la aplicación inmediata del modelo a los procesos de selección y promoción en marcha en el Puerto.

Deficiencias Detectadas. Organización interna del departamento de recursos humanos. CMI

La estructura del departamento de recursos humanos responde a criterios funcionales no procesuales. Por tanto, los aspectos de gestión de personal han supuesto tradicionalmente la misión del departamento y la mayor carga de trabajo del mismo. En resumen, el departamento ha ofrecido un perfil administrativo con reducida aportación de valor estratégico añadido hasta fechas recientes.

Estos aspectos de gestión (así como la Prevención de Riesgos o la Salud Laboral) son fundamentales para el correcto funcionamiento del Puerto pero el entorno exige que el departamento evolucione para adoptar un rol de consejero y coach de las personas del Puerto que tienen responsabilidad sobre otros empleados en base al modelo de gestión por competencias.

La gestión por competencias requiere la adopción de una óptica de proceso por la configuración del modelo como un continuo en el que las propias competencias desempeñan el rol clave de hilo conductor: perfiles, formación, clasificación, retribución, movilidad.

Las personas asignadas al departamento poseen un perfil acorde con la organización funcional. Deben ser capacitadas para la aplicación efectiva del modelo, convirtiéndose en agentes del cambio y generación de valor para la empresa y sus personas, incidiendo de forma directa en la empleabilidad y productividad.

Por otro lado, los objetivos e indicadores asignados en el cuadro de mando integral no corresponden con la actividad hoy por hoy desarrollada por el departamento, convirtiendo el CMI en un problema más que en un instrumento de seguimiento y corrección de desviaciones operativas.

Conclusiones

La APH ha asumido la adopción del modelo de gestión por competencias muy tardíamente.

Diccionario de competencias y el catálogo de ocupaciones presentan una desactualización manifiesta.

Los perfiles de las ocupaciones no recogen adecuadamente las exigencias y necesidades.

La estructura del departamento de recursos humanos responde a criterios funcionales no procesuales.

El departamento ha ofrecido un perfil administrativo con reducida aportación de valor estratégico añadido hasta fechas recientes.

Sistemas de Información

El análisis y diagnóstico del desarrollo informático se realiza con el fin de determinar el impacto de las tecnologías de la información en la APH. Para ello, una vez identificados los sistemas de información existentes, se evalúa si satisfacen los requerimientos establecidos. Además, se evalúan también sus características en cuanto a sus niveles de criticidad, integración, obsolescencia técnica, robustez, etc. Finalmente se realiza un diagnóstico, con recomendaciones de cara a su evolución técnica para dar servicio a los distintos procesos de la APH.

Requerimientos sobre la información de entrada a los procesos:

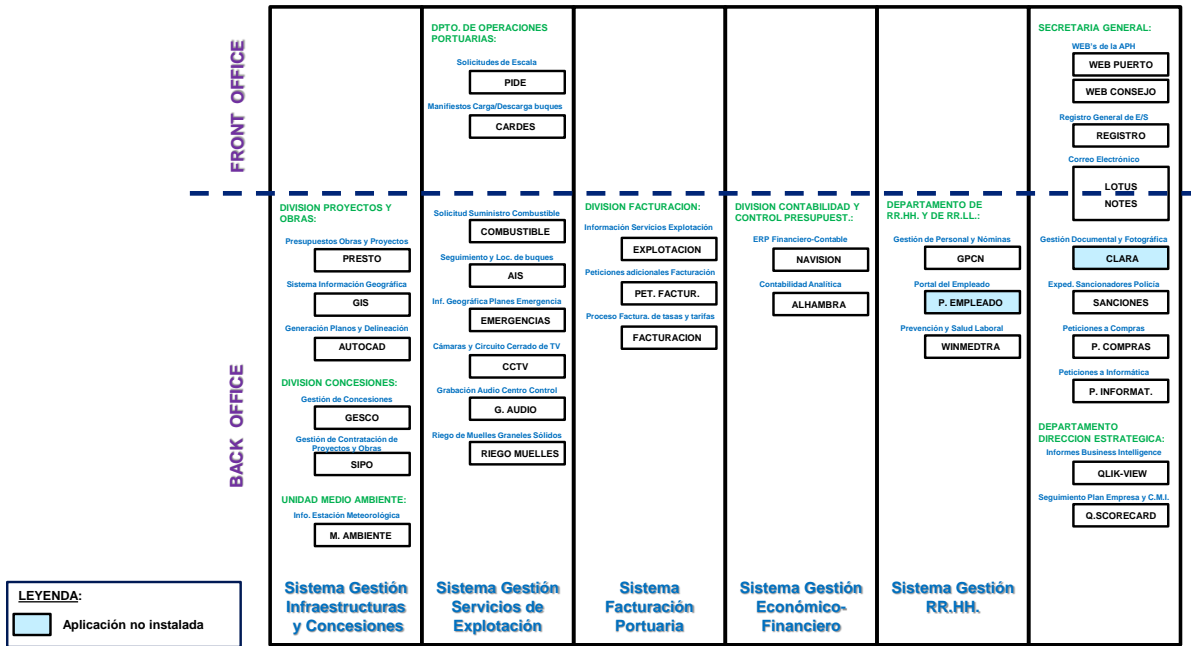
- Debe ser completa.
- Debe ser fiable (exacta).
- Debe ser contrastable.
- Debe estar disponible on-line.

Requerimientos a los procesos observados en los distintos Sistemas que dan servicio a los distintos Departamentos, Áreas o Unidades de negocio:

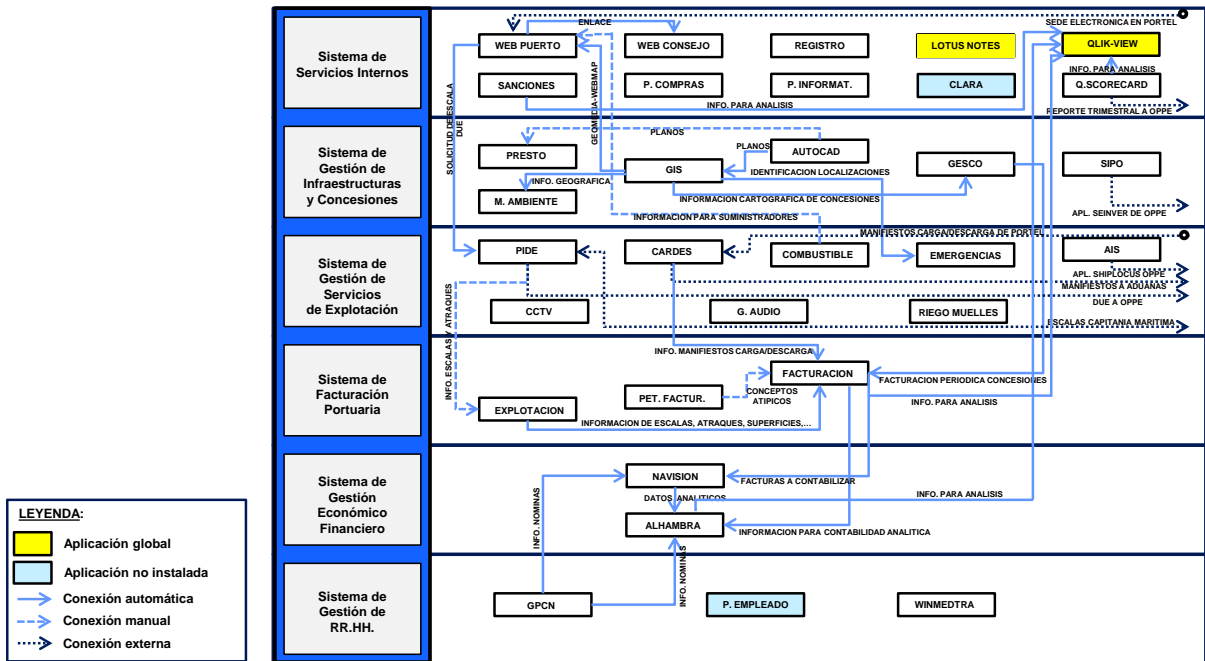
- Deben ser completos, facilitando la incorporación de la información suministrada por los clientes.
- Deben estar integrados con los demás procesos mecanizados en la APH.
- Deben ser sencillos de utilizar.
- Deben ser seguros.
- Deben estar disponibles on-line.

A partir de la información suministrada por parte de la APH sobre las distintas aplicaciones informáticas instaladas, los procesos que éstas soportan y los distintos departamentos a los que dan servicio, se han identificado los siguientes sistemas generales de la APH:

Mapa de Sistemas



Interconexión entre Sistemas



Sistema de Gestión de Infraestructuras y Concesiones

Dichos sistemas dan soporte a las Divisiones de Proyectos y Obras, y Concesiones. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones Soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
Presto	Seguimiento de Presupuestos de Obras	Medio	Bajo
Gis	Cartografía y Batimetría del Puerto	Alto	Medio/bajo
Autocad	Cartografía y Delineación	Medio/bajo	Bajo
Gesco	Gestión de Concesiones y facturaciones periódicas	Alto/medio	Alto/medio
Sipo	Gestión de Expedientes de Contratación	Medio	Bajo
Medioambiente	Conjunto de herramientas de Estación Meteorológica	Medio/bajo	Bajo

Este Sistema parece dar cobertura a las necesidades más relevantes de la División de Proyectos y Obras y de la División de Concesiones, pues basa su soporte en la utilización de la herramienta GIS Geomedia de Intergraph.

Las **deficiencias más notables detectadas** son:

- No está implantada o trasladada toda la cartografía (edificios, viales, redes de suministro, saneamiento, etc.) al GIS-Geomedia.
- El poco nivel de integración de las aplicaciones PRESTO y SIPO, hace que sea complicado (o imposible) el compartir la información que estas aplicaciones gestionan, con otras herramientas de gestión empresarial o de Business Intelligence, como QLIK VIEW.

Sistema de Gestión de Servicios de Explotación

Da soporte al Área de Explotación y Desarrollo comercial. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
Pide	Solicitud de escalas de buques	Muy alto	Medio
Cardes	Gestión de manifiestos de carga/descarga	Alto	Medio
Combustible	Control de suministro de combustible a buques	Alto	Bajo
Ais	Localización de buques y rutas de acercamiento a puerto	Alto	Medio
Emergencias	Información Geográfica para Planes de Emergencia	Medio	Medio
Cctv	CCTV de cámaras de seguridad del Puerto	Medio	Bajo
Graba. Audio	Grabación de llamadas desde/hacia Centro de Control	Medio	Bajo
Riego muelles	Control de riego de muelles de graneles sólidos	Medio	Bajo

Las necesidades de las Divisiones de Servicios Portuarios y de Seguridad parece que se encuentran satisfechas con este Sistema, pero de una forma un tanto segmentada, mediante aplicaciones poco integradas entre sí, siendo necesario un sistema para la coordinación y el control de todos los servicios portuarios, así como para la gestión de las emergencias.

Además del poco grado de integración, las **deficiencias más notables detectadas** en este sistema son:

- Sería necesario algún tipo de redundancia en las aplicaciones más críticas de este Sistema (PIDE y CARDES).
- Las solicitudes de servicios gestionadas desde distintas aplicaciones de este Sistema, con un nivel de integración bajo, deberían ser rediseñadas y adaptadas a una verdadera Gestión de la Escalas, que facilitase la interacción con los clientes (consignatarios) a través de la Web.
- Existe muy poco intercambio de información con los clientes, cuestión que no solo no facilita las relaciones, si no que las dificulta (los importes de los servicios o suministros son en algunos casos cuestionados, lo que paraliza a veces el proceso de facturación de la escala), tampoco se facilita el intercambio de información entre los usuarios del puerto (empresas consignatarias, transitarias, terminales, etc.). Esto podría ser solucionado o mitigado, si la APH promoviese algún tipo de sistema de información comunitaria para la actividad portuaria (tipo PCS – Port Community System). Este PCS se hace prácticamente imprescindible si se quiere promover la creación de una ZAL (Zona de Actividades Logísticas).
- La calidad de los datos de los manifiestos es muy buena (es la misma información que tramita la Aduana); sin embargo, las modificaciones que se producen en los momentos de carga o descarga de las mercancías (partes de sobras y faltas) no llegan a la APH. Por lo que, si Aduanas no envía esa información al Puerto, esta información se podría obtener de las Terminales y empresas Estibadoras, a través del PCS anteriormente comentado.
- Si la APH quiere constituirse como HUB hortofrutícola, debería considerar la oportunidad de implementar un PIF (Punto de Inspección Fronteriza) con las prestaciones necesarias y el intercambio de información conveniente para que las inspecciones paraduaneras (inspecciones de Sanidad Exterior y Fitosanitarias) puedan realizarse de la forma más eficiente posible.
- La facilitación de los trámites aduaneros en las terminales (de contenedores, multipropósito y de graneles) hacen conveniente la implantación de procedimientos de “Levante sin Papeles”.
- Una mejora de los niveles de seguimiento de los buques que no posean sistemas AIS, de los servicios de acceso, remolque y atraque de buques en el Puerto, podrían ser alcanzados mediante la implantación de un VTMS (Vesel Traffic Management System), que incorporase los dispositivos (radares) y procedimientos (sistemas) que facilitasen esa gestión.

- La aplicación de INFORMACION GEOGRAFICA DE PLANES DE EMERGENCIA actual es una mera utilidad para poner notas de texto a las localizaciones GIS afectadas por una emergencia determinada; pero no es una Gestión real de Planes de Emergencia, con catalogación de los mismos y protocolos de comunicación con el resto de actores involucrados en una emergencia (Protección Civil, Policía,...).

Sistema de Facturación Portuaria

Da soporte a la División de Facturación. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
Explotación	Alimentación de información de escalas a Facturación	Alto	Bajo
P. Facturación	Peticiones de facturación de conceptos atípicos	Medio	Bajo
Facturación	Facturación de tasas y servicios portuarios	Alto	Bajo

Este Sistema lleva muchos años dando cobertura a las necesidades más relevantes de la División de Facturación, pero su diseño es antiguo y no se adapta fácilmente a las necesidades de intercambio de información actuales; además, también tecnológicamente está un tanto obsoleto, por lo que sería recomendable pensar en un cambio de sistema.

Las **deficiencias más notables detectadas** son:

- Quizás la más importante de todas, no es una deficiencia funcional o técnica, si no de continuidad y fiabilidad de la aplicación de FACTURACIÓN, pues las tareas de mantenimiento de esta aplicación recaen sobre una única persona, no hay una documentación actualizada de la misma, y prácticamente todos los años hay cambios en el sistema de liquidación de tasas y tarifas; por lo que se está asumiendo un RIESGO elevado.
- Su obsolescencia técnica, pues además de responder a un diseño muy antiguo que no encaja con las necesidades de gestión e integración actuales, se ha programado utilizando un lenguaje propietario antiguo de IBM (RPG).
- Como ya se ha comentado en el Sistema anterior, la implantación de una verdadera Gestión de la Escalas, que facilitase la interacción con los clientes (consignatarios) a través de la Web, permitiría que tanto la información de la escala como la de los servicios solicitados por su consignatario, respondiese a las labores realizadas; eliminando así procesos de validación intermedios que, además de no aportar valor adicional alguno, dificultan el proceso de facturación.

- La existencia de un marco de relación más adecuado con los clientes, como pudiera ser la Gestión de Escalas comentada, o un posible PCS, u otro tipo de aplicación que, a través de Web presentase las liquidaciones previas a su facturación, podría facilitar que el nivel de reclamaciones de facturas fuese mucho menor. Actualmente se encuentra en funcionamiento el SICYP, Sistema de Información de Consulta a Clientes y Proveedores, que facilitan este marco de relación.
- Sería deseable la implantación de una nueva aplicación de FACTURACION, desarrollada con una tecnología más actual, y que resolviese las carencias de la existente. Esta nueva aplicación de Facturación debería facilitar que la captura de la información correspondiente a la escala y estadía del buque en puerto (fechas ATA y ATD, cantidad de combustible realmente suministrada,...) fuese lo más automática posible (ej.: mediante dispositivos de tipo “palm” “PDA” o tableta electrónica), y esta información debería ser accesible para el consignatario de forma on-line, de manera tal que se evitase su recogida por medios manuales y en papel, pues además del riesgo de equivocación, está también la demora de su captura.
- Sería conveniente la utilización de la Factura Telemática ya implementada pero con escaso uso, pues además de suponer un tratamiento “más ecológico”, supone un ahorro de costes y una mejora en la agilidad de los procesos de facturación y cobro.

Sistema de Gestión Económico-Financiero

Da soporte a la División de Contabilidad y Control de Gestión. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
Navision	ERP de la APH (Microsoft Dynamics NAV)	Alto	Medio
Alhambra	Contabilidad Analítica del Puerto	Medio	Medio

Este Sistema da cobertura a las necesidades más relevantes de la División de Contabilidad y Control de Gestión.

Las **deficiencias más notables detectadas** son:

- Sería conveniente la implantación de algún otro módulo del ERP Microsoft Dynamics NAV (ej.: Compras).
- Debería mejorarse el nivel de integración con otras aplicaciones (ej.: FACTURACION).
- Debería facilitarse también la integración de la Contabilidad Analítica con el CMI (Cuadro de mando Integral), y con la aplicación de Business Intelligence que se utilice (QlikView, MicroStrategy,...).

Sistema de Gestión de RRHH

Da soporte a las Divisiones de Recursos Humanos, y Seguridad Laboral y Salud. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
GPCN	Gestión de Personal y Nóminas de la APH	Alto	Medio
P. Empleado	Portal del Empleado (<i>todavía no operativa</i>)	-	-
Winmedtra	Historias clínicas y reconocimientos médicos	Medio	Bajo

Este Sistema da cobertura a las necesidades más relevantes de la División de Contabilidad y Control de Gestión y de la División de Seguridad Laboral y Salud.

Las **deficiencias más notables** detectadas son:

- Bajo nivel de integración, que debería mejorarse de cara a la facilitación de información a la herramienta de Business Intelligence que se utilice.

Sistema de Servicios Internos

Da soporte a Secretaría General, a la División Comercial, y a las Divisiones de Sistemas y a Compras. Sus aplicaciones presentan las siguientes características:

Aplicaciones	Funciones soportadas	Nivel Criticidad	Nivel Integración
Web puerto	Ventana telemática de la APH al mundo	Alto	Medio/Bajo
Web consejo	Gestión documental del Consejo de Administración	Medio	Medio
Registro	Registro de entrada/salida de la APH	Medio	Bajo
Lotus Notes	Correo electrónico de la APH	Muy alto	Alto
Clara	Gestión documental y archivo fotográfico (<i>todavía no operativa</i>)	-	-
Sanciones	Gestión expedientes sancionadores de policía portuaria	Medio	Bajo
P. Compras	Peticiones de compras de los distintos departamentos	Medio	Bajo
P. Informática	Peticiones a informática desde los distintos departamentos	Medio	Bajo
QLIK View	Herramienta de Business Intelligence de la APH	Medio	Medio/Alto
Q. Scorecard	Seguimiento de Plan de Empresa y elaboración de CMI	Medio/Bajo	Bajo

Este Sistema da cobertura a las necesidades más relevantes de la Secretaría General y de la División Comercial, además del resto de la APH que utiliza aplicaciones de uso general (ej.: Correo Electrónico).

Las **deficiencias más notables detectadas** son:

- La WEB actual no da soporte suficiente a las necesidades de intercambio de información con los distintos clientes y usuarios del Puerto, por lo que debería ser completada con nuevos productos y/o desarrollos (ej.: Gestión de Escalas, PCS,...), tampoco su diseño es muy actual, y no es sencillo localizar y obtener ciertas informaciones del puerto (ej.: en Estadísticas). Su ampliación hacia un Port Community System (PCS) se hace necesaria si se quiere promover la creación de una ZAL (Zona de Actividades Logísticas).
- El servicio de correo electrónico (LOTUS NOTES) se debería respaldar o redundar, dado que es un servicio crítico para el funcionamiento del Puerto. Esto sería también de aplicación si se decidiese el cambio de herramienta (ej.: a Microsoft Exchange).
- Aunque la herramienta de Administración Electrónica de la APH se encuentra externalizada en la empresa Portel, sería deseable la implantación de una herramienta de Gestión de Procedimientos de Negocio o BPM (Business Process Management) que soportase la gestión de los procesos o actividades más relevantes del Puerto, y también diese soporte a la redefinición de las aplicaciones REGISTRO y SANCIONES actualmente operativas.
- Las aplicaciones de PETICIONES A COMPRAS y PETICIONES A INFORMATICA son también firmes candidatas a ser integradas en esa herramienta BPM.
- Las mencionadas aplicaciones de REGISTRO, SANCIONES y PETICIONES A INFORMATICA están desarrolladas para PC y utilizan Microsoft Access y Lotus ; siendo su grado de obsolescencia bastante elevado. Por lo que, si no se integran en la herramienta BPM de la APH, deberían ser rediseñadas para que se puedan integrar más con el resto de aplicaciones. La aplicación de PETICIONES A COMPRA ya se encuentra desarrollada en Navision a la espera de su puesta en funcionamiento.

Modelo de Sistemas de Información

Un posible modelado de los Sistemas de Información de la APH, que refleje la relación entre ésta y sus clientes, así como su posicionado como promotora de servicios de soporte a las actividades logísticas en el Puerto de Huelva, podría ser el siguiente:

**SISTEMA PORTUARIO INTERNO.**

Contempla las aplicaciones de uso interno del Puerto, como:

- FACTURACIÓN PORTUARIA
- NAVISION
- ALHAMBRA
- GIS

...

SERVICIOS DIRECTOS A LA COMUNIDAD PORTUARIA.

Contempla las aplicaciones con las que la APH se relaciona directamente con sus clientes, tales como:

- PIDE
- CARDES
- SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE
- PETICIONES DE SERVICIO

...

SERVICIOS INDIRECTOS A LA COMUNIDAD PORTUARIA.

Contempla las aplicaciones relacionadas con los circuitos de E/S de mercancías en el Puerto, que afectan a la información que se intercambian los distintos operadores, pero que no es directamente relevante para la APH. Se trata de aplicaciones tales como:

- LEVANTE SIN PAPELES
- GESTIÓN DEL PIF
- CONTROL DE E/S de contenedores y mercancías

...

SERVICIOS DE VALOR AÑADIDO.

Contempla las aplicaciones asociadas a las sinergias generadas por las capas anteriores, tales como:

- COMUNICACIONES (Interiores y de acceso al exterior)
- INTEGRACIÓN CON OTROS SISTEMAS (Enlace con Sistemas Externos)
- SEGURIDAD (ISPS, VTMS, Acceso a Recinto Portuario,...)

...

Hardware utilizado

En líneas generales, puede decirse que el hardware utilizado se adecua a las aplicaciones existentes. Aunque, evidentemente, si hubiera nuevos desarrollos o nuevas implantaciones de software de aplicaciones, habría que considerar su ampliación y/o evolución.

En el hardware que actualmente soporta las aplicaciones, hay servidores de los tipos:

- DELL, con Sistema Operativo Windows.
- SUN, con VMware y S.O.'s Windows y Linux.
- IBM iSeries (anteriormente denominados AS/400) con S.O. propio.

La virtualización de máquinas mediante la utilización de VMware, parece una alternativa correcta de cara a garantizar el nivel de disponibilidad y servicio de las distintas aplicaciones, pues es relativamente fácil restaurar sobre otro hardware la copia de respaldo previamente efectuada.

No obstante, habría que considerar también la redundancia de equipos que soportan las aplicaciones más críticas (correo electrónico y ciertas aplicaciones Web).

La virtualización no sería, sin embargo, aplicable a los equipos AS/400 de IBM. Por lo que, o bien se redundan mediante una duplicación de los mismos, o se planifica una migración hacia otro tipo de hardware.

Redes de comunicación

La infraestructura de comunicaciones de la APH es la siguiente:

- Existe cableado de Fibra Óptica por toda la APH, y en este cableado se han dejado grandes facilidades sobre su capacidad de ampliación.
- Dada la extensión de la APH, no todas las secciones están redundadas. Los nuevos tendidos para conseguir esta redundancia se realizan cuando se aborda algún trabajo relacionado con las infraestructuras de esas secciones.
- La parte troncal del tendido de F.O. se explota en mono-modo, mientras que en los ramales de distribución que parten de los distintos switches se explota en multi-modo.
- La telefonía interna es IP, y para la conexión exterior se utiliza un primario de la Compañía Telefónica.
- Los accesos a Internet están soportados por un enlace SDSL de 2 Mbps.

Esta estructura de comunicaciones se adecua a las necesidades actuales de la APH, salvo en los accesos a Internet, donde se está utilizando un ancho de banda más propio de instalaciones domésticas.

Como reflexión general, se resume que tanto el grado de fiabilidad como el de robustez de las distintas aplicaciones es bastante alto, pues todas ellas están funcionando adecuadamente y cumplen las funcionalidades para las que fueron diseñadas. No obstante, se pone de manifiesto que:

Conclusiones	<p>Algunas aplicaciones necesitan ser rediseñadas, dada su obsolescencia técnica y funcional, tal es el caso de la aplicación de FACTURACIÓN y otras que actualmente se encuentran soportadas en Microsoft Access.</p> <p>Sería conveniente disponer de una aplicación para la Gestión de ESCALAS, y también para la de SERVICIOS, pues esas funcionalidades se encuentran en la actualidad dispersas entre “pequeñas aplicaciones”, en muchos casos también obsoletas y no integradas con las demás.</p> <p>Existe un gran riesgo dado el conocimiento de las herramientas recae en los responsables de los sistemas, no estando documentado su funcionamiento y no siendo la APH el gestor de ese conocimiento</p> <p>Se pone también de manifiesto la carencia de herramientas adecuadas para la gestión de los distintos procesos administrativos de la Autoridad Portuaria, por lo que sería deseable la implantación de una herramienta BPM adecuada.</p> <p>La WEB actual no da soporte suficiente a las necesidades de intercambio de información con los distintos clientes y usuarios del Puerto, por lo que debería ser completada con nuevos productos y/o desarrollos (Ej.: los de Gestión de Escalas y Servicios comentados).</p> <p>La aplicación de correo electrónico LOTUS NOTES soporta un servicio crítico de la APH, por lo que se debería respaldar o redundar. Y si se decidiese instalarla en una máquina virtual VMware, sería conveniente estudiar el cambio de herramienta (Ej.: a Microsoft Exchange).</p> <p>Una virtualización de máquinas mediante la utilización de VMware no sería aplicable a los equipos AS/400 de IBM. Por lo que si se decide continuar con esa estrategia, o bien se redundan mediante una duplicación de los mismos, o se planifica una migración hacia otro tipo de hardware.</p> <p>El ancho de banda que se está utilizando para los accesos Internet (tanto de subida como de bajada) es claramente insuficiente, por lo que debería ser aumentado.</p> <p>También se constata que no existe una metodología ni procedimientos de control de calidad de las aplicaciones que se implantan (tanto desarrollos a medida como productos de mercado), ni tampoco metodología de referencia a nivel de la propia Autoridad Portuaria; por lo que se recomienda la implantación y uso de una metodología apropiada a estos fines (ITIL)</p>
---------------------	--

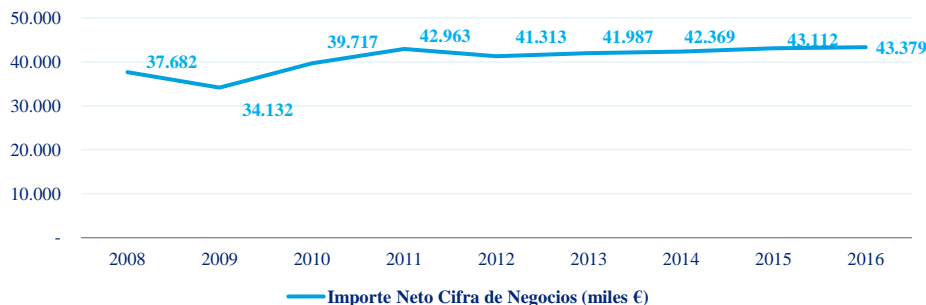
Gestión Económico - Financiera

Situación de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Del análisis pormenorizado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias, tanto de los ejercicios cerrados como de las estimaciones realizadas para los ejercicios siguientes, se infieren las siguientes aspectos:

- El **Importe neto de la cifra de negocios** del Puerto de Huelva presenta una **tendencia alcista en el intervalo 2008 – 2016**, pasando de 37.682 miles € en 2008 a 43.379 miles € estimados para el año 2016, lo que supone un incremento del 15,11%.
- En este sentido, es preciso indicar que dicho incremento **se debe principalmente a la entrada en servicio de la Refinería de CEPSA** a finales de 2010, estando plenamente operativa en el ejercicio 2011.
- Si bien **la crisis económica afecta a la APH**, situándose el valor mínimo del Importe Neto de la Cifra de Negocio en 41.498 miles € para el año 2012, **se estima un crecimiento continuado** del mismo para los años siguientes, **debido principalmente a la internacionalización de los tráficos de las empresas de su entorno**, en concreto el sector químico, hacia Asia y Sudamérica.

Ev. Importe Neto Cifra de Negocios 2008 - 2016
(Miles €)

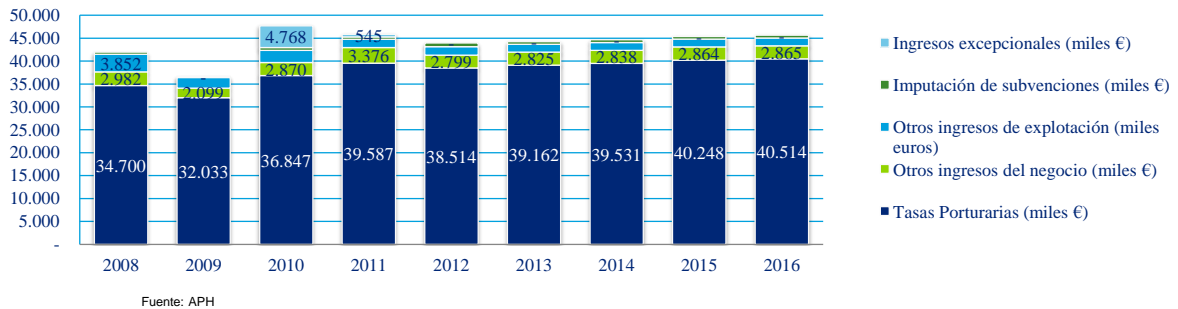


Nota: Se ha tomado como año de referencia 2008 como inicio del análisis debido a que es el año de cambio del PGC.

- Durante los ejercicios 2008-2016, **los ingresos de explotación presentan una estructura estable** a lo largo del período, suponiendo **las Tasas Portuarias la principal fuente de ingresos de la entidad**, con unos valores situados entre 34.700 miles € en 2008 a 40.514 en 2016.
- Como **segunda fuente** de ingresos de explotación figura el concepto de **Otros ingresos del negocio** (importes adicionales a las tasas, tarifas y otros e ingresos por recepción de deshechos) con un valor homogéneo que oscila de 2.982 miles € en 2008 a 3.376 miles € en 2012.
- Por otro lado, cabe destacar **la imputación de subvenciones es un ingreso residual**, indicando la escasa dependencia de la APH de financiación pública para la generación de su actividad.

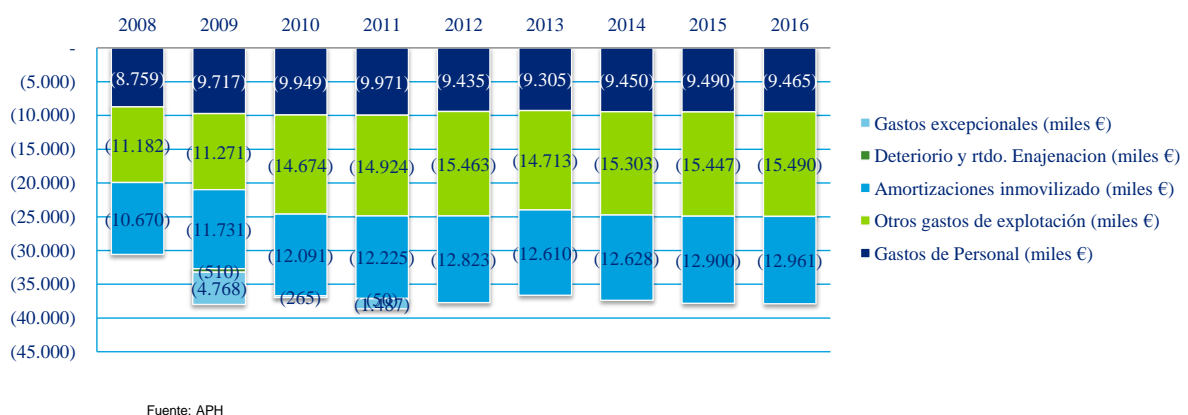
- Asimismo, es preciso destacar la presencia **en 2010 de ingresos excepcionales por importe de 4.768 miles €**, correspondientes al **cupo del Fondo de Contingencia que para esta Autoridad Portuaria autorizado por el Gobierno Central para el pago de sentencias judiciales firmes anulatorias de las liquidaciones de tarifas.**

Evolución Estructura Ingresos de Explotación (2008 -2016)



- Por su parte, la estructura de **gastos de explotación se mantiene prácticamente inalterable entre 2008 y 2016**. Así, las principales partidas de gasto son **Otros gastos de explotación, Amortizaciones de inmovilizado y Gastos de personal**.
- Como refleja el gráfico adjunto, a excepción de los gastos por Deterioro y resultado de enajenación de inmuebles (50 miles € en 2011) y Gastos Excepcionales (265 miles € y 1. 487 miles €, en 2010 y 2011, respectivamente), las principales partidas de gasto son estables en el tiempo sin que existan variaciones significativas.
- Es importante hacer referencia a las sentencias del Tribunal Constitucional que declararon inconstitucionales el procedimiento de refacturación de las tarifas en 2009. El impacto económico de estas sentencias provocó que se dotará gran cantidad en concepto de provisión como gasto excepcionales en 2009, que posteriormente fueron declarados como ingreso extraordinario como se ha comentado anteriormente.

Evolución Estructura Gastos de Explotación (2008 -2016)



- Desde Puertos del Estado, dentro la tendencia de optimización de gastos de la entidades del sector público, se ha elaborado el **Plan de Austeridad 2010-2013** de Puertos del Estado para las Autoridades Portuarias. Dicho plan contempla unos ratios de **obligado cumplimiento para las Autoridades Portuarias** en distintos ámbitos.

Gasto	Reducción Anual	Reducción Total 2013
Gastos de personal	1,3 % anual (progresión lineal)	4% sobre presupuestos de 2010
Gastos de explotación	5% anual (progresión lineal)	15% sobre presupuestos de 2010

- En este sentido, la APH ha cumplido en Plan de Austeridad 2010-2013, en los siguientes términos:

		2011	2012	2013 (Estimado)
Gastos de Personal	Presupuesto 2010 (miles €)	9.693	9.693	9.693
	Límite de Gasto (miles €)	9567	9.441	9.305
	Gasto real (miles €)	9.971	9.600	9.305
	Diferencial sobre límite (miles €)	404	159	0
	Variación con respecto a 2010 (%)	2,9%	-1,0%	-4%
Gastos de Explotación	Presupuesto 2010 (miles €)	13.367	13.367	13.367
	Límite de Gasto (miles €)	12.699	12.030	11.362
	Gasto real (miles €)	11.735	11.485	11.287
	Diferencial sobre límite (miles €)	- 964	-545	-75
	Variación con respecto a 2010 (%)	-12,2%	-11,4%	-15,5%

- A excepción de los gastos de personal en 2010 y 2011, la APH ha cumplido con los términos establecidos por el Plan de Austeridad de Puertos del Estado.**
- Durante el período 2008-2016, la **evolución del Resultado de Explotación presenta una tendencia negativa**, contrayéndose en un 27,78% a lo largo del mismo.
- Este hecho **se debe principalmente a la supresión durante en el ejercicio 2011 del concepto de “Ingreso excepcional”** anteriormente citado correspondiente al **Fondo de Contingencias**, que repercutió directamente sobre los ingresos de explotación y en consecuencia sobre el Resultado de explotación.
- Por tanto, salvando dicha excepcionalidad, podría considerarse que el **resultado de explotación es estable en el tiempo**, con una tendencia ligeramente alcista, correlativa a unos ingresos con una tendencia creciente y gastos de explotación estables en el tiempo.

- Cabe destacar el año 2009 dado el impacto económico que tuvo las sentencias, que dada la complejidad jurídica y económica del asunto, se dotó la cantidad de 6.539.123,10 € en concepto de provisión por el principal e intereses derivados de dichas sentencias. De ahí el resultado negativo del ejercicio

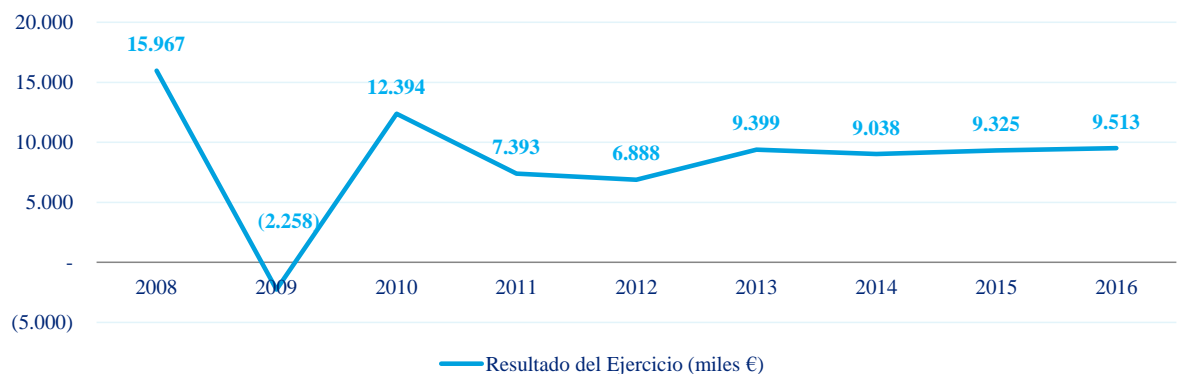
Ev. Resultado de Explotación 2008 - 2016
(Miles €)



Fuente: APH

- Al igual que en el **Resultado de Explotación, durante el período 2008-2016, la evolución del Resultado del Resultado del Ejercicio presenta una tendencia negativa**, pasando de 15.967 miles € en 2008 a 6.888 miles € en 2012.
- El periodo 2009 - 2010 sufre los efectos de las sentencias comentadas anteriormente, en el ejercicio 2011 de los ingresos por importe de como “Ingreso excepcional” la cantidad de 4.768.145,17 €, correspondientes **al cupo del Fondo de Contingencia anteriormente citado**.
- Asimismo, debe indicarse que **la APH presenta unos resultados financieros positivos a lo largo del período**, debido principalmente a un mínimo nivel de endeudamiento de la entidad (ausencia de gastos financieros a partir de 2012) y una correcta utilización de sus activos que le permite un retorno adecuado de intereses (ingresos financieros estimados a partir de 2012 por importe de 2.000 €).

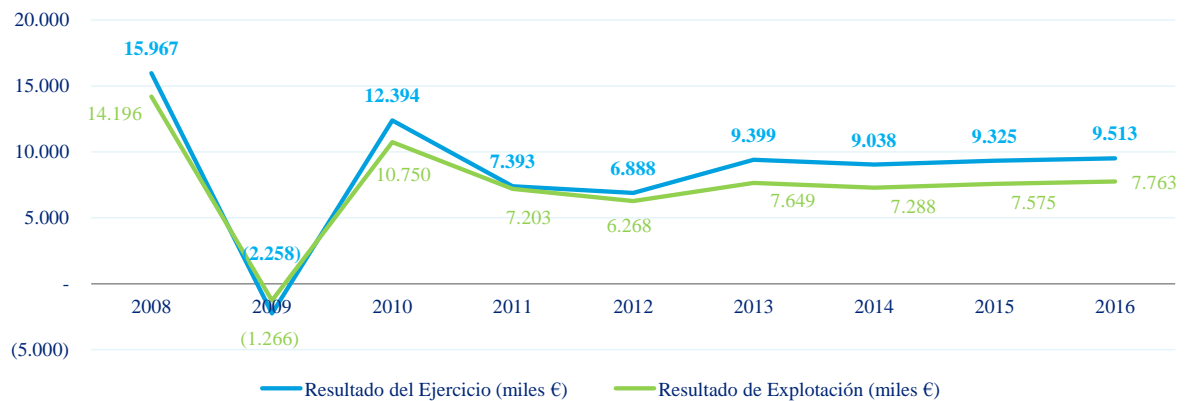
Ev. Resultado del Ejercicio 2008 - 2016
(Miles €)



Fuente: APH

- Como se desprende del gráfico adjunto, el **Resultado del ejercicio es siempre superior al Resultado de Explotación**.
- Dicha circunstancia se debe principalmente a una **política financiera basada en la ejecución de su actividad con Fondos Propios, evitando las fuentes de financiación ajena** y, en consecuencia una mínima afección de gastos financieros.
- **A partir de 2011, la APH tiene una evolución alcista mantenida de su Resultado de Ejercicio con respecto a su Resultado de Explotación**, teniendo unos ingresos financieros superiores a los gastos financieros que desaparecen en 2012.

Ev. Rdo. Ejercicio - Rdo. Explotación 2008 - 2016 (Miles €)



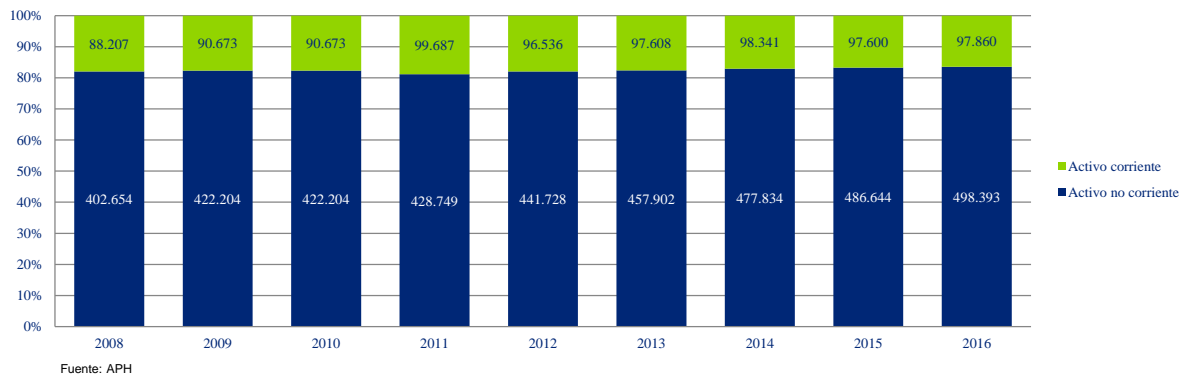
Fuente: APH

Situación del Balance

En relación al Balance de Situación, tanto de los ejercicios cerrados (2010 y 2011) como de las estimaciones realizadas para los ejercicios siguientes, se infieren las siguientes aspectos:

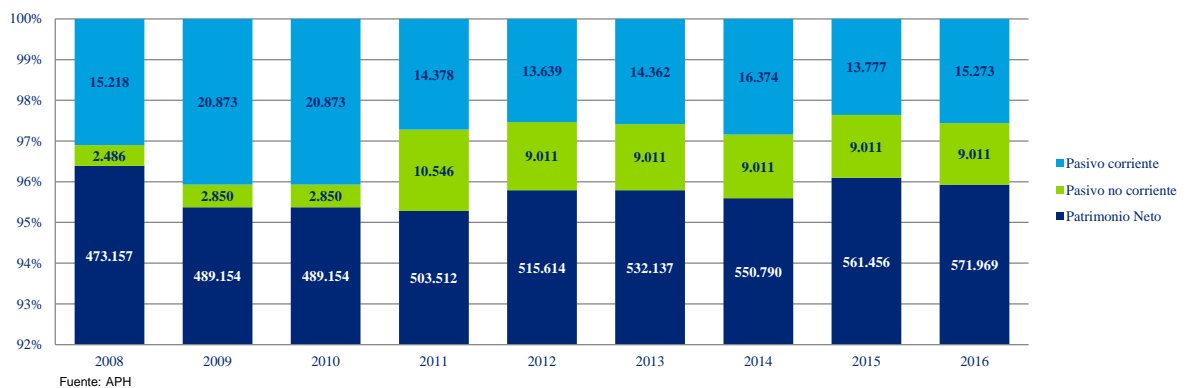
- La composición **del activo de la APH presenta una tendencia estable** a lo largo del período objeto de análisis.
- Así, existe una participación del **Activo no corriente superior al 80% para la totalidad del período**, en consonancia con entidades de similar tipología que cuya función principal es aportar las infraestructuras que tiene para el desarrollo de su actividad.
- Al respecto, cabe destacar la presencia de la partida **“Efectivos y otros activos líquidos equivalente” en el Activo corriente**, con unos **valores superiores a 63.505 miles €** para el conjunto del período, **suponiendo más del 64% de éste a lo largo del período**.

Ev. Composición Activo 2008-2016
(% sobre Total Activo)



- La presencia del Pasivo no corriente y Pasivo corriente es mínima sobre el total del Pasivo, suponiendo el **Patrimonio Neto prácticamente el 95% del total del Pasivo entre 2010 y 2016.**
- En este sentido, el **Pasivo no corriente, con valores que oscilan entre 20.083 miles € en 2010 y 13.639 en 2011, ha sido cubierto íntegramente por la Tesorería de la APH.**
- Así, la entidad cuenta con un **Fondo de Maniobra positivo durante todo el período** (valores superiores a los 81.000 miles €) y, consecuentemente, con unos Pasivos Corrientes inferiores a los Activos Corrientes.

Ev. Composición Pasivo 2008-2016
(% sobre Total Pasivo)

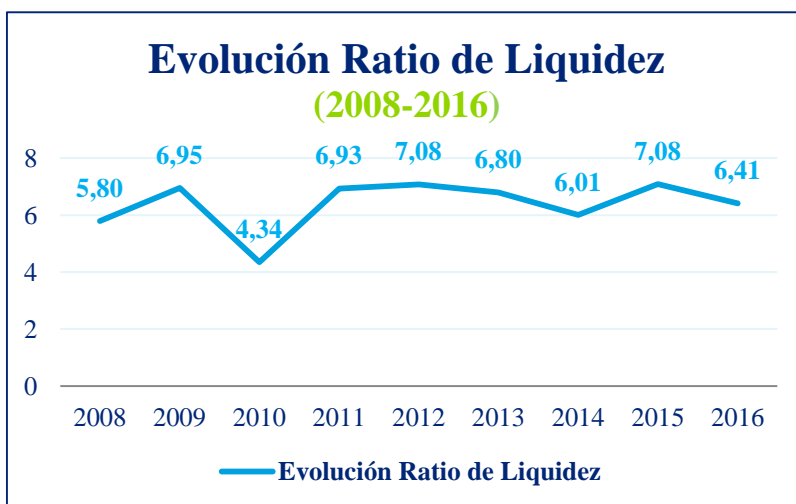


Ratios económicos financieros

Ratio de Liquidez

Activo Corriente/Pasivo Corriente

- La APH presenta en el evolutivo un ratio de liquidez elevado a lo largo del período, como mínimo, 4,34 veces el Pasivo Corriente de la APH y, por tanto, no existiendo tensiones en el pago de obligaciones a corto plazo contraídas por la entidad.
- **El valor óptimo de liquidez es de 1,5 – 2.** Sin embargo, los niveles de la APH son sensiblemente superiores al valor óptimo del ratio, indicando que **la entidad cuenta con activos ociosos que no están siendo optimizados, pudiendo mejorarse el rendimiento de éstos.**

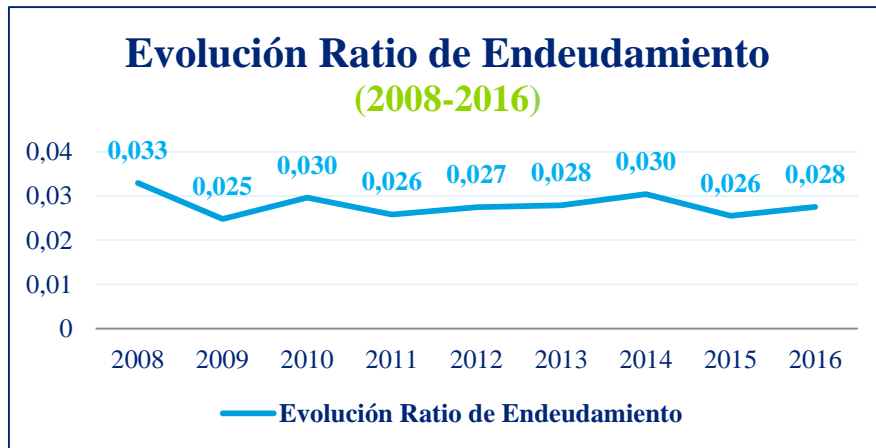


Fuente: APH

Ratio de Apalancamiento Financiero

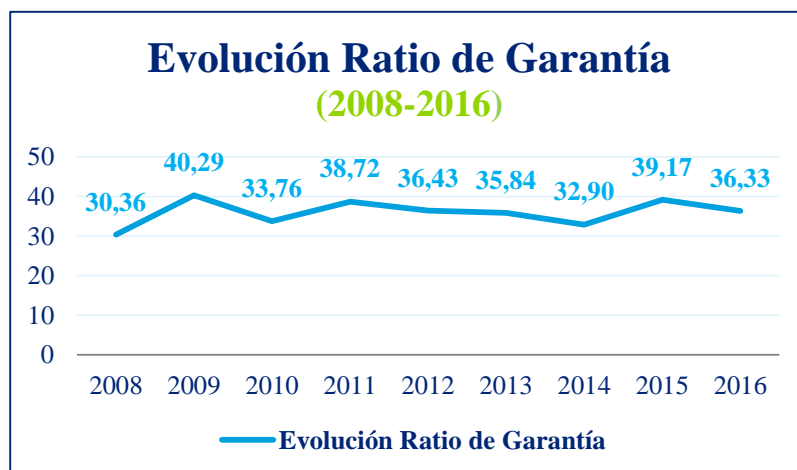
(Resultado antes de impuestos / Resultado de explotación)
x
(Activo Total / Patrimonio Neto)

- El ratio de endeudamiento, empleado para conocer el nivel de dependencia de recursos ajenos de una entidad, debería situarse entre valores de **0,4 y 0,6, considerados óptimos.**
- En el presente caso, **los ratios de la entidad son inferiores a los considerados como óptimos,** Este hecho indica que la APH desarrolla mayoritariamente su actividad con recursos propios, utilizando adecuadamente la financiación ajena y, consecuentemente, no dependiendo de terceros, siguiendo con las **premisas de no endeudamiento establecidas para las entidades del sector público.**



Ratio de Garantía
Activo Real/ Deudas

- Se considera que a medida que el ratio se reduce, sobre todo cuando se acerca a 1, la quiebra se aproxima, considerándose que cuando se encuentra por debajo de 1, la empresa está en quiebra técnica.
- En el presente caso, **la APH presenta en todo el período ratios de apalancamiento superiores a 1** (mínimo 32,90 para 2015) , indicando que la entidad **dispone de activos suficientes para hacer frente a su deuda, sin que exista riesgo de quiebra económica.**

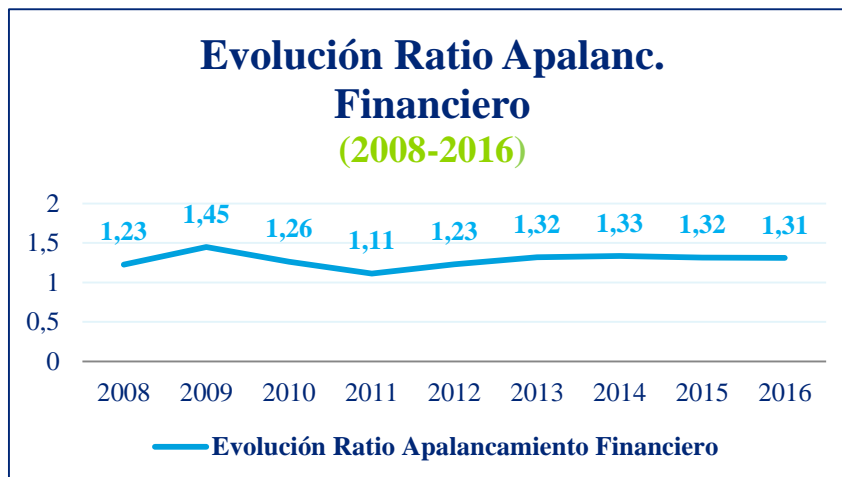


Fuente: APH

Ratio de Apalancamiento Financiero

$$\frac{(\text{Resultado antes de impuestos} / \text{Resultado de explotación})}{(\text{Activo Total} / \text{Patrimonio Neto})}$$

- Se considera que los ratios de apalancamiento superiores a 1 son prueba de que la rentabilidad financiera aumenta a través del uso de la deuda. Lo contrario es el caso para todos aquellos ratios inferiores a 1.
- El ratio de Apalancamiento Financiero de la APH presenta resultados **superiores a 1 para el conjunto del período, indicando que el endeudamiento mínimo de la entidad es positivo para ésta, al generarle mayor rentabilidad.**

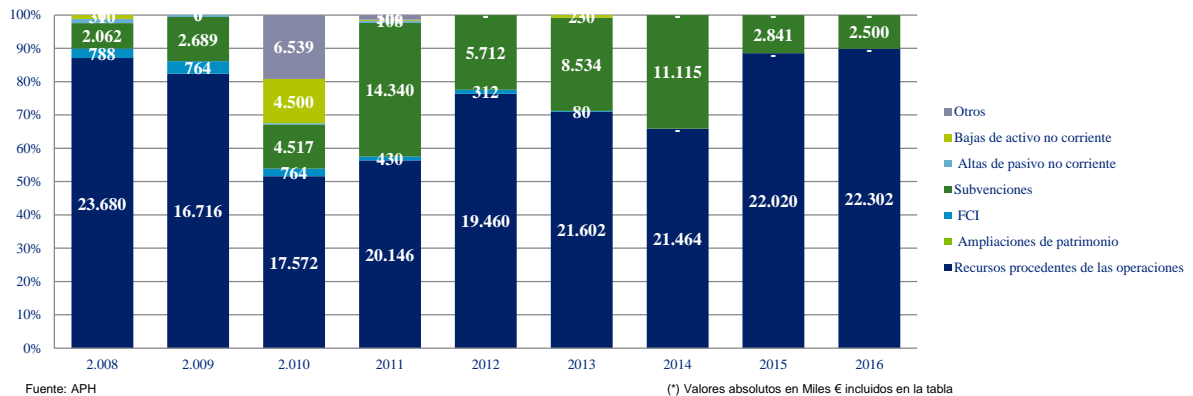


Fuente: APH

Origen y aplicación de fondos

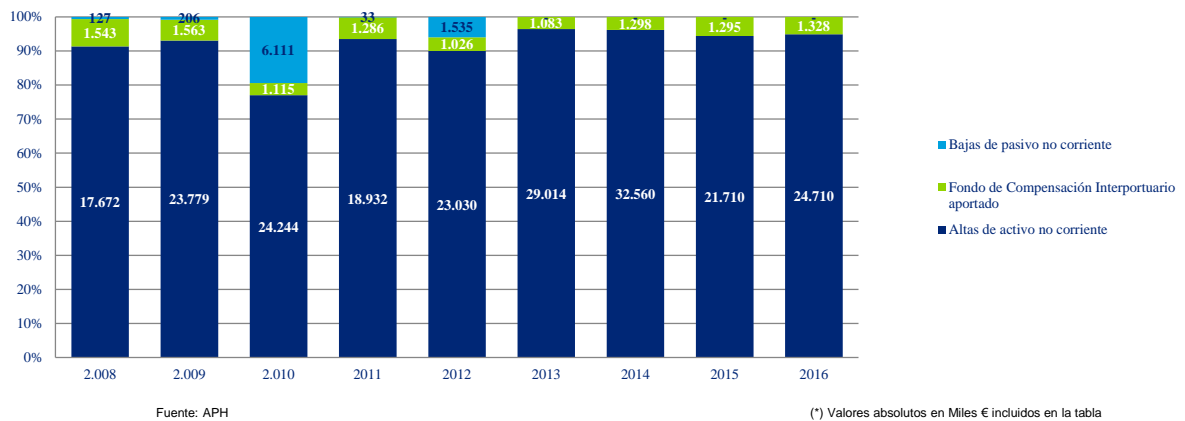
- **Los fondos de la APH proceden, al menos un 50% sobre el total, de los Recursos procedentes de las operaciones.** En este sentido, es preciso, indicar que como consecuencia de los incrementos de facturación estimados a partir de 2013, su presencia de incremento hasta el 80% en 2016 (22.302 Miles €)
- La segunda fuente de ingresos son **las Subvenciones recibidas**, debidas fundamentalmente a las ayudas por **Fondos FEDER 2007-2013 que finalizan en 2014.**
- **A partir de 2013** (con una percepción de 80 miles €), **cesan las aportaciones procedentes del Fondo de Compensación Interportuario** a la APH.

Ev. Origen de Fondos 2010-2016
(% sobre Total Fondos)



- La APH centra **sus fondos principalmente en altas de activo no corriente con importantes aplicaciones durante los años 2010 y 2016**, con una media de 24.244 miles € a lo largo del período.
- **A partir de 2012, la APH aplicará exclusivamente sus fondos a la inversiones y aportaciones al Fondo de Contribución Interportuario**, con una aportación superior a los 1.000 miles € durante todo el período.
- Durante los años 2010-2012, la APH ha aplicado un total 7.679 miles € a bajas de pasivo no corriente de la entidad y, consecuentemente, reduciendo el endeudamiento de la misma.

Ev. Aplicación de Fondos 2008-2016
(% sobre Total de Fondos Aplicados)



Conclusiones	<p>Los principales ingresos de la APH proceden de su actividad económica, servicios y concesiones, los cuales tendrán una tendencia creciente en los próximos años pese a la actual crisis económica, debido principalmente a la internacionalización de tráfico de las empresas de su entorno, en concreto el sector químico, hacia Asia y América.</p> <p>La entidad tiene una estructura de gastos estable en el tiempo, centrada fundamentalmente en Otros gastos de explotación, Amortizaciones de inmovilizado y Gastos de personal, cumpliendo con los criterios de estabilidad presupuestaria establecidos por Puertos del Estado (a excepción de los gastos de personal en 2011 y 2012).</p> <p>Las cuentas de la APH están plenamente saneadas utilizando los recursos que genera durante el desarrollo de su actividad para financiarse, siendo testimonial el grado de endeudamiento de la entidad.</p> <p>La APH posee una estructura económico-financiera estable y saneada, con un nivel de endeudamiento mínimo que le permite en caso de estimarlo pertinente inversiones y así como las políticas tarifarias que estime pertinentes conforme a la normativa vigente.</p> <p>Al menos el 50% de los Fondos de la APH proceden de los recursos procedentes de sus operaciones, minorando su dependencia de fondos externos (subvenciones) a partir de 2014, aplicando valores superiores al 70% de los fondos a altas de activo no corriente.</p>
---------------------	---

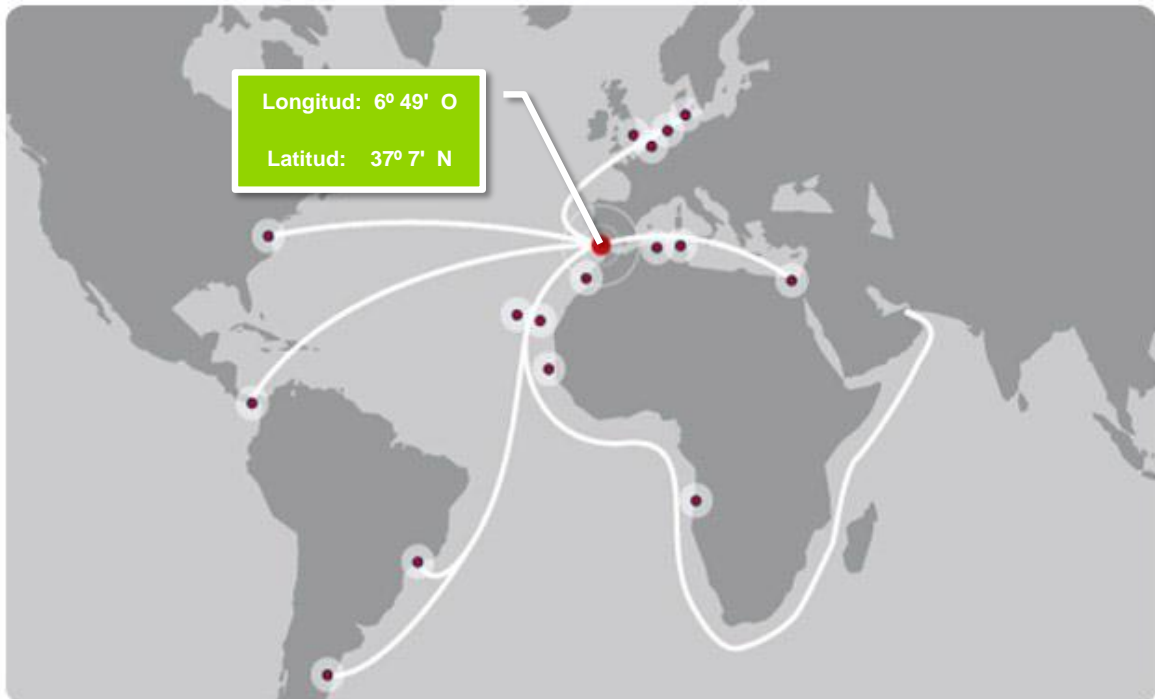
Capa de Infraestructura

Conexiones

Situación del Puerto



El Puerto de Huelva se encuentra en la **fachada marítima sur atlántica** de la Península Ibérica, **ubicación geográfica privilegiada a nivel mundial** con respecto a los tráficos de las rutas de comercio marítimo internacional.



Conexiones por carretera

Conexión exterior

Los principales accesos viarios al Puerto de Huelva y carreteras próximas, son los siguientes:

- **A-49**, autovía Sevilla-Huelva-Portugal. Desde Sevilla pasa a conectar con el resto de la red estatal de alta capacidad. A través del puente internacional de Ayamonte se une con la red portuguesa que discurre mediante autovía desde la frontera hacia la región del Algarve, enlazando a su vez con la autovía hacia Lisboa.
- **N-435**, de conexión con Extremadura (Badajoz-Huelva), enlaza con la A-49 en San Juan del Puerto.

- **N-441** que sale del norte de Huelva, uniéndose a la **N-431** (carretera de la red convencional del Estado) dirigiéndose hacia Gibraleón para seguir hacia Portugal.
- **H-31** y **A-5000** (autovía y carretera autonómica, respectivamente), que ligan la A-49 y la circunvalación H-30 por el este, la segunda pasando por San Juan del Puerto.
- **H-30**, Autovía de Circunvalación de Huelva, que se prolonga hacia el sur con la **N-442**, desde la cual se accede, cruzando el Puente sobre el Río Tinto, al Puerto Exterior.
- **A-494**, carretera autonómica de San Juan del Puerto a Matalascañas por Mazagón
- **A-5025**, autonómica, de la A-494 a N-442 por La Rábida.
- **A-497 y A-492**, carreteras autonómicas que unen la zona portuaria más septentrional con Punta Umbría y la N-431, respectivamente, a través de los puentes sobre el río Odiel



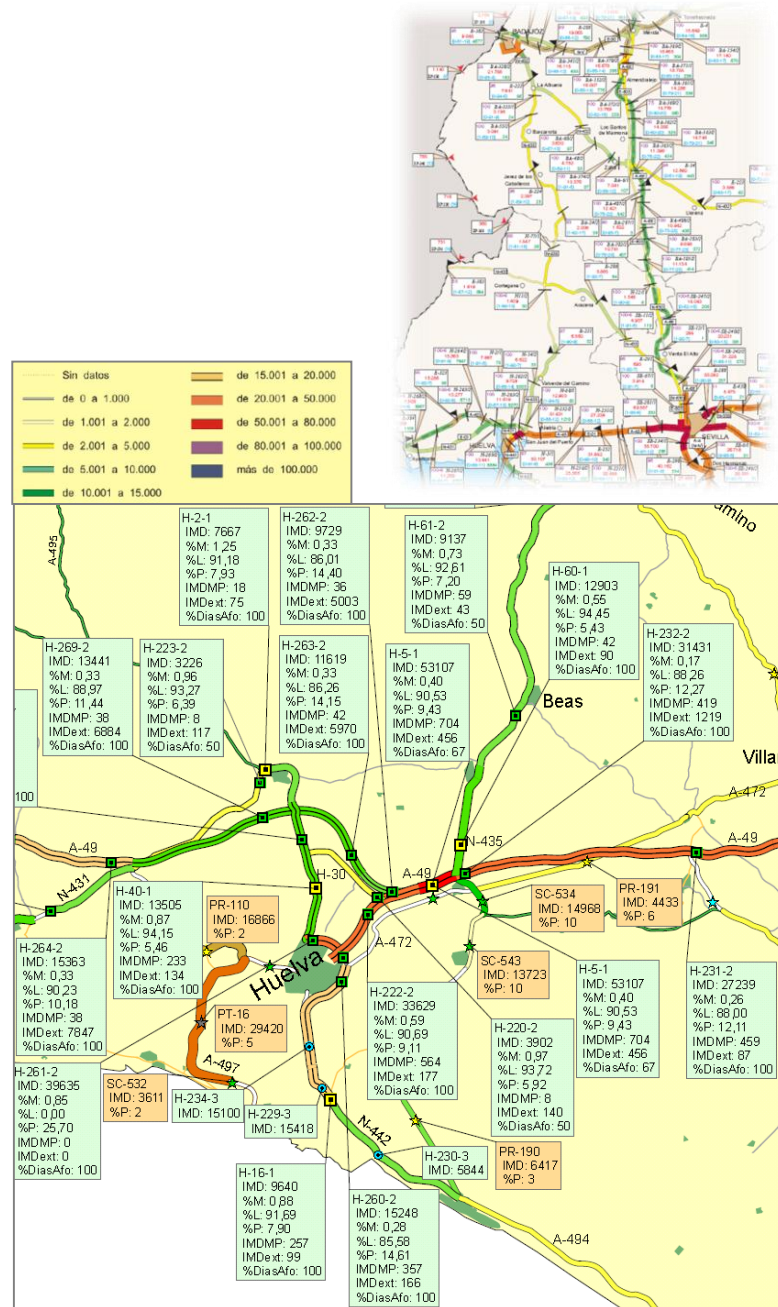
Fuente: DGC.

Las vías de acceso al Puerto presentan con carácter general **intensidades de tráfico considerables**. Así, las IMD aforadas en 2011 para estas carreteras en el entorno más cercano al Puerto de Huelva, son:

Carretera	Calzada	Carriles por Sentido	IMD (veh/día)
A-49	Separadas	2	53.107
H-31	Separadas	2	33.629
H-30	Separadas	2	15.100 – 39.635
N-435	Única	1	12.903
N-431	Única	1	13.505
N-442	Única	1	9.640
A-494	Única	1	5.980 – 9.650
A-497	Separadas	2	48.850

Desde Sevilla: La **A-49**, proveniente de Sevilla, es la principal línea de acceso, con 53.107 vehículos diarios previos a la salida hacia la ciudad por la H-31 (suele presentar **retenciones** a la entrada a Huelva, al igual que ocurre a la entrada a Sevilla), cuya continuación se adentra en el casco urbano de la ciudad), que soporta 33.629 vehículos diarios; ambas vías son de doble calzada y dos carriles. Corresponden con las que presentan **IMD más elevadas**.

Desde Extremadura: La N-435 como única vía de acceso directa; presenta una IMD considerable especialmente en su conexión con la A-49, con 12.903 vehículos diarios (mucho mayor que a la altura de la serranía onubense) y en la llegada a Badajoz. No es deseable para los conductores por tratarse de una **calzada única y un único carril por sentido**.



Existiendo un tramo lento entre Beas y Trigueros en el cual se ha proyectado la ampliación de la variante, sin que haya sido realizado.

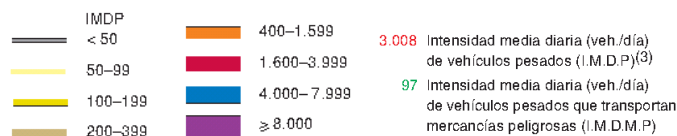
Desde Portugal: Se observa que el acceso desde el oeste a Huelva y a su Puerto se realiza **preferentemente a través del Nuevo Puente sobre el Río Odiel**, en lugar de siguiendo la N-435, por suponer un **menor recorrido**. El acceso al Puerto Interior cruzando el río Odiel por la A-497 soporta 48.850 vehículos diarios, **el triple** que la alternativa de entrada por el norte.

Desde Mazagón: Desde el sur, la N-442 (9.640 veh/día) discurre paralela al Puerto Exterior hasta la circunvalación de Huelva, la H-30; esta última soporta un tráfico de más de 15.000 vehículos diarios por su parte sur, frente al de 9.640 de la N-442, pero se debe tener en cuenta que la H-30 es una autovía, de dos carriles por sentido en calzadas separadas mientras que la N-442 pasa pronto a ser de doble sentido en calzada única, suponiendo un **estrechamiento** en la sección.

Cabe centrarse en el **tráfico pesado**, observándose valores **elevados en los accesos principales** al Puerto mencionados anteriormente (A-49, H-31, H-30).

Además, se aprecian proporciones de transporte de **mercancías peligrosas especialmente significativas** en la N-442 y en la parte norte de la H-30, suponiendo **incluso un 35% del tráfico pesado**.

Sin embargo, la circunvalación de Huelva, la H-30, que rodea el núcleo urbano por el norte, este y sur, es ya una **autovía** con las servidumbres propias de la misma y hacia el sur ya no se encuentran zonas residenciales próximas sino **industriales**, con dificultades para localizar un trazado que pudiera resultar particularmente adecuado con las **limitaciones que existen en el entorno** (ambientales y urbanas), para un **posible ramal directo al Puerto** con el fin de alejar más las mercancías peligrosas de la ciudad y de relajar los tráficos. El acceso al Muelle de Levante y Polígono Pesquero Norte sí que discurre junto a edificaciones residenciales pero su tráfico en principio **no está relacionado con mercancías peligrosas**.



Otro factor de interés para determinar la calidad de la conexión viaria es la **siniestralidad** . El Informe EuroRAP de Evaluación de Carreteras del Estado analiza el índices de riesgo de accidente a fin de determinar el estado de las mismas, prescindiendo de aquellas carreteras cuya intensidad de tráfico es inferior a 2.000 vehículos diarios, plasmando que:

- La N-435 presenta un tramo considerado de alto riesgo entre el límite de Badajoz-Huelva y el enlace con la N-433 (Km.104 a 129),y se considera un tramo de riesgo medio en prácticamente la totalidad del recorrido restante.
- La A-49 no está considerada una carretera peligrosa, con un ratio medio-bajo durante la totalidad de su recorrido.
- La N-442, por su parte, es considerada actualmente una carretera segura con un índice bajo de riesgo.

Por tanto, pueden considerarse carreteras seguras las principales vías de acceso a Huelva, salvo la N-435.



Fuente: EURORAP

Conexión interior

La zona con actividad portuaria se desarrolla de forma lineal a lo largo de la margen izquierda de la ría del Odiel, en la que se disponen los muelles tradicionales a los que se accede a través de **vías urbanas** como las Avenidas Norte, Sur, Sanlúcar de Barrameda, Real Sociedad Colombina Onubense y Tomás Domínguez Ortiz, y continúa la zona de actividad portuaria por el sur en la margen izquierda la ría de Huelva, que acoge el Puerto Exterior, de carácter industrial.

Destaca como arteria principal la compuesta por la Avenida de Hispano América seguida de la Avenida Francisco Montenegro y el Puente sobre el Río Tinto, que enlaza los muelles interiores con el Puerto Exterior. El Puerto Exterior se comunica longitudinalmente gracias a la N-442, Carretera Posterior y Carretera Anterior.



La Autoridad Portuaria de Huelva tiene a su cargo las vías presentadas en el cuadro.

Zona	Denominación de la vía	Longitud (m)	Anchura190 (m)	Tipo de firme	
Zona Norte	Calzada del Pgno. Pesquero Norte	2.270	10	Flexible con pavimento asfáltico	
	Avda. Norte (parcial)	250	14	Rígido con rodadura asfáltica	
Zona interior	Avda. R. Scdad. Colombina Onubense	120	10	Rígido con rodadura asfáltica	
	Avda. Sanlúcar de Barrameda	100	10	Flexible con pavimento asfáltico	
	Avda. Hispano América	150	13	Rígido	
	Avda. Francisco Montenegro	4.790	14	Rígido	
Zona de la Punta del Sebo	Calzada de Servicio nº 1	730	7	Flexible con pavimento asfáltico	
	Calzada de Servicio nº 2	610	7	Flexible con pavimento asfáltico	
	Calzada de Servicio nº 3	610	7	Flexible con pavimento asfáltico	
	Calzada de Servicio nº 4	850	7	Rígido	
	Calzada de Servicio nº 5	730	7	Flexible con pavimento asfáltico	
	Carretera de enlace de la CN-442 con Avda. Francisco Montenegro	750	7	Flexible con pavimento asfáltico	
	Acceso al Monumento a Colón	150		Flexible con pavimento asfáltico	
	Puente sobre el Río Tinto (incluidos accesos)	1.050	14	Rígido (tablero hormigón) con rodadura asfáltica	
	Puerto Exterior	Carretera anterior	881	14	Flexible con pavimento asfáltico
		Carretera posterior	9.647	7	Flexible con pavimento asfáltico
Carretera posterior		3.685	14	Flexible con pavimento asfáltico	
Carretera posterior		3.253	7	Flexible con pavimento asfáltico	
1ª Carretera de enlace		190	14	Flexible con pavimento asfáltico	
2ª Carretera de enlace		245	7	Flexible con pavimento asfáltico	
3ª Carretera de enlace		234	7	Flexible con pavimento asfáltico	
4ª Carretera de enlace		219	7	Flexible con pavimento asfáltico	
5ª Carretera de enlace	209	7	Flexible con pavimento asfáltico		

A la hora de evaluar la accesibilidad por carretera al Puerto de Huelva, hay que señalar la **importancia del tráfico local y comarcal**, ya que una proporción importante del tráfico tiene su origen o destino en puntos situados en el entorno, correspondientes a la zona industrial aledaña al puerto o instalaciones mineras de la comarca.

En general los viales longitudinales y transversales del Puerto facilitan el acceso a las distintas concesiones existentes, de manera **estructurada**, aunque con diversos **pasos a nivel de trazados ferroviarios** y ciertas **limitaciones de gálibo** por cruces aéreos de la vía.

Un **punto crítico** en las comunicaciones del Puerto de Huelva es la conexión entre las márgenes del río Tinto, que divide la zona de servicio. El **Puente sobre el río Tinto** existente alberga doble vía ferroviaria y dos carriles de tráfico rodado por sentido. Dada la lejanía de otro itinerario para el cruce del río constituye un punto clave en la comunicación del Puerto. Su antigüedad (puesta en marcha en 1969) e intensidad de tráfico que soporta, por un lado con una proporción importante de pesados y por otro lado como camino hacia Mazagón y otros núcleos más alejados, han motivado reivindicaciones de la Autoridad Portuaria, especialmente tras las afecciones al tráfico que supusieron sus obras de mejora en 2007.

Conexiones por ferrocarril

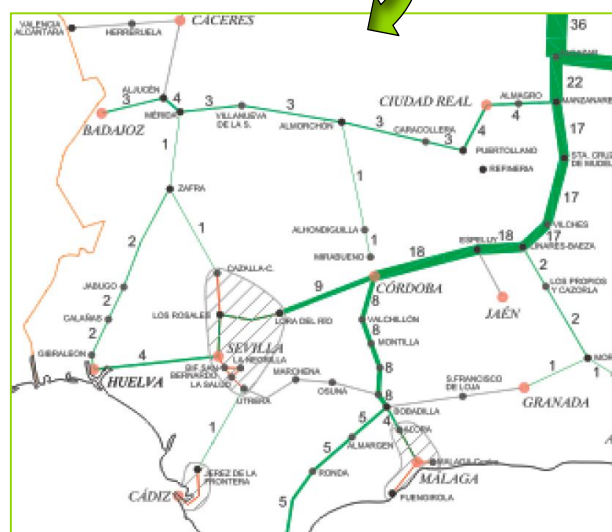
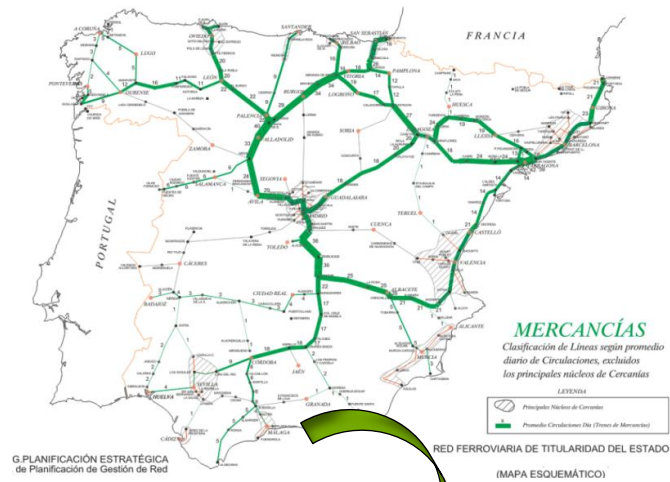
La ley 39/2003 del Sector Ferroviario atribuye a las Autoridades Portuarias determinadas funciones de administrador de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, estableciendo la forma en que deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General. Dicha conexión esté regulada por Convenio firmado entre ADIF y la Autoridad Portuaria en 2011.

Conexión exterior

El acceso ferroviario al puerto de Huelva se realiza a partir de un ramal de la terminal ferroviaria Huelva Mercancías, centro logístico ferroviario desde el que se expiden, reciben y clasifican mercancías, a la que llega la línea Sevilla-Huelva, y desde la que se enlaza también con la línea Huelva-Zafra. De la línea Zafra-Huelva parte el ramal de mercancía Zafra-Jerez de los Caballeros a través del cual se abastece la planta siderúrgica Balboa.

Las distancias entre Huelva y estos centros ferroviarios son:

- **Huelva-Sevilla** 107 Km
- **Huelva-Zafra** 181 Km
- Las vías, como sucede en general en España, presentan **ancho de vía ibérico** (1.668 mm) en lugar de ancho internacional (1.435 mm), lo cual entorpece la interoperabilidad.
- Como se detalla más adelante, las características de la comunicación **ferroviaria con Sevilla mejoran sensiblemente a las de Zafra. La comunicación ferroviaria con Portugal no es buena**, obligando a desplazarse al menos hasta Cáceres previamente al cruce fronterizo. Más al sur, a pesar de la cercanía con la línea portuguesa que finaliza en Vila Real de Santo Antonio, existe la importante barrera física del Guadiana y bajas demandas previas que han provocado el desmantelamiento de la línea hasta Ayamonte hace años.
- El mapa muestra el promedio diario de **circulaciones** de mercancías de la línea Huelva-Sevilla y la de Huelva-Zafra, **sin llegar a ser ninguno de ellos elevado**.

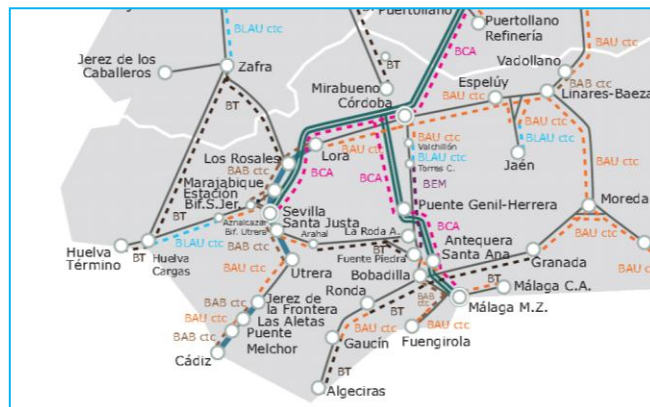
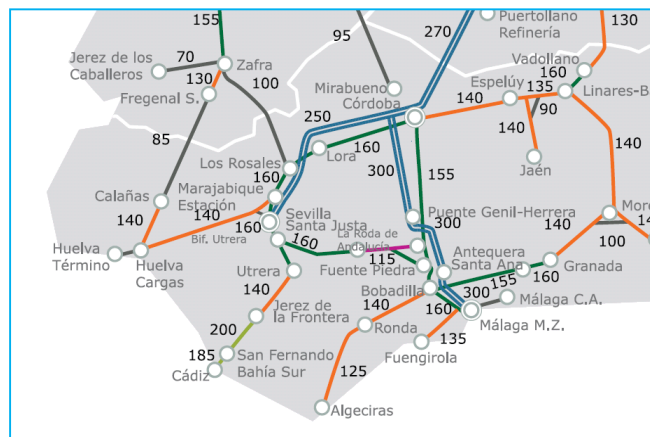


Fuente: Ministerio de Fomento

Se presentan a continuación características de las líneas Huelva-Sevilla y Huelva-Zafra:

Características	Huelva - Sevilla	Huelva - Zafra
Electrificación	Vía electrificada única a 3 KV, catenaria compensada	Vía no electrificada única
Ancho de vía	Ibérico (1.668 mm)	Ibérico (1.668 mm)
Rampas (milésimas)	17	23
Velocidad máxima (km/h)	140	140 – 85 - 130
Longitud máxima trenes mercancías (m) (básica / especial)	500 / 550	350 /450
Seguridad	BLAU con CTC, tren de tierra y ASFA	BT

- Interesa en el transporte de mercancías por tren disponer del mayor número de vagones posible, en busca de economías de escala (aprovechando surco y costes). En la mayoría de las líneas ferroviarias existe un límite de longitud derivada en gran medida de la capacidad de estacionamiento de las vías de apartadero en las que se sitúan los trenes de mercancías para permitir cruces y adelantamientos. **Las longitudes de tren que permite la línea de unión con Zafra son menores que las de conexión con Sevilla.**
- La línea a **Zafra no se encuentra electrificada**, frente al mejor servicio **electrificado de comunicación con Sevilla.**
- Otro factor indicativo de las condiciones de la vía es **la velocidad máxima, mejor para la línea Huelva-Sevilla** (140 km/h) que para la línea Huelva-Zafra, 140 km/h en un primer tramo y 85 km/h en un segundo tramo, si bien para el transporte de mercancías por ferrocarril no resultan de tal relevancia estas limitaciones de velocidad (la media no alcanza los 60 km/h), frente al transporte de viajeros, para los que se estima un mayor coste del tiempo. El peso de las mercancías, consecuente distancia de frenado, y situación no prioritaria frente a los trenes de viajeros, hace difícil mejorar estos valores.
- **La línea de alta velocidad aún no ha llegado** hasta Huelva, finaliza en Sevilla, pendiente el proyecto de AVE Sevilla-Huelva desde hace tiempo. Este proyecto favorecería al transporte de mercancías **relajando los tráficos de la vía convencional** (en España el transporte de mercancías por línea de alta velocidad es prácticamente inexistente y en general se comparte vía con servicios de viajeros).
- La influencia de la carga sobre el **tiempo de recorrido** es notable, especialmente en el caso de tracción diésel, como es el caso de la línea **Huelva-Zafra**, máxime con la **elevada rampa característica máxima** que presenta. La rampa es uno de los factores que determina la carga máxima
- En cuanto a **sistemas de seguridad, también supera la línea a Sevilla a la que conecta con Extremadura**, disponiendo de sistema de seguridad tren tierra y ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), y Bloqueo de Liberación Automática en Vía Única con Control de Tráfico Centralizado, frente al básico Bloqueo Telefónico de la segunda.



Conexión interior

La Terminal “**Huelva Mercancías**”, ubicada en el Polígono La Paz, está incluida entre las Instalaciones logísticas principales de mercancías que establece ADIF en su Declaración sobre la Red de 2012.

El Centro Logístico Huelva Mercancías está incluido en la Red 24 Horas/365 Días para el acceso y expedición de trenes de manera continua desde sus instalaciones permitiendo la mejora de la utilización del material rodante con el consiguiente aumento de la productividad.

Cuenta con oficinas y muelles (cubierto y descubierta) así como con varios servicios complementarios, además de prestarse servicios de manipulación de UTI por parte de empresa particular.

Este centro supone un punto **favorable** desde el punto de vista de la logística y la intermodalidad para el transporte de mercancías desde el Puerto de Huelva, cuyas terminales se encuentran a escasos kilómetros, y que pueden unir cargas en la terminal.

Desde dicha terminal parte un ramal al Puerto de Huelva con servicio integral para:

- Muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos del puerto exterior
- Zona industrial asociada al Polígono Industrial Nuevo Puerto
- Está planteada una terminal ferroviaria a ubicar en el Muelle Sur.
- Zona industrial del Puerto Interior en sus fachadas oriental y occidental (actualmente Inutilizado)

Las áreas tanto del Puerto Exterior como del Puerto Interior cuentan con líneas de ferrocarril y ramales de apartadero.

Hasta la zona de Punta del Sebo, el ramal de ferrocarril del Polígono Industrial es de **doble vía**. A partir de ahí, el ramal se bifurca, dando servicio una de las vías a las áreas del Puerto Interior, y la otra al Puerto Exterior, al otro lado del río Tinto y a lo largo de la desembocadura de la ría.

Se han estado ejecutando obras de acondicionamiento del trazado ferroviario de la zona de servicio desde la firma del Convenio mencionado con ADIF, **mejorando el estado de las vías**.

El trazado ferroviario se extiende sobre gran parte de la zona de servicio, aunque cruza diversos viales a nivel y su operativa está condicionada a la terminal Huelva Mercancías, si bien ésta dispone de varios servicios continuos.



Las administraciones muestran desde hace años su apoyo al desarrollo del tráfico por ferrocarril. La cuota de mercado que cubre el transporte de mercancías en España no llega al 10%, valor objetivo para 2020 del Plan Estratégico de Impulso al Transporte de Mercancías por Ferrocarril del Ministerio de Fomento, una de las muestras de potenciación de este modo, con el objetivo último de conseguir un sistema de transportes intermodal, más equilibrado y sostenible. Por su parte, la Unión Europea viene promoviendo la logística y la intermodalidad, apoyadas también en el fomento del ferrocarril durante toda la última década.

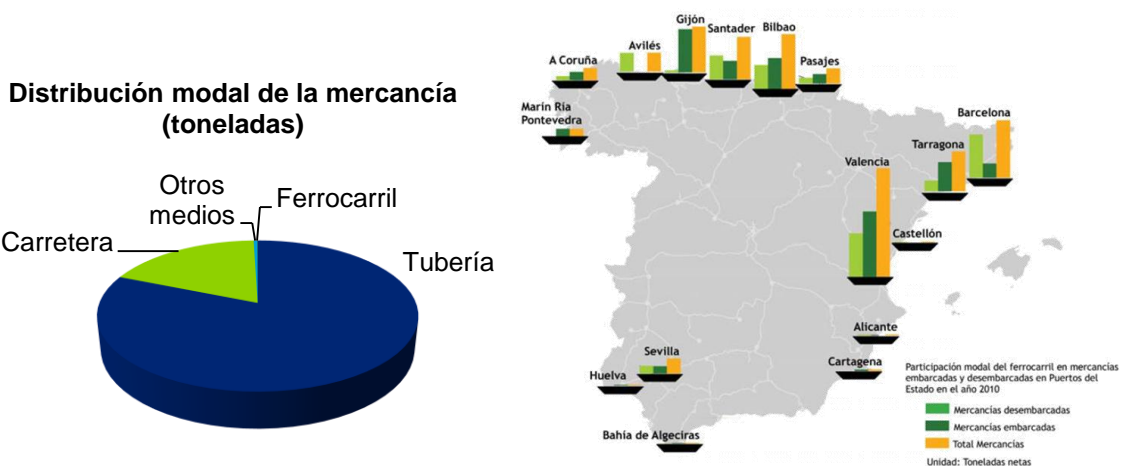
Las **dificultades de adaptación del ferrocarril** a las necesidades de las cadenas logísticas se encuentran principalmente en la fiabilidad de los servicios, surcos disponibles, gestión, seguimiento de la información y

flexibilidad. El modo ferroviario resulta adecuado para el movimiento de **grandes volúmenes** de carga y en situaciones de **regularidad** del transporte.

El volumen de mercancías movidas por ferrocarril por el Puerto de Huelva estaba alejado de otros puertos españoles en 2010 y en la distribución de la mercancía por modos de transporte el ferrocarril es **el modo menos utilizado** con diferencia en el Puerto de Huelva, según datos de 2011.

Por otro lado, estas proporciones están lógicamente relacionadas con el **tipo de mercancía**, correspondiendo el mayor porcentaje (por tubería) con el tráfico que más toneladas mueve en el Puerto (graneles líquidos).

Los trenes movidos desde Huelva disponen fundamentalmente de **vagón convencional, en lugar de unidades de transporte intermodal**. Podría encontrarse una fuente de crecimiento de tráficos poniendo las bases para que se desarrolle el tráfico intermodal en el Puerto de Huelva mediante la captación de mercancía que lo permita.



Actuaciones previstas

Conexiones externas

- En cuanto a su posicionamiento a nivel europeo, el Puerto de Huelva no está considerado nodo de la **Red Básica Transeuropea de Transporte**. De momento Huelva ha quedado excluida del Corredor Mediterráneo.

Sin embargo, actualmente el Puerto ya ha alcanzado los requisitos de pertenencia a la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte, al superar su volumen de tráfico de **graneles** el 1% del tráfico europeo en 2010 y 2011), por lo que se ha solicitado su inclusión.

La consideración en dicha red facilitaría la posibilidad de recibir **fondos europeos para el desarrollo de infraestructuras de**

acceso al Puerto, así como **para subvencionar nuevas líneas marítimas** interesadas con esta ayuda a crear Autopistas del Mar conectando Huelva con otros puntos de Europa. Supondría un paso para la mayor **integración** en el transporte a nivel europeo



Fuente: TEN-T EA

- El documento inicial del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (**PITVI**) 2012-2024 del Ministerio de Fomento incluye varias actuaciones sobre proyectos relevantes para el acceso al Puerto de Huelva pero no reciben una planificación temporal concreta. Desde el Gobierno se advierte que el avance de los proyectos **dependerá de la disponibilidad presupuestaria**.

La línea de ferrocarril de alta velocidad entre Huelva y Sevilla

- Planteada hace ya más de una década, ha sido continuamente retrasada. Aunque el PITVI ratifica el compromiso de desarrollo de esta línea, pero se advierte que primarán las obras que se encuentran ya en ejecución y se incidirá en los ejes con elevada potencialidad de captación de la demanda, lo cual hace dudar de la prontitud de una futura ejecución de la línea.
- Actualmente esta obra se encuentra en espera de ser licitada.
- La relevancia de este proyecto para el Puerto de Huelva estaría encaminado a la **relajación del tráfico por la línea convencional para el transporte de mercancías**.

Nueva autovía A-83

- Mediante el desdoblamiento de la N-435, se conseguiría **solventar las deficiencias** comentadas sobre esta vía, ofreciendo una **mejor y más segura conexión del Puerto de Huelva con Extremadura**, aumentándose significativamente la capacidad de la vía.
- Sin embargo el proyecto ha quedado parado a la espera de la Declaración de Impacto Ambiental, lo que se refleja en el bajo presupuesto de los Presupuestos del Estado para la misma. En este caso se expone que la prioridad será optimizar la funcionalidad de la red existente.

Variante de Beas y Trigueros

- Esta obra **mejora la entrada a Huelva desde Extremadura, evitando el paso por los núcleos urbanos de Beas y de Trigueros y supondría el comienzo de la autovía A-83** mencionada.
- Se adjudicó a finales de 2011 pero se encuentra paralizada y en los Presupuestos del Estado para 2013 no se respalda la actuación. Sin embargo, su reflejo en el PITVI se incluye en su objetivo de ejecutar variantes en las travesías con un volumen de tráfico significativo o de mayor accidentalidad.

Mejora de la capacidad de la A-49

- Se propone entre las mejoras de la red de gran capacidad existente que incluye el PITVI un **aumento de la capacidad de la autovía A-49, principal conexión con Huelva, mediante la construcción de un tercer carril.**
- Parece lejana la llegada de esta obra a Huelva, más aún en la actual situación económica. Desde que en 2003 se aprobara esta ejecución, únicamente se han construido unos pocos kilómetros, aplazándose su ejecución varias veces. En los Presupuestos del Estado de 2013 únicamente se encuentra una pequeña partida para el tramo entre Huévar y Chucena.

Mejora de la N-442

- Se plantea un desdoblamiento desde el puente del Tinto hasta la zona industrial de Palos, lo cual **supondría un mejor servicio para los tráficos del Puerto y eliminaría el cuello de botella localizado a la salida de dicho puente.**
- Continúa en la planificación, a través del PITVI, la ejecución de mejoras en la N-442, la carretera que une Huelva y Mazagón y que constituye un acceso del Puerto Exterior y el Polígono industrial Nuevo Puerto, pero no dispone de presupuesto para 2013

Conexiones internas

- **La Autoridad Portuaria de Huelva ha previsto actuar sobre varios puntos para mejorar la accesibilidad en el Puerto,** principalmente mejora de las líneas ferroviarias y de algunos viales interiores y construcción de una terminal ferroviaria en el muelle Sur, que se detallan más adelante en los proyectos previstos.

Se localizaba un punto crítico en la **comunicación entre el Puerto Interior y el Puerto Exterior** en el **Puente sobre el Río Tinto** con intensidades importantes así como tráfico de pesados, con aproximadamente un tercio proveniente de Avenida Francisco Montenegro.

Se ha respondido a ello con proyectos independientes de nuevos puentes sobre el río Tinto:

Puente **paralelo** al existente, ligado al proyecto de desdoblamiento de la N-442 (Ministerio de Fomento)

En la adjudicación del anteproyecto de duplicación de la N-442 por la Dirección General de Carreteras en 2006 y en 2007 se pasó a hablar de un nuevo puente ligado a este desdoblamiento.

En el anteproyecto estatal se plantean dos opciones, construir el puente aguas arriba o aguas abajo del actual. En el primero de los casos se proyecta un puente nuevo de doble tablero con dos carriles en cada sentido, que sería fundamentalmente para tráfico de vehículos particulares, con entrada desde la ronda de circunvalación y salida a la carretera de Mazagón. En la segunda opción, el viaducto contaría con un solo tablero, también de dos carriles por sentido, y enlazaría directamente con el Puerto Exterior, de forma que el nuevo viaducto se destinaría al tráfico portuario.

Puente unos kilómetros aguas arriba del existente, desde la Ronda de **Circunvalación** hacia la **A-494** (Junta de Andalucía)

Este puente partiría de la Autovía de Circunvalación de Huelva y enlazaría con la A-494 entre Palos y Moguer.

En la planificación del PGOU de Huelva y el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) se hablaba de este puente de la Junta.

Se propone además que cuente con carril bici y reserva para el transporte público, pensando en la concentración de pesados sobre el puente existente.

Parece más interesante para el Puerto de Huelva la segunda opción por permitir una mejor estructuración del territorio, por resolver en mayor medida la problemática de la exclusividad de cruce y por facilitar una mayor seguridad, pensando en posibles accidentes u otras incidencias en el puente.

Conclusiones El Puerto de Huelva, en general, posee una red de comunicaciones mejorable en lo que se refiere a conectividad exterior con su hinterland natural y dificultades de configuración a nivel intra instalación.

Conexiones por carretera

Son deficientes con Extremadura, lo que perjudica la integración eficiente con ubicaciones clave del hinterland en cuanto a tráficos potenciales naturales del Puerto.

Existen persistentes puntuales problemas de congestión en la entrada de Sevilla, y en menor grado en Huelva. Según la tipología de tráficos a desarrollar, estas dificultades pueden constituir un importante obstáculo, sobre todo, para las cadenas logísticas basadas en el tiempo de desplazamiento como valor diferencial y las fundamentadas en la cadena del frío y la trazabilidad de las operaciones.

Circulan elevadas proporciones de tráfico de mercancías peligrosas, relacionadas con el Puerto, por las inmediaciones de la ciudad a lo largo de la circunvalación H-30 y también por la N-442.

Ahora bien, este hecho queda mitigado pues la H-30 ya bordea el núcleo urbano presentando características de autovía y la N-442 no discurre cercana a zonas residenciales.

Existe un significativo cuello de botella localizado en el Puente sobre el Río Tinto, única conexión cercana entre los Puertos Interior y Exterior. EN este punto, de la autovía H-30 no se pasa a otra vía de alta capacidad sino a la N-442, constituyendo un estrechamiento el paso a calzada única.

Conexiones ferroviarias:

Las características de línea Huelva-Zafra quedan atrás frente a otras de la red.

La conexión ferroviaria con Portugal está limitada a seguir el camino hacia el norte, hasta Cáceres.

Tráfico rodado interno:

La comunicación del Polígono Pesquero Norte y Muelle de Levante discurre por la zona urbana.

Existe un único paso directo de comunicación entre el Puerto Interior y el Puerto Exterior: a través del Puente sobre el río Tinto, frente a aumentos considerables del recorrido por ruta alternativa.

No se observan graves deficiencias en los viales interiores, que se entienden suficientes para los tráficos existentes.

Existen proyectos a nivel de planteamiento por parte de las administraciones públicas involucradas que podrían mejorar varios de estos puntos. Ahora bien, han sido sometidos a diversos cambios de orientación y diferentes vicisitudes por lo que la probabilidad de llevarlos a cabo se presenta complicada en la situación económica actual.

Tráfico ferroviario interior

Aunque el trazado ferroviario cubre gran parte de la zona de servicio del Puerto y ha venido siendo mejorado de forma continua por la APH últimamente, los principales tráficos existentes no son los propios e idóneos para el transporte intermodal.

Los volúmenes que han de moverse bajo esta modalidad han de ser grandes para ser eficientes.

Además, han de asegurar unas condiciones de regularidad en las frecuencias.

Estos aspectos no se cumplen en la actualidad, quedando condicionada la operativa a la terminal Huelva Mercancías, desde la que parten circulaciones no muy elevadas hacia Sevilla y Zafra.

La ubicación de la terminal ferroviaria prevista en el muelle Sur supone una cierta incompatibilidad con la actividad de Naviera Armas.

Instalaciones

Características técnicas del Puerto

El de Huelva es un Puerto al abrigo natural de la Ría de Huelva

Viento reinante	NO
Viento dominante	SO
Máxima altura de ola	4,50 metros
Máxima carrera de marea	3,700 metros

Boca de Entrada	Orientación	N 27° 10' O
	Ancho	400 metros
	Calado en BMVE	11,30 metros
	Máxima corriente controlada	5 nudos

Canal de entrada	Longitud	15.000 metros
	Ancho	200 a 300 metros
	Calado en BMVE	10,5 a 12,5 metros
	Naturaleza del fondo	Arenas y fangos

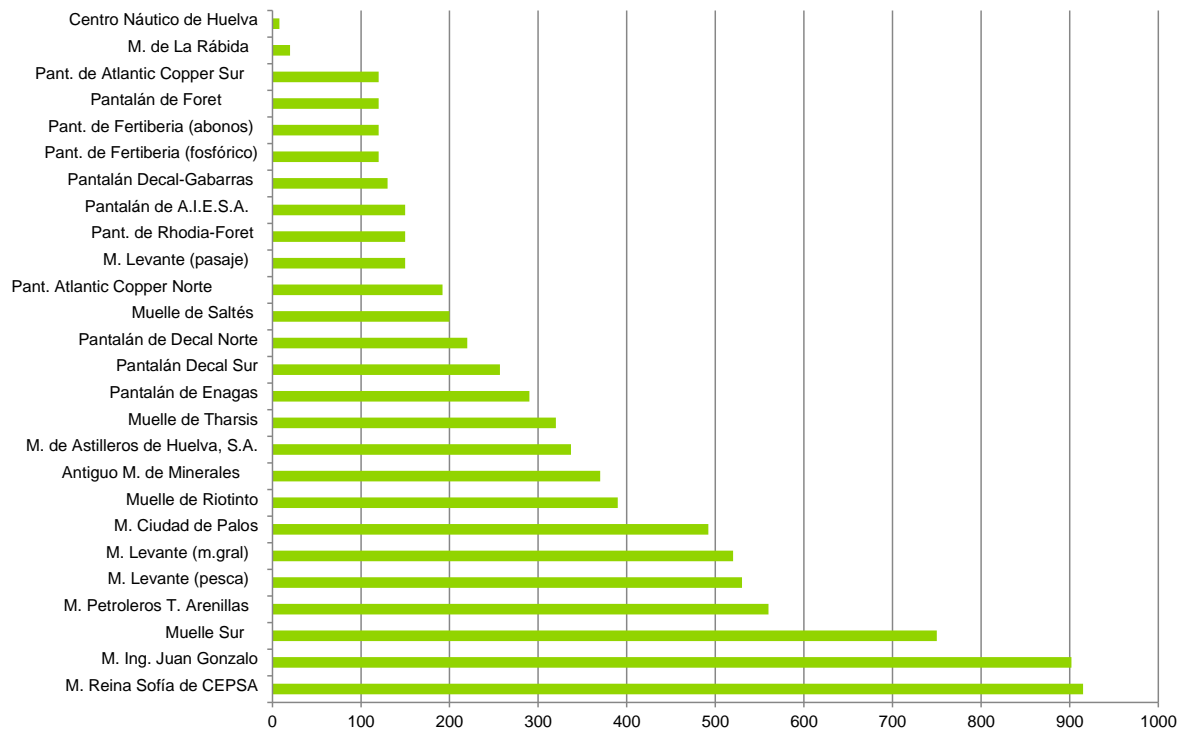
Dique de Abrigo	Dique Juan Carlos I Rey de España	13.000 metros
	Rebasable, construido con todo uno de cantera, mantos de escollera con cantos de hasta 9 Tm y bloques paralelepípedos de hormigón de hasta 4,5 m ³ .	

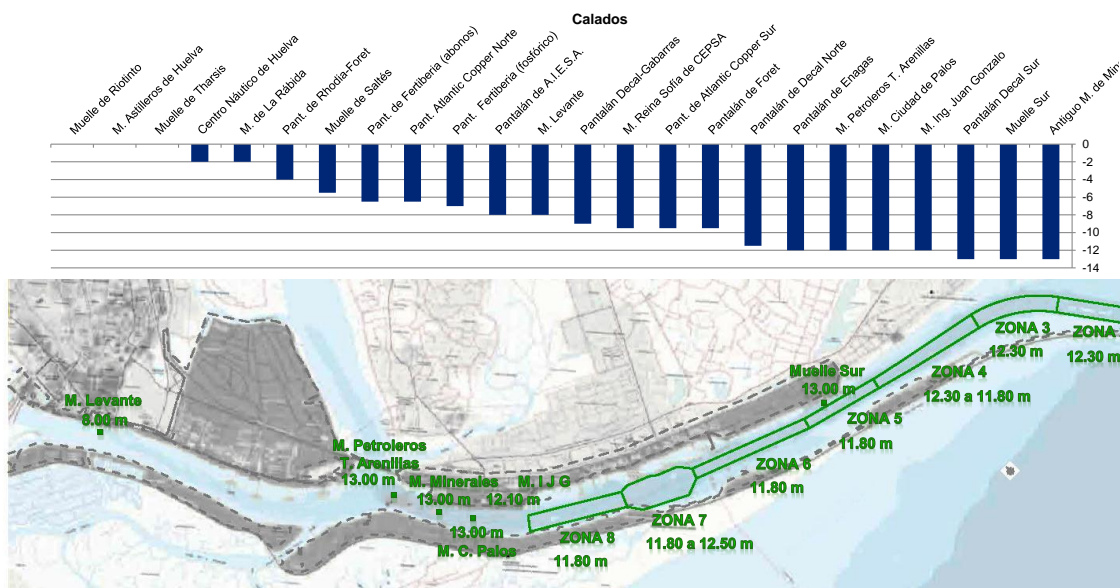
Muelles y atraques

Se exponen a continuación las características de los muelles y atraques de los que dispone el Puerto de Huelva, tanto de la propia APH como de particulares, sumando un total de más de 8.000 metros de línea de atraque y alcanzando calados de 13 metros en BMVE.

DEL SERVICIO	Muelles y atraques	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho (m)	Empleos
	Muelle Ing. Juan Gonzalo	902	12	320	Mercancía general y graneles
Muelle Ciudad de Palos	492	12		Mercancías general y graneles	
Muelle de Levante (parcial)	520	8	80	Mercancía general	
Muelle de Levante (parcial)	150	8	80	Pasaje local y auxiliar	
Muelle de Levante (parcial)	530	8	80	Pesca	
Muelle Petroleros T. Arenillas	560	12		Fluidos por I.E.	
Antiguo Muelle de Minerales	370	13		Graneles sólidos	
Muelle de La Rábida	20	2		Auxiliar	
Muelle Sur	750	13	300	Mercancía general	
Total	4.294				
DE PARTICULARES	Muelle de Tharsis	320	-		Fuera de servicio
	Muelle de Astilleros de Huelva, S.A.	337	-		Armamento, reparación, desguace
	Muelle de Riotinto	390	-		Fuera de servicio
	Pantalán de Rhodia-Foret	150	4		Graneles líquidos
	Pantalán de Fertiberia, S.L. (fosfórico)	120	7		Graneles líquidos y sólidos
	Pantalán Atlantic Copper, S.A. Norte	192	6,5		Graneles líquidos
	Pantalán de Fertiberia, S.L. (abonos)	120	6,5		Graneles líquidos y sólidos
	Pantalán de Foret, S.A.	120	9,5		Graneles líquidos
	Pantalán de Atlantic Copper, S.A. Sur	120	9,5		Graneles líquidos
	Pantalán de A.I.E.S.A.	150	8		Graneles líquidos y sólidos
	Muelle de Saltés	200	5,5		Armamento, reparación, desguace
	Muelle Reina Sofía de CEPSA	915	9,5		Graneles líquidos
	Pantalán de Enagas, S.A.	290	12		Graneles líquidos
	Pantalán de Decal Norte	220	11,5		Graneles líquidos
	Pantalán Decal Sur	257	13		Graneles líquidos
	Pantalán Decal-Gabarras	130	9		Suministro combustible
	Centro Náutico de Huelva	8	2		Varios
	Total	4.039			
TOTAL	8.333				

Longitudes de atraque





Se muestran a continuación los metros de línea de atraque de los muelles según su empleo y su calado.

En las instalaciones públicas, destacan en mercancía general los 750 metros del Muelle Sur y la disponibilidad de los mayores calados en graneles y polivalentes, también en el Puerto Exterior. Los particulares se basan en los graneles líquidos.

EMPLEOS	Metros lineales con calado "C" (m)					Total	
	C >= 12	12 > C >= 10	10 > C >= 8	8 > C >= 6	6 > C >= 4		
DEL SERVICIO	Mercancía general convencional	750	0	520	0	0	1270
	Contenedores	0	0	0	0	0	0
	Atraques ro-ro	0	0	0	0	0	0
	Graneles sólidos	370	0	0	0	0	370
	Graneles líquidos	560	0	0	0	0	560
	Polivalentes	1394	0	0	0	0	1394
	Pasajeros	0	0	150	0	0	150
	Pesca	0	0	530	0	0	530
	Armamento, reparación y desguace	0	0	0	0	0	0
	Varios	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3074	0	1200	0	0	4274	
DE PARTICULARES	Mercancía general convencional	0	0	0	0	0	0
	Contenedores	0	0	0	0	0	0
	Atraques ro-ro	0	0	0	0	0	0
	Graneles sólidos	0	0	0	0	0	0
	Graneles líquidos	547	220	870	0	150	2414
	Polivalentes	0	0	0	240	0	24000
	Pasajeros	0	0	0	0	0	0
	Pesca	0	0	0	0	0	0
	Armamento, reparación y desguace	0	0	0	0	537	537
	Varios	0	0	130	710	0	840
TOTAL	547	220	1000	950	687	4031	
TOTAL	3621	220	2200	950	687	8333	

Se pone de relieve la importancia de los **dragados** para el mantenimiento de calado en la canal de acceso y en los muelles de atraque, debido a los importantes volúmenes de material arenoso arrastrados por los ríos Tinto y Odiel que sedimenta junto con la contribución del transporte por la dinámica litoral en el Puerto.

De ahí surge la exigencia de realizar dragados periódicos para mantener calados que permitan la operativa de los buques, en muchos casos limitados para la flota existente de algunos tráficos y que deben aprovechar mareas para su entrada y salida.

La búsqueda de unos calados más competitivos para la entrada de buques mayores y una mayor comodidad operativa conlleva los proyectos de dragado de la zona de reviro y de profundización de la canal previstos por la Autoridad Portuaria.

Sin embargo, a esta problemática se une la necesidad de confinamiento en recintos impermeables de gran parte de los volúmenes dragados por su caracterización contaminada.

A este respecto, existe un vacío legal en cuanto a la clasificación de estos sedimentos, utilizándose las recomendaciones del CEDEX, y se barajaba un cambio en los criterios utilizados para la clasificación, incluyendo también bioensayos; por eso, la APH fue pionera en estudiar cómo afectaría este cambio a la clasificación de los materiales de dragado del canal, trabajando con la Universidad de Cádiz. La conclusión del estudio fue que en general los sedimentos seguirían clasificándose como IIIa, salvo en alguna zona de volúmenes poco significativos.

El factor limitante reside en la capacidad de espacio para dicho confinamiento, dado el elevado volumen de material que se ha de ir dragando. Se estima que a medio plazo la falta de espacio para el almacenamiento de estos sedimentos supondrá una barrera para el desarrollo del Puerto. El volumen de dragado habitual de mantenimiento se vería lógicamente aumentado por los proyectos de profundización.

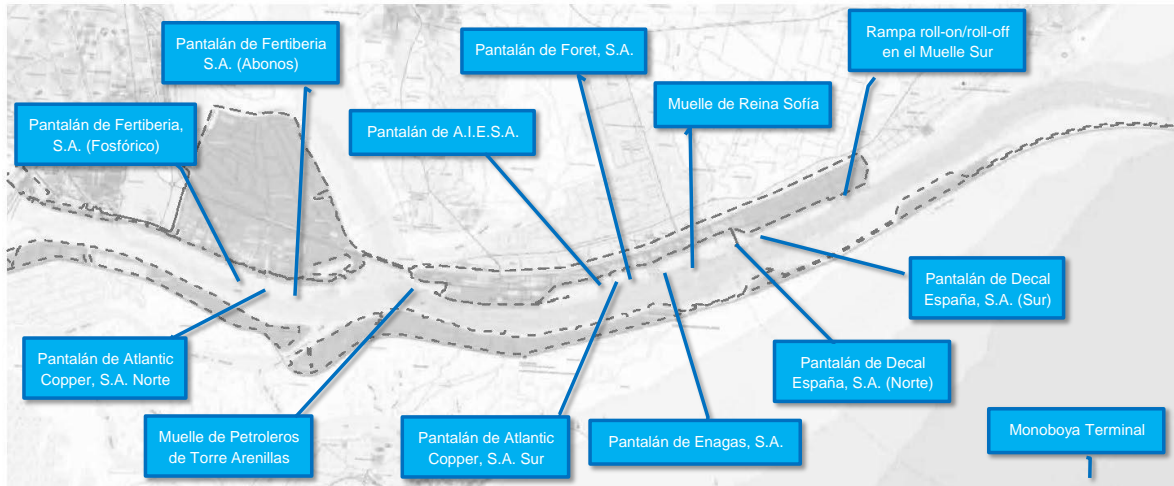
Se ha de considerar también ubicación en la zona I de aguas supone un estrechamiento del acceso marítimo con el consecuente empeoramiento de la maniobrabilidad de los buques y su afección a las corrientes.

Se ha de tener en cuenta además el coste asociado a la construcción y acondicionamiento de dichos recintos, que en el caso de la zona sur sirvieron para ampliar el espacio de muelle utilizable para usos portuarios pero que en el caso de los siguientes recintos, en la margen derecha del río Odiel, resulta de difícil funcionalidad portuaria por sus problemas de acceso y protección medioambiental.

Se plantea como prioritario el estudio de nuevas localizaciones para recintos y especialmente de nuevas posibles técnicas de tratamiento.

Instalaciones para tráficos específicos

El Puerto de Huelva cuenta con las siguientes instalaciones para tráficos específicos, en su mayoría pantalanés en la margen izquierda de la ría, que sirven a los tráficos graneleros.



<p>Pantalan de FERTIBERIA, S.A. (Fosfórico)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este pantalan, construido en 1972 por Fosfórico Español, S.A. • Se dedica actualmente al tráfico de ácidos. • 1 atraque disponible. • Admite buques de hasta 20.000 Tm de peso muerto y 180 m de eslora. • Cinta transportadora para descarga de fosfatos. • Cuatro líneas de carga y descarga, tres de 200 mm y una de 350 mm (rendimiento de 200 a 250 T/h) 	<p>Pantalan de FERTIBERIA, S.A. (Abonos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construido en el año 1966. • Está habilitado para la carga y descarga de graneles líquidos. • 1 atraque disponible. • Admite buques de hasta 15.000 Tm de peso muerto y 150 m de eslora. • Cuenta con una cinta transportadora para la carga de abonos (con rendimiento de 300 a 400 T/h). • Conexión para amoníaco (200 a 250 T/h)
<p>Pantalan de Atlantic Copper, S.A. Norte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Este pantalan fue construido en 2010 por Atlantic Copper, S.A. • 1 atraque disponible • Calado de 6,50 m • Cuenta con una tubería de 14" para la carga de ácido sulfúrico. 	<p>Muelle de Petroleros de Torre Arenillas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construido por la Administración en 1968. • 2 atraques disponibles independientes. • Se destinan al tráfico de productos petrolíferos y petroquímicos, y fundamentalmente al embarque de productos refinados procedentes de la Refinería "La Rábida" de CEPSA. • Admite buques de hasta 35.000 Tm de peso muerto y 220 m de eslora (atraque norte) y 240 m (atraque sur). • Cuenta con 8 brazos de carga en cada atraque. • Los rendimientos son de 1000 m³/h para productos pesados y destilados medios, 700 m³/h para gasolinas y 250 m³/h tanto para benceno y ciclohexano como para gases licuados.

Pantalán de A.I.E.S.A.

- Construido en 1975.
- Cuenta con instalaciones de tuberías para trasiego de graneles líquidos procedentes o con destino a la factoría de A.I.E.S.A.
- 1 atraque disponible.
- Admite buques de hasta 15.000 Tm de peso muerto y 170 m de eslora.
- Cuenta con una tubería de 150 mm para cloruro de metileno (200 m³/h) y otro de 200 mm para cloroformo (250 m³/h).

Pantalán de Atlantic Copper, S.A. Sur

- Entró en servicio en el año 1984.
- 1 atraque disponible.
- Admite buques de hasta 30.000 Tm de peso muerto y 175 m de eslora.
- Calado de 9,5 m.
- Cuenta con una tubería de 14" para trasiego de ácido sulfúrico, cuyo rendimiento depende del buque.

Muelle Reina Sofía

- Este muelle destinado a la carga y descarga de graneles líquidos lo construyó U.E.R.T.S.A., actualmente CEPSA, en 1.976.
- Está formado por una pasarela de acceso y ampliado a 4 plataformas de atraque disponibles.
- Los cuatro atraques exteriores cuentan con sus correspondientes brazos de carga para el tráfico de líquidos.
- Conexiones de 8" con rendimientos medios de 350 a 800 m³/h para productos petrolíferos en los atraque Este, Oeste y Central.
- Conexiones de 8" y rendimiento dependiente del buque para deslastre en los atraques Este y Oeste.
- Conexiones de 6" con rendimientos de 200 a 250 T/h para carga de fenol y acetona en atraques Este y Oeste.
- Brazo de descarga de 6" y otro de equilibrio de 4", con rendimiento en función del barco, en el atraque Central.

Rampa roll-on/roll-off en el Muelle Sur

- Esta rampa fue construida en 2011 por Naviera Armas, S.A., para dar servicio a buques ro-pax destinados al transporte de pasajeros y de carga rodada. Con esta nueva instalación se ha puesto en marcha una nueva línea regular desde Huelva con destino a las Islas Canarias.
- La rampa tiene una anchura de 27,51 m. y 50,40 m. de largo, teniendo capacidad para dar servicio a dos buques.

Pantalán de Foret, S.A.

- Entró en servicio en 1981.
- 1 atraque disponible.
- Admite buques de hasta 8.000 Tm de peso muerto y 120 m de eslora.
- Calado de 9,5 m y está previsto que pueda aumentarse en el futuro.
- Cuenta con una tubería de 8" para el trasiego de sosa caústica, cuyo rendimiento depende del buque.

Pantalán de Enagas, S.A.

- En 1988 entró en servicio el pantalán construido por ENAGAS para la descarga de metaneros.
- 1 atraque disponible.
- Admite gaseros de 140.000m³ de capacidad y 300 m de eslora.
- Su capacidad de descarga del muelle es de 4.000 m³/h de GNL
- Calado de 12 m.
- Equipado con brazos de carga y red de tuberías que le comunican con el resto de las instalaciones del terminal de gas natural: dos brazos para descargas de GNL, a 2.000 m³/h c.u., cuatro brazos de 18" de GNL, un brazo para manipulación de LPG y un brazo de carga para retorno de vapores.

Pantalán de Decal España, S.A. (Norte)

- Este Pantalán fue construido en 1995 por Catalana de Almacenes Petrolíferos, S.A (actualmente Decal España, S.A.) para la descarga de gasolinas y gasóleos.
- Está formado por pasarela y plataforma, dos duques de alba de atraque y cuatro de amarre
- Admite buques de hasta 35.000 Tm de peso muerto y 210 m de eslora.
- Tiene un calado de 11,50 m.
- Estructura de hormigón pilotada.
- Esta instalación está equipada además con cinco brazos de carga/descarga de combustibles líquidos: un brazo de carga / descarga de ciclohexano (800 m³/h), uno para aceite (1.250 m³/h), uno para gasóleo (1.250 m³/h), uno para gasolina (750 m³/h), y una manguera para descarga de metanol (600m³/h).

Pantalán de Decal España, S.A. (Sur)

- Este pantalán fue construido en 2009 por Decal España, S.A. para la carga/descarga de aceites vegetales.
- Está formado por pasarela y plataforma y cuatro duques de alba de amarre.
- Tiene un calado de 13,00 m.
- Estructura de hormigón pilotada.
- Está equipada con cinco brazos de carga/descarga de combustibles líquidos: uno para gasóleo, uno para aceite, uno para éster metílico, uno para fuel, todos estos de 1.250 m³/h, y uno de 600 m³/h para metanol.

Monoboya Terminal

- Monoboya para la recepción de los crudos de petróleos unida a la Refinería "La Rábida" de CEPSA por un "sea-line".
- En calado de 22 m.
- Con un rendimiento máximo de 3.800 Tm/h.

Se dispone además de las anteriores, de la siguiente **instalación especial de carga y descarga**:

Pantalán Rhodia/Foret

- Cuenta con una tubería de descarga de sosa cáustica, propiedad de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Proyectos ejecutados de relevancia

A lo largo de la última década, se han llevado a cabo diversos proyectos de relevancia para el Puerto, obteniendo resultados satisfactorios para el desarrollo del Puerto. De entre ellos, destacan los siguientes, especialmente las actuaciones en el Muelle Sur y en los muelles de graneles sólidos del Puerto Exterior:

Objetivos	Dificultades	PROYECTO	Año adjudic.	Ppto. adjudic. (miles €)	Subv (FEDER)
ACTUACIONES EN EL MUELLE SUR					
El Muelle Sur está situado en la margen izquierda de la ría de Huelva, y se construyó y habilitó con el objetivo de captar nuevos tráficos.	Primero fue necesario crear el recinto para productos de dragado, luego se consolidó, y por último se han ido ejecutando las infraestructuras necesarias para su explotación.	Consolidación de los recintos de la margen izquierda de la Ría de Huelva. Movimiento de tierras. 2ª Fase.	2002	4.054	
		Nuevo Muelle Multipropósito en la zona Sur del Puerto de Huelva.	2002	24.545	
		Proyecto Complementario de Nuevo Muelle Multipropósito en la zona Sur del Puerto de Huelva.	2004	4.894	
		Acondicionamiento del acceso al Muelle Sur.	2006	128	
		Habilitación Muelle Sur. 2ª Fase	2007	984	
		Terminal Ferroviaria en la Zona Sur	2008	2.041	

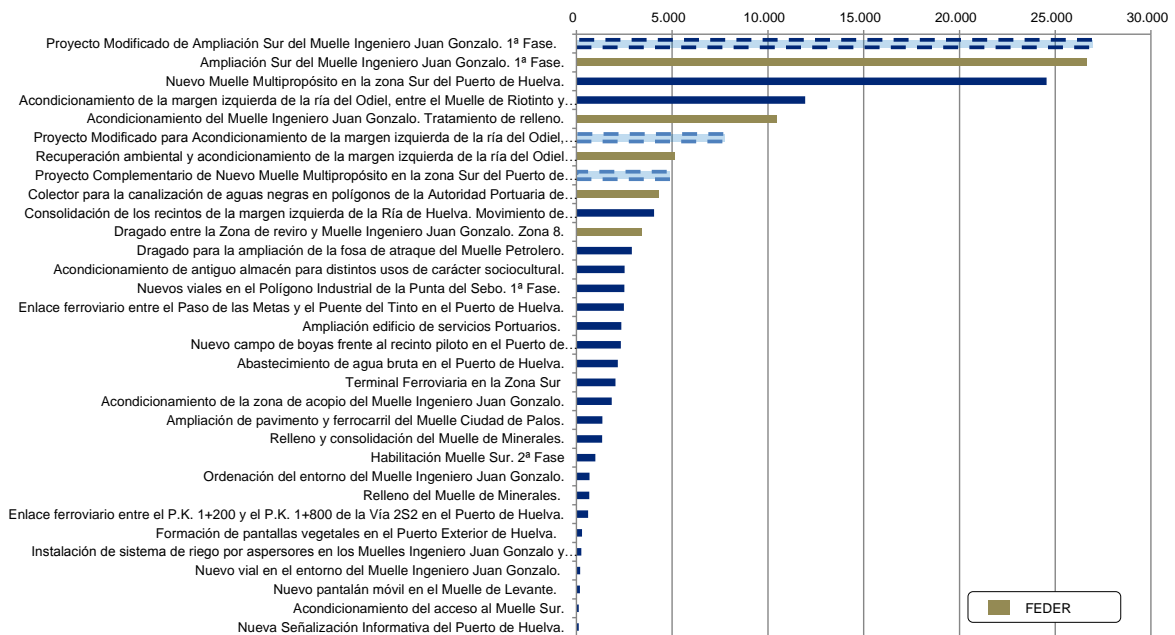
Objetivos	Dificultades	PROYECTO	Año adjudic.	Ppto. adjudic. (miles €)	Subv (FEDER)
ACTUACIONES EN LOS MUELLES INGENIERO JUAN GONZALO, CIUDAD DE PALOS Y MINERALES					
El conjunto que forman los Muelles Ingeniero Juan Gonzalo, Ciudad de Palos y Minerales mueve la mayor parte de graneles sólidos del Puerto de Huelva. Se han llevado a cabo una serie de actuaciones para mejorar su explotación, y con ello el servicio prestado a los usuarios.	La principal dificultad que han tenido estas actuaciones ha sido compatibilizar la ejecución de las obras con la explotación portuaria.	Acondicionamiento del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo. Tratamiento de relleno.	2006	10.486	x
		Acondicionamiento de la zona de acopio del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	2006	1.850	
		Instalación de sistema de riego por aspersores en los Muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos.	2006	258	
		Ordenación del entorno del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	2006	682	
		Nuevo vial en el entorno del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	2007	200	
		Ampliación de pavimento y ferrocarril del Muelle Ciudad de Palos.	2007	1.357	
		Relleno y consolidación del Muelle de Minerales.	2007	1.345	
		Relleno del Muelle de Minerales.	2009	678	
		Ampliación Sur del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo. 1ª Fase.	2009	26.634	x
		Proyecto Modificado de Ampliación Sur del Muelle Ingeniero Juan Gonzalo. 1ª Fase.	2011	26.935	

Objetivos	Dificultades	PROYECTO	Año adjudic.	Ppto. adjudic. (miles €)	Subv (FEDER)
ACTUACIONES PUERTO-CIUDAD					
En los últimos años se han venido realizando diversas actuaciones en zona portuaria que han sido beneficiosas para la ciudad de Huelva, con el objetivo de mejorar la integración puerto-ciudad.	La obra del nuevo paseo marítimo ha tenido, como principal dificultad, la aparición de una zona de asientos no consolidada. El nuevo edificio cultural se ha ejecutado rehabilitando un antiguo almacén de locomotoras.	Recuperación ambiental y acondicionamiento de la margen izquierda de la ría del Odiel entre la Punta del Sebo y el Muelle de Pertrechos.	2006	5.156	x
		Acondicionamiento de la margen izquierda de la ría del Odiel, entre el Muelle de Riotinto y el antiguo de Pertrechos. 1ª Fase. Infraestructuras.	2008	11.941	
		Proyecto Modificado para Acondicionamiento de la margen izquierda de la ría del Odiel, entre el Muelle de Riotinto y el antiguo de Pertrechos. 1ª Fase. Infraestructuras	2011	7.745	
		Acondicionamiento de antiguo almacén para distintos usos de carácter sociocultural.	2009	2.514	
ACTUACIONES FERROVIARIAS					
El Puerto de Huelva está obligado, tras el convenio con ADIF, a mantener las instalaciones ferroviarias dentro de la zona portuaria.	La principal dificultad ha sido mantener el tráfico ferroviario durante la ejecución de los trabajos.	Enlace ferroviario entre el Paso de las Metas y el Puente del Tinto en el Puerto de Huelva.	2011	2.476	
		Enlace ferroviario entre el P.K. 1+200 y el P.K. 1+800 de la Vía 2S2 en el Puerto de Huelva.	2012	606	

Objetivos	Dificultades	PROYECTO	Año adjudic.	Ppto. adjudic. (miles €)	Subv (FEDER)
ACTUACIONES VARIAS					
Estas actuaciones se caracterizan por la mejora de las infraestructuras de la zona de servicio del puerto de Huelva.	No se aprecian dificultades relevantes.	Dragado para la ampliación de la fosa de atraque del Muelle Petrolero.	2006	2.899	
		Nuevos viales en el Polígono Industrial de la Punta del Sebo. 1ª Fase.	2008	2.505	
		Dragado entre la Zona de reviro y Muelle Ingeniero Juan Gonzalo. Zona 8.	2008	3.435	x
		Formación de pantallas vegetales en el Puerto Exterior de Huelva.	2008	297	
		Nuevo pantalán móvil en el Muelle de Levante.	2009	182	
		Ampliación edificio de servicios Portuarios.	2010	2.346	
		Abastecimiento de agua bruta en el Puerto de Huelva.	2010	2.159	
		Colector para la canalización de aguas negras en polígonos de la Autoridad Portuaria de Huelva hasta la estación EDAR de Aguas de Huelva.	2006	4.311	x
		Nueva Señalización Informativa del Puerto de Huelva.	2005	126	
Nuevo campo de boyas frente al recinto piloto en el Puerto de Huelva.	2007	2.319			

Los proyectos de mayor presupuesto han sido el de la Ampliación Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo 1ª fase y el Nuevo Muelle Multipropósito en la zona Sur.

Proyectos ejecutados de relevancia. Presupuesto (miles €)

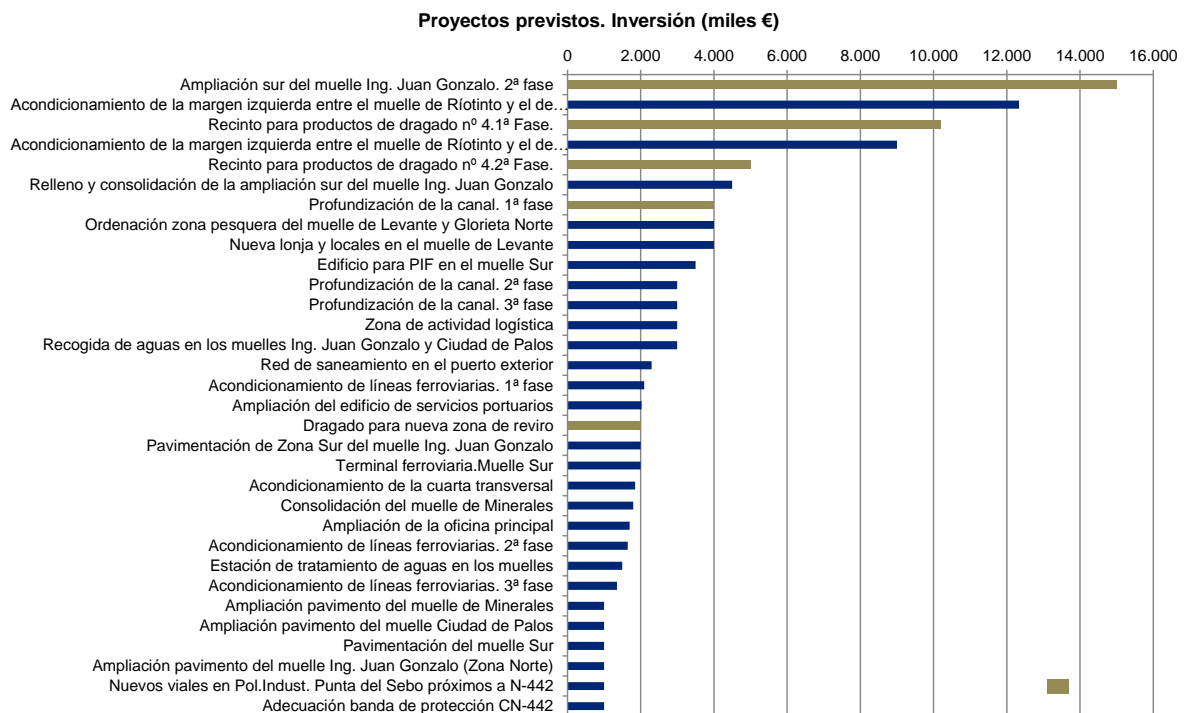


Proyectos previstos

La Autoridad Portuaria de Huelva planteó una serie de proyectos en su Plan de Inversiones 2012-2016, considerándolos adecuados a la situación para un próspero desarrollo del Puerto; la **cronología** de ejecución prevista es la siguiente:

PROYECTO	Fecha Inic/Fin	Antes de 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Inversión (miles €)	Subv. (FEDER)
DRAGADOS Y RECINTOS									27.200	
Recinto para productos de dragado nº 4.1ª Fase.	12/14			■	■	■			10.200	x
Recinto para productos de dragado nº 4.2ª Fase.	15/16						■	■	5.000	x
Dragado para nueva zona de reviro	15/16						■	■	2.000	x
Profundización de la canal. 1ª fase	15/15						■	■	4.000	x
Profundización de la canal. 2ª fase	16/16							■	3.000	
Profundización de la canal. 3ª fase	16/16							■	3.000	
MUELLES									31.300	
Consolidación del muelle de Minerales	12/14			■	■	■			1.800	
Ampliación sur del muelle Ing. Juan Gonzalo. 2ª fase	12/14			■	■	■			15.000	x
Relleno y consolidación de la ampliación sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo	15/16						■	■	4.500	
Ampliación pavimento del muelle de Minerales	15/15						■	■	1.000	
Ampliación pavimento del muelle Ciudad de Palos	12/12			■					1.000	
Pavimentación del muelle Sur	12/13			■	■				1.000	
Ampliación pavimento del muelle Ing. Juan Gonzalo (Zona Norte)	15/16						■	■	1.000	
Pavimentación de Zona Sur del muelle Ing. Juan Gonzalo	15/16						■	■	2.000	
Ordenación zona pesquera del muelle de Levante y Glorieta Norte	12/14			■	■	■			4.000	

PROYECTO	Fecha Inic/Fin	Antes de 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Inversión (miles €)	Subv. (FEDER)
URBANIZACIONES									28.183	
Acondicionamiento de la margen izquierda entre el muelle de Ríotinto y el de Pertrechos. 1ª fase	09/12								12.337	
Acondicionamiento de la margen izquierda entre el muelle de Ríotinto y el de Pertrechos. 2ª fase	12/14								9.000	
Acondicionamiento de la cuarta transversal	12/12								1.846	
Nuevos viales en Pol.Indust. Punta del Sebo próximos a N-442	16/16								1.000	
Adecuación banda de protección CN-442	16/16								1.000	
Zona de actividad logística	13/15								3.000	
REDES DE SERVICIO									13.898	
Recogida de aguas en los muelles Ing. Juan Gonzalo y Ciudad de Palos	13/15								3.000	
Red de saneamiento en el puerto exterior	16/16								2.300	
Estación de tratamiento de aguas en los muelles	15/15								1.500	
Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 1ª fase	11/12								2.098	
Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 2ª fase	12/12								1.646	
Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 3ª fase	13/13								1.354	
Terminal ferroviaria. Muelle Sur	13/15								2.000	
EDIFICIOS									11.223	
Ampliación de la oficina principal	16/16								1.700	
Edificio para PIF en el muelle Sur	12/14								3.500	
Ampliación del edificio de servicios portuarios	10/12								2.023	
Nueva lonja y locales en el muelle de Levante	12/14								4.000	



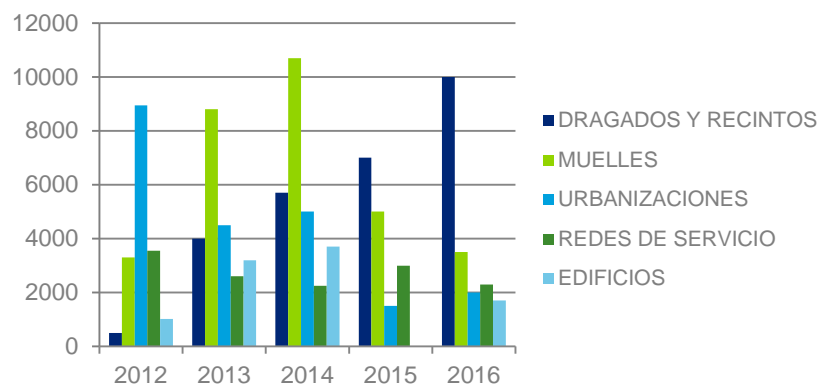
La inversión que suponen estos proyectos se distribuye del modo plasmado en los siguientes gráficos.

Se observa el esfuerzo inversor en las obras de dragado, aumentando hacia el final del lustro de previsión, en la medida en que se van abordando los dragados de la canal (y la zona de reviro en particular). Para entonces ya deberá estar ejecutado el Recinto nº4 de confinamiento de material dragado contaminado para poder acoger los volúmenes correspondientes (la segunda mayor obra en inversión para los próximos años).

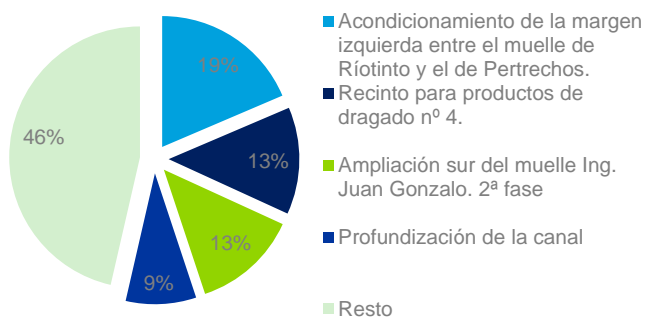
Las obras de mejora de los muelles, especialmente del Puerto Exterior, suponen el mayor montante de inversión; la mitad de éste corresponde a la Ampliación sur del muelle Ing. J. Gonzalo.

Sin embargo, la obra que recibirá una mayor inversión en los próximos años es la de Acondicionamiento de la margen izquierda entre el m. de Riotinto y el de Pertrechos.

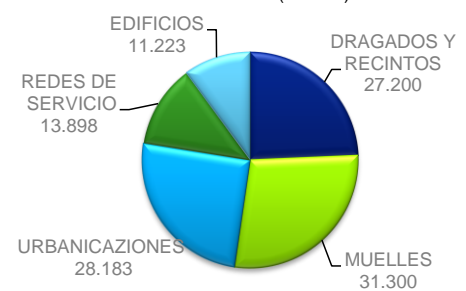
Previsiones de inversión en obra
(miles €)



Proyectos previstos de mayor inversión



Previsiones de inversión en obra
Total 2012-2016 (miles €)



Plano de proyectos previstos

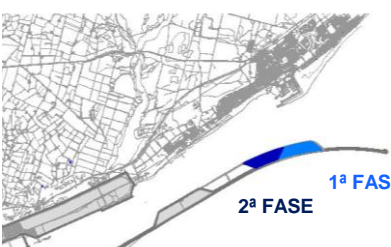
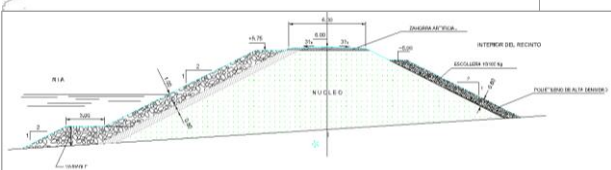
1. Recinto para productos de dragado nº 4. 1ª fase.
2. Recinto para productos de dragado nº4. 2ª fase.
3. Dragado para la nueva zona de reviro.
4. Profundización de la canal. 1ª fase.
5. Profundización de la canal. 2ª fase.
6. Profundización de la canal. 3ª fase.
7. Consolidación del muelle de Minerales.
8. Ampliación sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo. 2ª fase.
9. Relleno y consolidación de la Ampliación Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo
10. Ampliación pavimento del muelle de Minerales
11. Ampliación pavimento del muelle Ciudad de Palos
12. Pavimentación del muelle Sur
13. Ampliación pavimento del muelle Ingeniero Juan Gonzalo
14. Pavimentación Zona Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo
15. Ordenación zona pesquera muelle de Levante y Glorieta Norte
16. Acondicionamiento margen izq., entre el muelle de Riotinto y el de Pertrechos. 1ª fase.
17. Acondicionamiento margen izq., entre el muelle de Riotinto y el de Pertrechos. 2ª fase.
18. Acondicionamiento de la cuarta transversal.
19. Nuevos viales en el Polígono Industrial Punta del Sebo próximos a la N-442.
20. Adecuación banda de protección CN-442.
21. Zona de actividad logística.
22. Recogida de aguas en los muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos.
23. Red de saneamiento en el Puerto Exterior.
24. Estación de tratamiento de aguas en muelles.
25. Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 1ª fase.
26. Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 2ª fase.
27. Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 3ª fase.
28. Terminal ferroviaria. Muelle Sur.
29. Ampliación de la oficina principal.
30. Edificio para PIF en el muelle Sur.
31. Ampliación del edificio de servicios portuarios.
32. Nueva lonja y locales en el muelle de Levante.



Proyectos previstos

Dragados y recintos

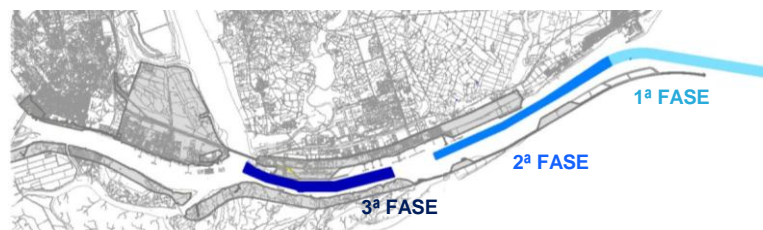
RECINTO PARA PRODUCTOS DE DRAGADO Nº 4	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Dado el carácter prioritario y urgente de esta obra para la Autoridad Portuaria, se ha dividido en dos fases para agilizar su tramitación ambiental.</p> <p>Se pretende crear un nuevo recinto para confinar materiales contaminados procedentes de los dragados realizados en el Puerto.</p> <p>La ejecución de este recinto permitirá continuar dragando una vez se haya agotado la capacidad de almacenamiento del recinto nº 3. Se ha estimado que la entrada en servicio de esta 1ª fase será necesaria a finales del año 2014, considerando el volumen de dragado anual y la capacidad de los recintos actuales. Se ha estimado que la entrada en servicio de la 2ª fase será necesaria a partir de 2017.</p> <p>El depósito de la 1ª fase tendrá aproximadamente una capacidad de 900.000 m3 y el de la 2ª fase de 600.000 m3.</p> <p>Las obras consistirán en la construcción de un muro en la margen derecha de la Ría de Huelva, adosado al dique de contención de arenas Juan Carlos I.</p> <p>La sección tipo estará constituida por un núcleo de suelo suficientemente impermeable protegido con escolleras.</p>	2012 / 2014	10.200 (subv. FEDER)	Recinto para productos de dragado nº 4. 1ª fase.
	2015 / 2016	5.000 (subv. FEDER)	Recinto para productos de dragado nº 4. 2ª fase.

DRAGADO PARA NUEVA ZONA DE REVIRO	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>La ejecución de esta inversión permitirá facilitar las maniobras de los buques Q-flex con destino al Pantalán de Enagas.</p> <p>La inversión consiste básicamente en dragar, mediante draga de succión en marcha, un volumen aproximado de 750.000 m³, creando un área de reviro mayor que la existente, con una profundidad de 12,30 m sobre la BMVE.</p> <p>El vertido del material dragado se hará en mar abierto, dentro de los depósitos que tradicionalmente tiene autorizados la Autoridad Portuaria de Huelva, salvo el material contaminado que será vertido en los recintos de confinamiento del Puerto.</p> <p>Se ha desarrollado un estudio de simulación de maniobra de buques con objeto de diseñar con mayor exactitud las dimensiones necesarias para este área de reviro.</p>	2015/ 2016	2.000 (subv. FEDER)	Dragado para nueva zona de reviro.



PROFUNDIZACIÓN DE LA CANAL	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Con esta obra se pretende mejorar las condiciones competitivas del Puerto.</p> <p>La obra aumentará el calado de las diferentes zonas de la canal de navegación de la Ría de Huelva, para mejorar la oferta portuaria, adaptando las aguas navegables al tamaño creciente de los buques mercantes.</p> <p>Se profundizará la primera parte de la canal del Puerto en la 1ª fase, un segundo tramo en la 2ª, y el último tramo en la 3ª, para permitir la entrada y salida de buques con mayores dimensiones.</p> <p>Los nuevos muelles construidos permiten mayores calados que los actuales, por lo que es conveniente profundizar la canal para aprovechar al máximo estas infraestructuras.</p>	2015 / 2015	4.000 (subv. FEDER)	Profundización de la canal. 1ª fase
	2016 / 2016	3.000	Profundización de la canal. 2ª fase
	2016 / 2016	3.000	Profundización de la canal. 3ª fase

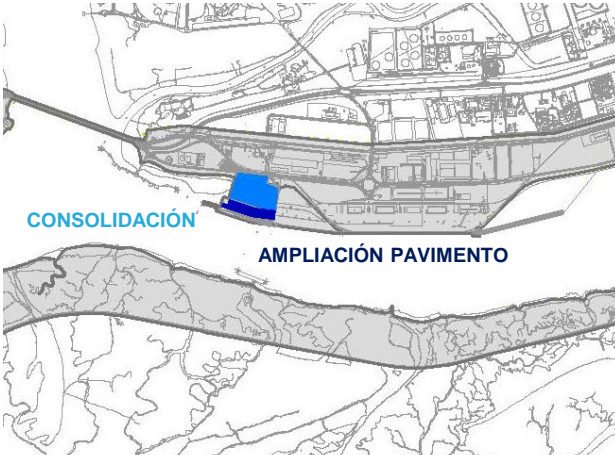


Muelles

MUELLE DE LEVANTE	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Esta actuación tiene por objeto remodelar la actual zona de los locales de exportadores.</p> <p>Al mismo tiempo, se aprovechará para redimensionar los espacios necesarios y ordenar el uso del resto del muelle para adaptarlo a las necesidades futuras.</p> <p>Dentro de esta inversión está previsto re-urbanizar la zona, mediante la ejecución de nuevos pavimentos y redes de servicios.</p> <p>Asimismo se rellenará sobre la marisma una zona adyacente a la actual glorieta, sobre la que se creará una plaza mirador.</p>	2012 / 2014	4.000	Ordenación pesquera del muelle de Levante y Glorieta Norte

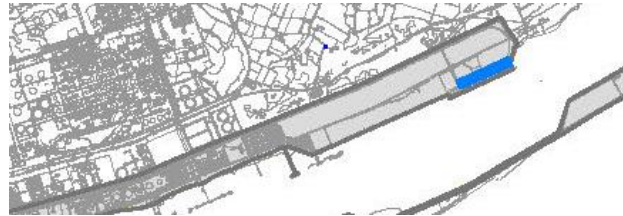


MUELLE DE MINERALES	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>La ejecución de la obra de Remodelación del cargadero de mineral supuso la construcción de un muelle de 100 metros de anchura, dejando desde esta línea hasta la carretera que discurre paralela a la ría, un recinto sin rellenar.</p> <p>Una vez rellenado el recinto, se hace necesario consolidar el terreno para poder poner en uso la nueva superficie generada, adosada al muelle de Minerales.</p> <p>Finalizada la consolidación de los terrenos, se pretende ampliar la superficie pavimentada en el muelle Minerales, lo que supone ponerlo en mejores condiciones para la explotación dicha zona.</p> <p>La inversión del proyecto de Consolidación del muelle de Minerales consistirá básicamente en tratar el relleno para mejorar el comportamiento geotécnico del suelo, de la zona trasera del muelle de mineral, puesto que esta superficie se utilizará como futura explanada de acopio.</p> <p>El tipo de tratamiento será mediante precarga.</p> <p>El proyecto de Ampliación pavimento del muelle de Minerales consiste en la pavimentación con un paquete de firme similar al existente en otras explanadas portuarias.</p>	2012 / 2014	1.800	Consolidación del muelle de Minerales
	2015 / 2015	1.000	Ampliación pavimento del muelle de Minerales



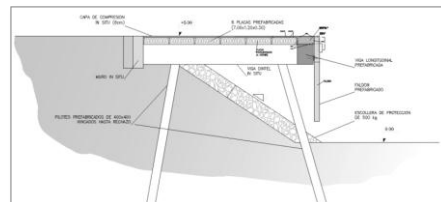
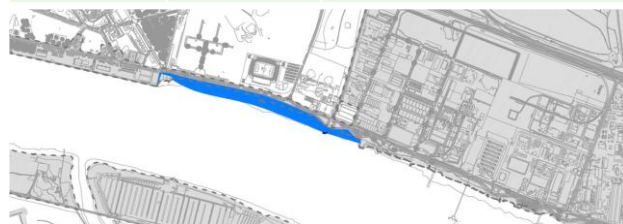
MUELLE CIUDAD DE PALOS	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Con esta inversión se pretende aumentar la superficie pavimentada en el Muelle Ciudad de Palos, con la consecuente mejora de cara a la explotación de esta superficie que actualmente se encuentra en terrizo.</p> <p>Este proyecto contempla que se pavimentará con mezcla bituminosa en caliente, con lo que se incrementará de manera importante la capacidad de acopio del muelle.</p>	2012 / 2012	1.000	Ampliación pavimento del muelle Ciudad de Palos
MUELLE INGENIERO JUAN GONZALO (ZONA NORTE)	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>En la actualidad, el Muelle Ingeniero Juan Gonzalo no se encuentra pavimentado en su totalidad, quedando unas superficies en la parte posterior del mismo con firme provisional. Con esta actuación se pretende solventar estas carencias, quedando la totalidad de la superficie en las mismas condiciones, con el consecuente beneficio para la explotación del mismo.</p> <p>La inversión consiste en la pavimentación con mezcla bituminosa en caliente con un paquete de firme similar al existente en otras explanadas portuarias.</p>	2012 / 2012	1.000	Ampliación pavimento del muelle Ingeniero Juan Gonzalo (Zona Norte)
AMPLIACIÓN SUR DEL MUELLE ING. JUAN GONZALO	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Los proyectos de Ampliación Sur del muelle Ing. Juan Gonzalo (1ª y 2ª fase) suponen la construcción de un muelle de cajones de 600 m de longitud. Dejarán desde esta alineación hasta la carretera que discurre paralela a la ría, un recinto que, una vez terminada la 2ª fase, se procederá a rellenar y posteriormente consolidar; a continuación se pavimentará la zona. Estas intervenciones permitirán poner en uso el nuevo espacio generado adosado al muelle Ing. Juan Gonzalo.</p> <p>La 2ª fase de la ampliación consistirá en la ejecución de la mota de cierre lateral así como de la superestructura del muelle. Esta actuación también contempla el resto de obras necesarias para dejar esta zona sur operativa, incluyendo el relleno inicial de su parte posterior y el equipamiento náutico.</p> <p>El proyecto siguiente consistirá en rellenar con un material limpio que permita utilizar esta superficie como explanada de muelle y, posteriormente, tratar el relleno para mejorar el comportamiento geotécnico de la zona trasera al muelle, puesto que será utilizada como futura explanada de acopio.</p> <p>En la siguiente inversión, se procederá a pavimentar con mezcla bituminosa en caliente con un paquete de firme similar al existente en otras explanadas portuarias, con el consecuente beneficio para la explotación del muelle.</p>	2012 / 2014	15.000 (Subv. FEDER)	Ampliación sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo. 2ª fase
	2015 / 2016	4.500	Relleno y consolidación de la ampliación sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo
	2015 / 2016	2.000	Pavimentación de Zona Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo

MUELLE SUR	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Con esta inversión se pretende ampliar la superficie pavimentada en el Muelle Sur, lo que supone poner en mejores condiciones la de explotación dicha zona.</p> <p>El proyecto consiste en la pavimentación con mezcla bituminosa en caliente con un paquete de firme similar al existente en otras explanadas portuarias.</p>	2012 / 2013	1.000	Pavimentación del muelle Sur



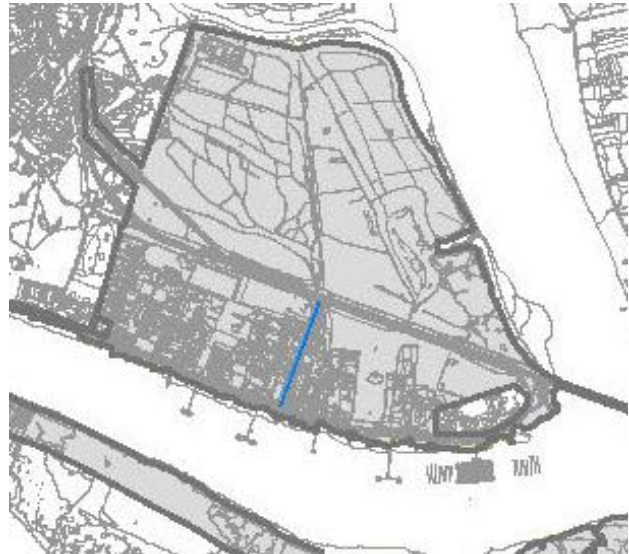
Urbanizaciones

MARGEN IZQUIERDA ENTRE EL MUELLE DE RIOTINTO Y EL DE PERTRECHOS	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Se pretende crear un paseo de ribera de, aproximadamente, 1 km de longitud y 80 m de anchura, a lo largo del primer tramo de la Avda. Francisco Montenegro. Esta zona, a construir sobre terrenos de marisma, permitirá acercar al ciudadano a la Ría y mejorará las condiciones medioambientales de la zona.</p> <p>La inversión de la 1ª fase consiste básicamente en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de una mota de cierre que permita crear el límite del paseo marítimo sobre la ría. • Relleno del trasdós de la estructura de cierre en fases para generar la superficie sobre la que se asentará el paseo. • Ejecución de la infraestructura sobre la mota de cierre. <p>La 2ª fase dotará a la zona generada en la inversión anterior de las instalaciones y servicios necesarios para su uso público. Incluirá la ejecución de Acerados, caminos, zonas verdes ajardinadas, miradores, embarcaderos, fuentes públicas, etc. Asimismo está prevista la ejecución de redes de saneamiento, abastecimiento, electricidad, alumbrado público, etc.</p>	2009 / 2012	12.337	Acondicionamiento de la margen izquierda entre el muelle de Riotinto y el de Pertrechos. 1ª fase
	2012 / 2014	9.000	Acondicionamiento de la margen izquierda entre el muelle de Riotinto y el de Pertrechos. 2ª fase



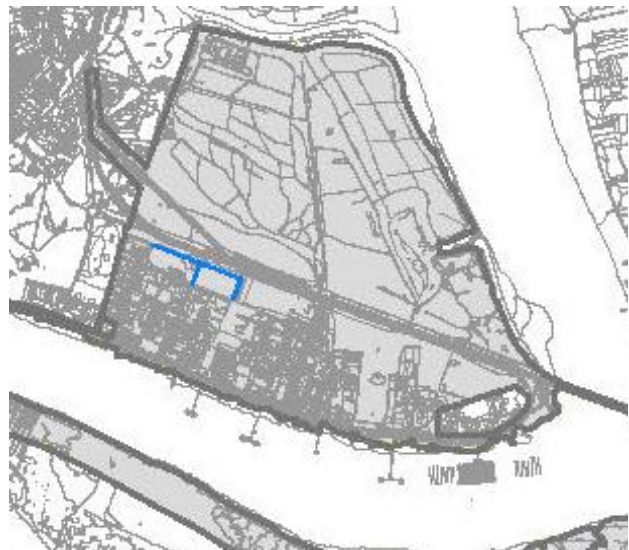
CUARTA TRANSVERSAL
<p>La actuación proyectada se concibe como una continuación de las sucesivas inversiones que la Autoridad Portuaria de Huelva ha venido realizando en el Polígono Industrial de la Punta del Sebo, según se recoge en el Plan Especial de Ordenación del Puerto de Huelva.</p>
<p>Una vez terminado el vial de conexión entre la Tercera y la Cuarta Transversal, se hace necesario habilitar esta última para integrarla dentro del Polígono de la Punta del Sebo.</p>
<p>Esta actuación incluye la urbanización de la carretera, dotándola de nuevo saneamiento, acerado, alumbrado público, pavimento y zonas de aparcamiento, acorde con el resto del Polígono.</p> <p>Con la ejecución de esta actuación se prestara un mejor servicio a los usuarios en régimen de concesión.</p>

Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
2012 / 2012	1.846	Acondicionamiento de la cuarta transversal



NUEVOS VIALES EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL PUNTA DEL SEBO
<p>Esta inversión consiste en ir ejecutando nuevos viales en el polígono industrial Punta del Sebo, se prevé la ejecución de dos nuevos viales.</p>
<p>Con la ejecución de esta actuación se prestara un mejor servicio a los usuarios en régimen de concesión.</p>

Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
2016 / 2016	1.000	Nuevos viales en el Polígono Industrial Punta del Sebo próximos a la N.442



BANDA DE PROTECCIÓN N-442	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>La finalidad de esta actuación es la de adecuar la franja de terreno anexa a la CN – 442 para mejorar su calidad paisajística.</p>	2016 / 2016	1.000	Adecuación banda de protección CN-442
<p>La inversión consiste en la explanación de la superficie y la posterior plantación de especies vegetales.</p>			

ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>El marco estratégico de la Autoridad Portuaria de Huelva aprobado en el año 2000, contempla el desarrollo de una zona de actividades logísticas (ZAL).</p>	2013 / 2015	3.000	Zona de actividad logística
<p>Una vez analizadas las posibles ubicaciones dentro de la zona de servicio del puerto, se ha optado por situarla en la zona denominada "Punta del Sebo", al disponer acceso a viarios de alta capacidad y con posibilidad de desarrollar una terminal ferroviaria en las proximidades.</p>			
<p>La inversión consiste en urbanizar una superficie de unos 210.000 m2 , comprendida entre la autoría H-30, antigua N-442, y el polígono de las transversales de la Punta del Sebo</p>			

Redes de servicio

LÍNEAS FERROVIARIAS	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>La actuación proyectada se concibe como un acondicionamiento de las líneas ferroviarias que existen en el terreno portuario con el fin de mejorar la circulación de los trenes aumentando su seguridad.</p> <p>Con la ejecución de esta actuación se prestara un mejor servicio a los usuarios en régimen de concesión.</p>	2011 / 2012	2.098	Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 1ª fase
	2012 / 2012	1.646	Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 2ª fase
	2013 / 2013	1.354	Acondicionamiento de líneas ferroviarias. 3ª fase

La actuación de acondicionamiento de las vías ferroviarias se divide en fases comprendiendo:

- 1ª fase: entre el **Paso de Las Metas** y el **Puente del Tinto**.
- 2ª fase: el Puerto Exterior, desde el **Puente sobre el río Tinto** hasta el **muelle Ingeniero Juan Gonzalo**.
- 3ª fase: termina las del resto del **Puerto Exterior**.

TERMIANL FERROVIARIA	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Ante la inminente implantación de una línea de trafico de contenedores en el muelle Sur, se hace necesario ejecutar unas instalaciones ferroviarias que permitan la intermodalidad.</p> <p>Aprovechando las infraestructuras ferroviarias de la Autoridad Portuaria que llegan hasta las inmediaciones del muelle Sur, se va a construir una terminal ferroviaria que permita la correcta carga y descarga de los contenedores.</p>	2013 / 2015	2.000	Terminal ferroviaria. Muelle Sur

SANEAMIENTO	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Con el proyecto <i>Recogida de aguas en los muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos</i> se pretende adecuar la red de saneamiento de ambos muelles para evitar los vertidos directos a la Ría.</p> <p>En esta inversión está previsto acometer la ejecución de nuevos colectores, restitución del pavimento afectado, construcción de arquetas de decantación-aliviadero y la conexión con la red que llevará las aguas hasta la depuradora.</p>	2013 / 2015	3.000	Recogida de aguas en los muelles Ingeniero Juan Gonzalo y Ciudad de Palos
<p>Las obras comprendidas en la actuación de <i>Estación de tratamiento de aguas en los muelles</i> tendrán como fin el tratamiento de las aguas recogidas en los muelles antes de su envío a la estación depuradora.</p>	2015 / 2015	1.500	Estación de tratamiento de aguas en los muelles
<p>Consistirá en la definición de los elementos necesarios para el tratamiento de aguas procedentes de los muelles.</p>	2016 / 2016	2.300	Red de saneamiento en el puerto exterior
<p>La finalidad de la inversión <i>Red de saneamiento en el puerto exterior</i> es la conexión de la red de saneamiento existente en el Muelle Sur con la red general del Puerto.</p> <p>Se prevé la ejecución de una red de saneamiento separativa que dará servicio a aproximadamente una superficie de 220 Ha.</p>			

Edificios

OFICINA PRINCIPAL	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Se pretende disponer de mayor superficie a la oficina de la Autoridad Portuaria de Huelva, dotando de espacio a los nuevos usos y necesidades.</p> <p>Definición de todos los elementos necesarios para que las obras queden totalmente definidas y susceptibles de ser ejecutadas.</p>	2016 / 2016	1.700	Ampliación de la oficina principal
<p>La finalidad de esta línea de inversión es la ampliación de un edificio destinado a varios servicios portuarios, con lo que se consigue una mejora en la prestación de estos servicios a la par que se produce una redistribución de los usos actuales.</p> <p>Esta línea de actuación consiste en la ejecución de las obras necesarias para ampliar un edificio destinado a diferentes servicios portuarios, incluyendo las fases de excavación, ejecución de estructuras, cerramientos e instalaciones.</p>	2010 / 2012	2.023	Ampliación del edificio de servicios portuarios

PUESTO DE INSPECCIÓN FRONTERIZA	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Con esta inversión se pretende dotar al muelle Sur de un Punto de Inspección Fronterizo para cumplir los preceptos necesarios para una correcta explotación de esta zona.</p> <p>Mediante esta actuación se ejecutan los trabajos necesarios para la construcción de esta nueva edificación, que incluye excavación, cimentación, ejecución de la estructura, cerramientos y cubierta, así como las instalaciones y servicios.</p>	2012 / 2014	3.500	Edificio para PIF en el muelle Sur
LONJA Y LOCALES EN EL MUELLE DE LEVANTE	Fecha Inicio / Fin	Inversión prevista (miles €)	Título
<p>Construir una nueva lonja que sustituya a las actuales instalaciones que han quedado obsoletas y se encuentran en deficiente estado de conservación.</p> <p>Esta nueva lonja iría dotada de tecnologías que faciliten su actividad, y será dimensionada en base a los volúmenes de pesca que actualmente operan.</p> <p>Esta inversión consiste en la ejecución de la edificación necesaria para albergar a una nueva lonja, incluyendo cimentación, estructuras, cerramientos, redes de servicio y equipamiento.</p>	2012 / 2014	4.000	Nueva lonja y locales en el muelle de Levante

Proyectos de inversión privada previstos

Las inversiones ajenas a la Autoridad Portuaria de Huelva, a asumir por las empresas privadas interesadas, que se prevén en el mismo período son:

DENOMINACIÓN DE LA INVERSIÓN	Objeto	Empresa	Invers. (miles €)	Ant. 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y sig.
DIRECTAMENTE RELACIONADAS CON EL TRÁFICO PORTUARIO			218.795							
Ampliación de la concesión administrativa de su titularidad destinada a construir una Refinería de aceites vegetales, en el Puerto Exterior.	Refinería de aceites vegetales	Lípidos Santiga Huelva, S.L.	17.110							
Ampliación del pantalán Reina Sofía	Ampliación pantalán.	Compañía Española de Petróleos, S.A.	14.278							
Adaptación de una toma de agua como atraque para buques de graneles líquidos en la Punta del Sebo.	Ampliación de los atraques en pantalán de servicio	Atlantic Copper, S.A.	2.056							
Centro logístico para almacenaje, comercialización en primera venta y distribución de pescados y mariscos.	Centro logístico para almacenaje, comercialización, distribución de pescados y mariscos.	Distribuidora Mariscos Rodríguez, S.A.(Dimarosa)	8.648							
Actualización del sistema de Boil-off de su planta de almacenamiento y regasificación de GNL	Optimización del proceso de recuperación de los gases generados (boil-off)	Enagás, S.A.	15.424							
Tendido de una conducción de fuelóleos desde las instalaciones de CEPESA en la refinería de la Rábida hasta el parque de almacenamiento de Decal en el Puerto Exterior	Tendido de una conducción de fuelóleos	Compañía Española de Petróleos, S.A.	4.798							
Sustitución parcial de tubería abastecimiento de crudo y obras adicionales.	Sustitución tubería crudo	Compañía Española de Petróleos, S.A.	49.746							
Explotación de una Terminal Marítima de Pasajeros y rampa ro-ro para carga rodada de mercancías.	Terminal Marítima	Naviera Armas, S.A.	1.224							
Centro tecnológico de micronutrición para la producción de nutrientes principales, secundarios y oligoelementos, destinados a la nutrición vegetal y animal, en el Puerto Exterior.	Centro tecnológico de micronutrición	Fertinagro Sur, S.L.	10.000							
Ampliación de atraques.	Construcción y explotación de una instalación náutico-deportiva.	Real Club Marítimo de Huelva	831							
Construcción de un edificio de control y servicios generales.	Terminal para tráfico de graneles en general.	Atlantic Copper, S.A.	72							
Instalación de una tubería de GRE (epoxi reforzado con fibra de vidrio) en el interior de la línea submarina de descarga de crudo que abastece a la Refinería La Rábida, en el tramo que discurre bajo el canal del Padre Santo.	Terminal flotante y tubería submarina.	Compañía Española de Petróleos, S.A.	2.999							

DENOMINACIÓN DE LA INVERSIÓN	Objeto	Empresa	Invers. (miles €)	Ant. 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y sig.
DIRECTAMENTE RELACIONADAS CON EL TRÁFICO PORTUARIO			218.795								
Conexión de las líneas Off-Sites de la Planta de Biodiesel "La Rábida" con Biosur y Decal.	Tendido de tuberías para el transporte de biodiesel, metanol y aceites.	Bio-Oils Huelva, S.L.	80								
Modificación parcial del trazado del tramo terrestre de la tubería de abastecimiento de crudo.	Terminal flotante y tubería submarina.	Compañía Española de Petróleos, S.A.	8.808								
Sustitución de brazos marítimos de carga del atraque Sur del Muelle Petroleros.	Red de tuberías en el Muelle Petroleros.	Compañía Española de Petróleos, S.A.	2.125								
Modificación por ampliación de superficie e instalaciones en la Terminal del Puerto Exterior	Terminal para tráfico de graneles en general.	Atlantic Copper, S.A.	223								
Instalación para la recepción de desechos generados por los buques en su Terminal.	Recepción de desechos Marpol anexo I y II.	Decal España, S.A.	97								
Recepción y almacenamiento de ácido sulfúrico en el Puerto Exterior.	Recepción y almacenamiento de ácido sulfúrico en el Puerto Exterior.	Tioxide Europe, S.L.	76								
Carga y descarga de graneles líquidos en el Puerto Exterior.	Carga y descarga de graneles líquidos en el Puerto Exterior.	Fertinagro Sur, S.L.	200								
Estimación de otras inversiones relacionadas con el tráfico portuario		Varios	80.000								
INSTALACIONES INDUSTRIALES			59.347								
Instalación de una planta de valorización de residuos de la construcción en el Polígono Industrial de la Punta del Sebo	Instalación de una planta de valorización de residuos de la construcción	Contenedores Onuba, S.A.	84								
Instalación Unidad de producción de oxígeno	Unidad de producción de oxígeno	Air Liquide Ibérica de Gases, S.L.U.	3.444								
Instalaciones de evacuación planta fotovoltaica de 500 KW en Terminal Marítima de Huelva	Instalaciones de evacuación planta fotovoltaica de 500 KW	Terminal Marítima de Huelva, S.L.	116								
Instalaciones de evacuación planta fotovoltaica de 1 MW en Terminal Marítima de Huelva	Instalaciones de evacuación planta fotovoltaica de 1 MW	Terminal Marítima de Huelva, S.L.	116								

DENOMINACIÓN DE LA INVERSIÓN	Objeto	Empresa	Invers. (miles €)	Ant. 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y sig.
INSTALACIONES INDUSTRIALES			59.347								
Instalación fotovoltaica conectada a la red de 500 KW en Terminal Marítima de Huelva	Instalación fotovoltaica conectada a red de 500 KW	Terminal Marítima de Huelva, S.L.	2.841								
Instalación fotovoltaica conectada a la red de 1 MW en Terminal Marítima de Huelva	Instalación fotovoltaica conectada a red de 1 MW	Terminal Marítima de Huelva, S.L.	5.276								
Adecuación y actividad de nave para la transformación y comercialización de productos de la pesca.	Comercialización de pescados y mariscos.	Pescados y Mariscos Sánchez de la Campa, S.L.	200								
Mejoras de espacios en la fachada oeste de la nave de electrolisis.	Planta de fundición y refinería de cobre, instalaciones auxiliares y terminal para tráfico de graneles en general.	Atlantic Copper, S.A.	409								
Proyecto básico de instalaciones para servicios de catering.	Centro de convenciones, celebraciones y restauración.	Celebraciones Cartuja, S.L.U.	328								
Adecuación e instalación de nave industrial para taller de vehículos, especialidad en chapa y pintura.	Taller de servicio de vehículos para empresas del transporte.	Onoba Auxiliar de la Carrocería, S.L.	41								
Reparación de la línea de suministro de energía eléctrica subterránea 15 KV.	Planta de almacenamiento de anhídrido carbónico líquido.	Sociedad Española de Carburos Metálicos, S.A.	50								
Adecuación de nave para comercio al por mayor, elaboración y transformación de productos de la mar y acuicultura.	Manipulación y comercialización de pescados y mariscos.	D. José María Sánchez Blanco	1.234								
Adaptación, actividad de parcelas destinadas a gestión de residuos no peligrosos y centro autorizado de tratamiento de vehículos al final de su vida útil y seguridad y salud.	Centro de gestión de residuos.	Chatarras y Demoliciones, S.L.U.	107								
Construcción de nueva planta de generación eléctrica en la planta de Regasificación en el Puerto Exterior.	Planta de generación eléctrica	Enagás, S.A.	13.467								
Introducción de mejoras ambientales en fábrica de polifosfatos, pigmentos y actividades complementarias en Punta del Sebo	Mejoras ambientales en fábrica	FMC Foret, S.A.	304								

DENOMINACIÓN DE LA INVERSIÓN	Objeto	Empresa	Invers. (miles €)	Ant. 2011	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 y sig.
INSTALACIONES INDUSTRIALES			59.347								
Construcción de dos módulos auxiliares para el almacenamiento de equipos y materiales en la concesión administrativa.	Almacenamiento, tratamiento y comercialización de combustibles sólidos.	García-Munté Energía, S.L.	34								
Instalación de un surtidor de combustible para embarcaciones.	Construcción y explotación de instalaciones náutico deportivas.	Real Club Marítimo de Huelva	103								
Sustitución de la caseta de vigilancia existente en la concesión administrativa de su titularidad del Puerto Exterior.	Sustitución de la caseta de vigilancia del pantalán.	Enagás, S.A.	139								
Legalización de obras construidas en la concesión administrativa destinada a centro de almacenamiento y suministro de G.L.P.	Ampliación de las instalaciones de la concesión administrativa.	Gas-Auto, S.C.A.	72								
Centro de manipulación, empaquetado y venta de pescados y mariscos.	Centro de manipulación, empaquetado y venta de pescados y mariscos.	Mariscos Méndez, S.L.	675								
Construcción de un vial de acceso a la subestación eléctrica.	Vial de acceso a la subestación de colón 220 kv	Red Eléctrica de España, S.A.U.	307								
Estimación otras inversiones en instalaciones industriales		Varios	30.000								
OTRAS			1.376								
Reforma y adecuación de nave para centro deportivo multifuncional y servicios complementarios de: cafetería, tienda deportiva y guardería infantil.	Centro deportivo.	D. José Miguel Lahuerta Subías	150								
Ocupación de dominio público para recogida y transferencia de residuos Marpol V en el Puerto Exterior.	Recogida y transferencia de residuos.	Alex Huelva, S.L.	75								
Explotación de un Bar/Cafetería-Restaurante.	Bar/Cafetería-Restaurante.	Grupo Hostelero Bonilla, S.L.U.	100								
Instalación de antenas de telefonía móvil	Instalación antenas de telefonía móvil	Telefónica Móviles, S.A.	51								
Estimación otras inversiones		Varios	1.000								
INVERSIONES EN CONEXIÓN CON ZONA PORTUARIA			42.255								
Ampliación de la capacidad de almacenamiento mediante la construcción de un quinto tanque de 150.000 m3 de GNL.	Construcción de un 5º tanque de almacenamiento de GNL	Enagás, S.A.	42.255								

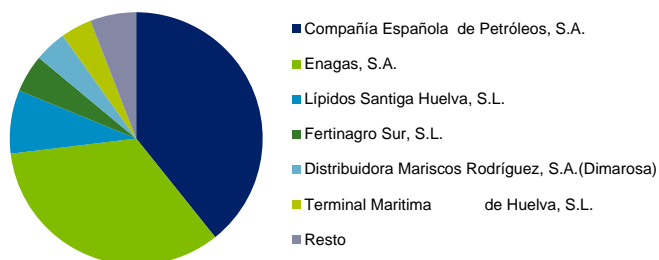
De los distintos grupos de inversión privada, la distribución es la siguiente, predominando las directamente relacionadas con el tráfico portuario, colaborando con el desarrollo del Puerto:

Tipología de inversión privada

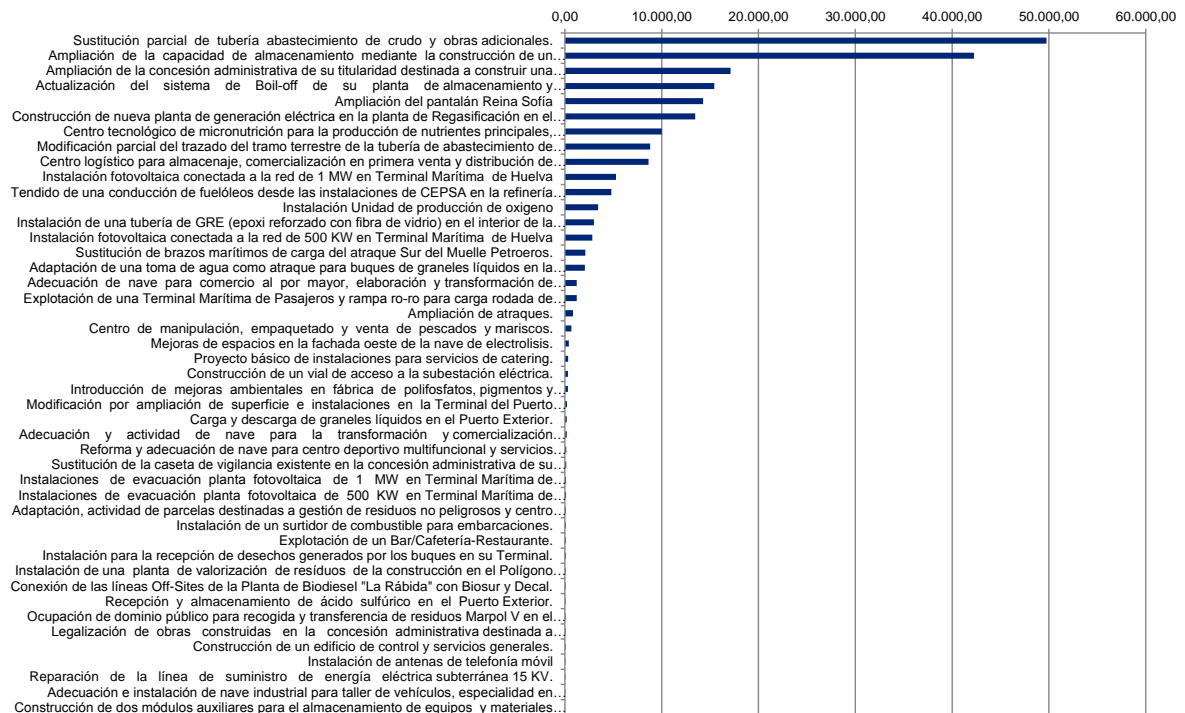


De estos proyectos, las empresas que mayor inversión está previsto que aborden son CEPSA y Enagás:

Distribución de la inversión privada por empresas



Proyectos de inversión privada previstos. Inversión (miles €)



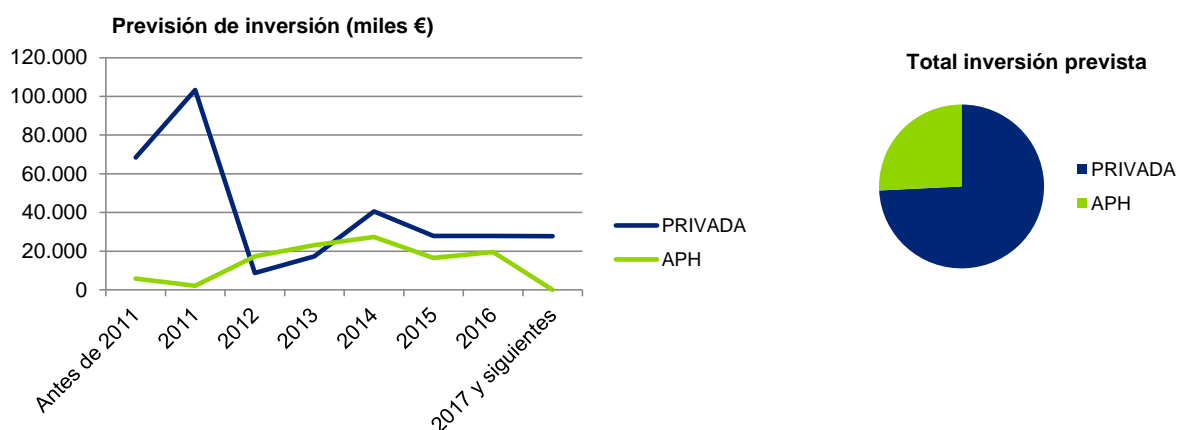
Plano de proyectos de inversión privada previstos

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Pescados y mariscos Sánchez de la Campa, S.L.
Adecuación y actividad de nave para la transformación y comercialización de productos de la pesca en el Polígono Pesquero Norte. 2. D. Jose María Sánchez Blanco
Adecuación de nave para comercio al por mayor, elaboración y transformación de productos del mar y acuicultura en el Polígono Pesquero Norte. 3. Dragado Fertinagro Sur, S.L.
Centro tecnológico de micronutrición para la producción de nutrientes principales, secundarios y oligoelementos, destinados a la nutrición vegetal y animal en el polígono industrial de la Punta del Sebo. 4. Terminal Marítima de Huelva, S.L.
Instalación de una planta fotovoltaica sobre la cubierta de las naves de la concesión administrativa de su titularidad, situada en el puerto exterior. 5. Atlantic Copper, S.A.
Modificación por ampliación de superficie e instalaciones en la terminal del Puerto Exterior. | <ol style="list-style-type: none"> 6. Tioxide Europe, S.L.
Recepción y almacenamiento de ácido sulfúrico en el Puerto Exterior. 7. Fertinagro Sur, S.L.
Carga y descarga de graneles líquidos en el Puerto Exterior. 8. Enagás, S.A.
Sustitución de caseta de vigilancia existente en la concesión administrativa de su titularidad situada en el Puerto Exterior. 9. Compañía Española de Petróleos, S.A. (Cepsa).
Sustitución parcial de tubería submarina de abastecimiento de crudo y obras adicionales en el Puerto Exterior. 10. Decal España, S.A.
instalación para la recepción de desechos generados por los buques de su terminal en el Puerto Exterior. 11. Lípidos Santiga Huelva, S.L.
Ampliación de la concesión administrativa de su titularidad destinada a construir una refinería de aceites vegetales, en el Puerto Exterior. |
|--|--|



Proyectos de inversión privada previstos

Si se compara el total de inversiones previstas entre 2012 y 2016 abordadas por la Autoridad Portuaria de Huelva y por empresas privadas, se observa que la inversión privada supera a la de la APH, sobresaliendo en presupuesto significativamente de estas inversiones privadas la sustitución de la tubería de crudo de CEPSA y la construcción del quinto tanque de almacenamiento de GNL de Enagás.



Conclusiones Ausencia de un Plan Director de Inversiones, para el desarrollo de futuras infraestructuras.

Conforme a los tráficos existentes en la actualidad, las capacidades e infraestructuras actuales del puerto soportan correctamente el tráfico existente.

El calado máximo actual del canal del puerto está condicionado a la sonda mínima en la entrada, la cual es de 11,30 metros, este calado máximo representa una debilidad frente a otros puertos próximos que poseen mayor calado para la búsqueda de tráficos transoceánicos.

El Puerto de Huelva utiliza la estrategia LandLord, la inversión realizada en instalaciones portuarias corren a cuenta de las empresas concesionadas, siendo un puerto de alto reconocimiento en instalaciones.

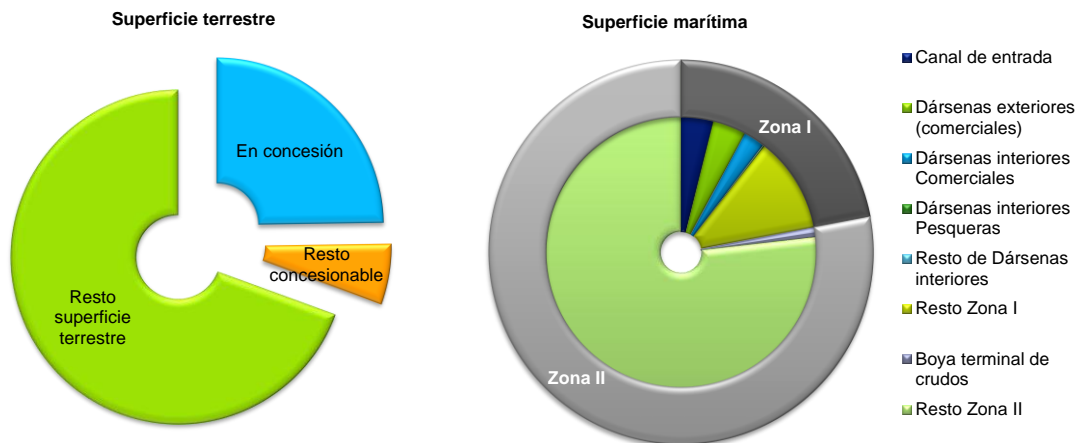
Las inversiones a realizar entre 2012 y 2016 ascienden a 433.576 miles €, de los cuales el 26% será soportado por la APH.

Concesiones

La zona de servicio **terrestre** del Puerto de Huelva es la mayor del sistema portuario español, con más de 1.700 Ha.

Algo menos de un tercio es susceptible de acoger una concesión y, de este espacio concesionable, en 2011 estaba un 81% ocupado, ratio ligeramente mayor que en 2010.

En cuanto a la superficie de **flotación**, en el Puerto se miden 2.092 Ha en la Zona I, o interior de aguas portuarias, y 7.409 en la Zona II, o exterior. De esta última, el Segundo Modificado del Plan de Utilización de Espacios Portuarios proponía una ampliación de esta última que pasase a abarcar 12.947 Ha.

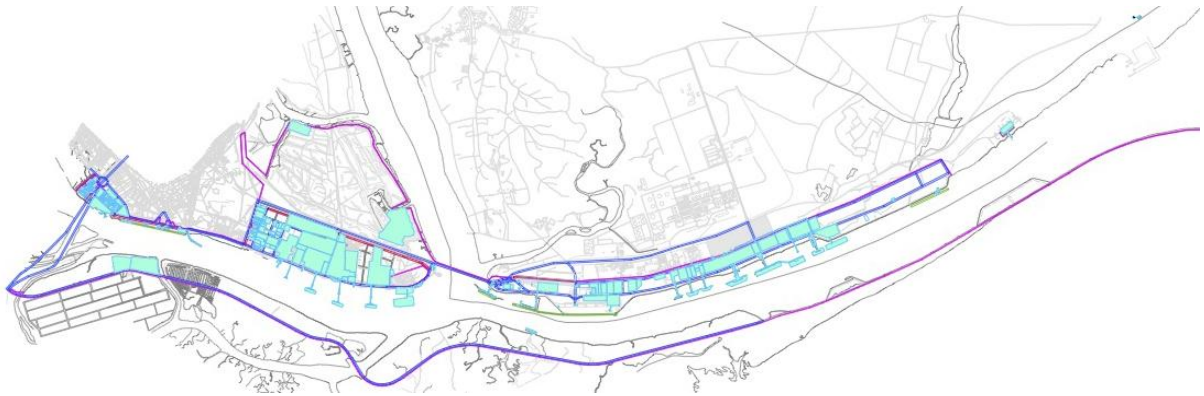


Fuente: APH.

Las concesiones vigentes se ubican de la siguiente manera sobre el Puerto de Huelva:

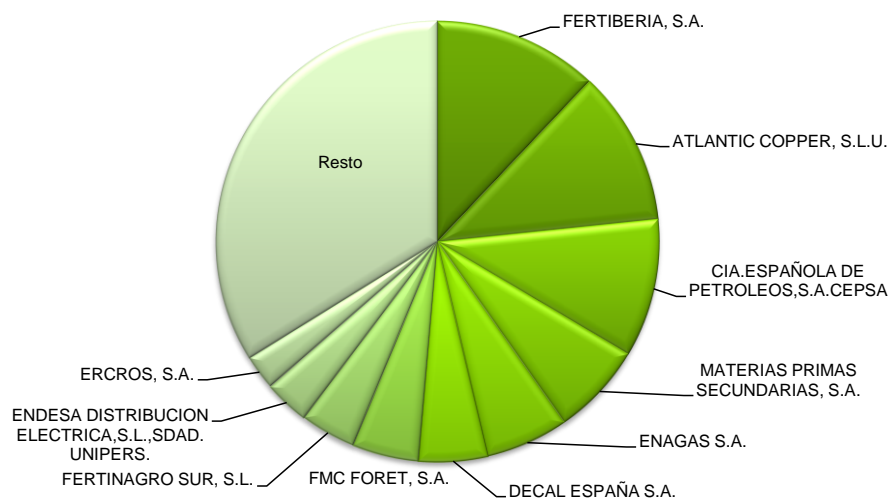
- Polígono Pesquero Norte: concesiones en su mayoría de pequeña superficie ligadas a la pesca. En los últimos años han ido retirándose algunas concesiones, especialmente al norte de los puentes sobre el Odiel.
- Muelle de Levante: alguna concesión que quedó libre ha sido recuperada, como es el caso de la nueva lonja.
- En las Transversales han terminado algunas concesiones en los últimos años. En esta zona y en Punta del Sebo existen varios espacios libres.
- En el Puerto Exterior resaltan en los últimos años la ocupación por Terminal Marítima de Huelva los títulos correspondientes a Siderúrgica Balboa, cuyo proyecto quedó paralizado y que ya no se encuentra entre las concesiones actuales, y la ubicación al sur desde 2010 de la autorización de Naviera Armas, que se vio acompañada únicamente durante 2011 por Mel Shipping.
- En las Marismas del Tinto únicamente se encuentran ocupados los espacios de la EDAR del Ayuntamiento y el almacenamiento de cenizas de piritas de Materias Primas Secundarias.
- En la margen derecha, protegida por las Marismas del Odiel, las salinas de Ercros y el Centro de Recepción.

La existencia de **más de 100 Ha libres en la zona sur del Puerto supone la infrautilización de estos espacios**, únicamente ocupados por la autorización de Naviera Armas en la actualidad, adecuados para tráficos limpios y prioritarios por su localización más próxima a la bocana, calado con respecto a muelles más interiores e inexistencia de vestigios por concesiones anteriores.



Al seleccionarse las diez empresas cuyas concesiones suponen la mayor superficie de ocupación en 2011, se observa que sobre las seis primeras se concentra el aproximadamente la mitad del conjunto de la superficie concesionada el mismo año (Fertiberia, Atlantic Copper, Cepsa, Materias Primas Secundarias S.A., Enagás y Decal).

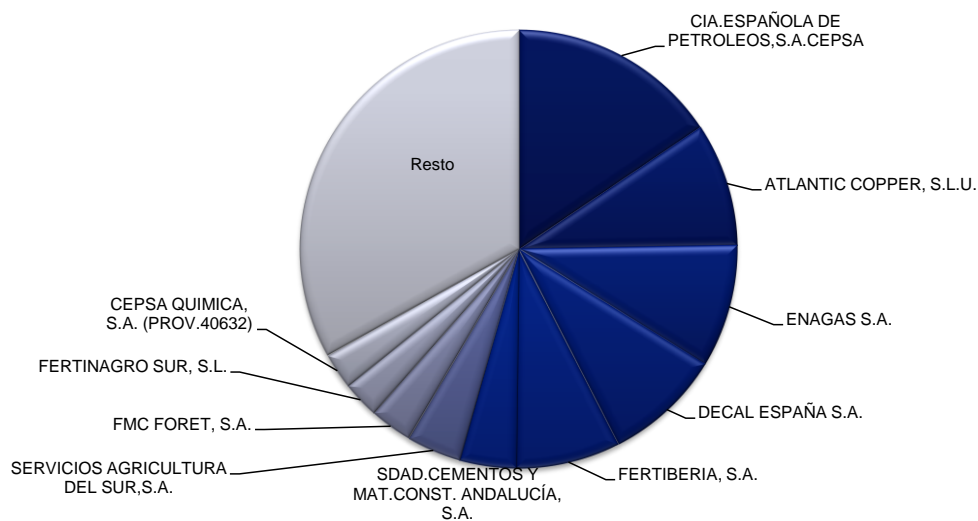
Distribución de la superficie según empresas concesionarias



Fuente: APH.

Realizando el mismo ejercicio pero en función del importe total que se relaciona con las concesiones, se obtiene que destacan las cinco mayores, abarcando la mitad del total (Cepsa, Atlantic Copper, Enagás, Decal y Feriberia, todas ellas incluidas entre las principales de la clasificación anterior).

Distribución del importe total según empresas concesionarias

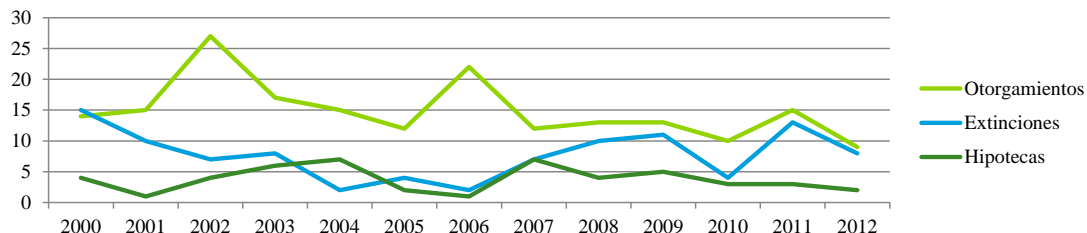


Fuente: APH.

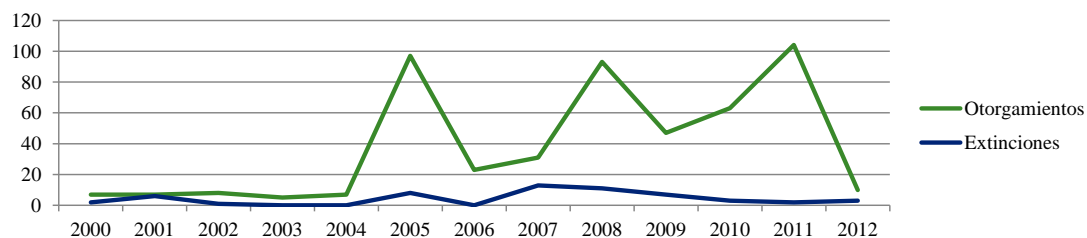
El Puerto es motor de la iniciativa privada, que actúa en el mismo a través de los títulos de concesión y autorización administrativa que se les otorga.

En los últimos años, se observa la evolución la evolución de ambas, con dientes en los sucesivos años. Se puede entrever un decrecimiento de las concesiones frente al aumento de las autorizaciones.

Concesiones administrativas



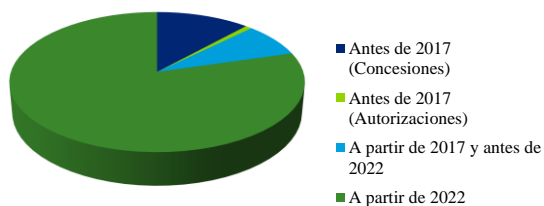
Autorizaciones administrativas



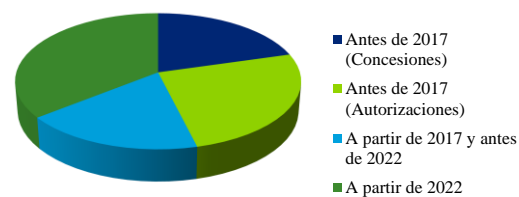
Fuente: APH.

Se observa una permanencia de los clientes a medio-largo plazo, atendiendo a la fecha de vencimiento de sus títulos de otorgamiento, incluyendo la mayoría de las marcadas anteriormente como principales empresas, que suponen la mayoría de la superficie ocupada

Distribución de la superficie otorgada según fecha de vencimiento



Distribución del número de títulos según fecha de vencimiento



Fuente: APH.

Conclusiones

Del total de la superficie terrestre del Puerto, 1.700 Ha, únicamente un tercio es concesionable, estando ocupado al 81% en 2011.

Aproximadamente el 50% de los terrenos en concesión se ha hecho con 6 empresas (Fertiberia, Atlantic Copper, Cepsa, Materias Primas Secundarias S.A., Enagás y Decal).

Del año 2011 al 2012 ha existido una fuerte caída en el otorgamiento de concesiones, pasando de otorgarse 104 a 10.

Carencia de una planificación de ordenación del suelo objeto de concesión, que racionalice el uso, objetos y políticas de precios.

Análisis Externo



Análisis Externo

Entorno Global

Análisis PEST-Entorno Global

Para el estudio del entorno global del puerto se ha utilizado el análisis PEST, que es la mejor alternativa para medir el entorno del Puerto de Huelva. Esta herramienta se compone de **factores Políticos, Económicos, Sociales y Tecnológicos** y mediante su aplicación nos permite conocer el potencial y la situación de un mercado, indicando específicamente su crecimiento o declive, lo que nos permitirá posteriormente revisar su posición estratégica.



Marco Político

<p>Ámbito nacional</p>	<p>El Sistema Portuario Español está compuesto Puertos de interés general, de titularidad estatal, y puertos de titularidad regional (deportivos, pesqueros o de refugio).</p> <p>En este sentido, el sistema portuario estatal está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno español.</p> <p>Dicho sistema se rige principalmente por el 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, que busca esencialmente dotar de una mayor autonomía financiera a los puertos, así como incrementar su competitividad.</p> <p>Asimismo, a nivel nacional destaca el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) que establece la hoja de ruta de la política estatal en estas materias. Las principales actuaciones que afectarán al transporte marítimo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aprobación de la Ley de Financiación del Transporte • Potenciación de la competencia de los puertos • Refuerzo de la presencia de España en organismos internacionales del sector transporte • Regulación del sector ferroviario y liberalización efectiva del transporte de viajeros
<p>Ámbito nacional</p>	<p>Por su parte, en el ámbito de Andalucía destaca el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía , 2007-2013 (PISTA) que plantea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de conexiones de Huelva con Sevilla mediante la ampliación de la capacidad de la Autovía A-49. • Conexión con Portugal mediante la realización del eje Huelva- Ayamonte y a partir de Huelva, garantizar el eje ferroviario transversal de Andalucía • Desarrollar la complementariedad y cooperación para lograr el funcionamiento en red del conjunto del sistema portuario y, en el ámbito marítimo-fluvial de Ayamonte, el estudio de viabilidad y en su caso, ampliación de una nueva dársena.
<p>Ámbito Internacional</p>	<p>En el marco de la Unión Europea, está vigente la <i>Estrategia Europea de Transporte 2050 o Libro Blanco del Transporte</i> que persigue la eliminación de los principales obstáculos y cuellos de botella en muchas zonas clave en los ámbitos de la infraestructura de transporte y la inversión, la innovación y el mercado interior. El objetivo de la estrategia es la creación de un espacio único europeo de transporte más competitivo y con una red de transporte plenamente integrada que enlace los diferentes modos y permita un cambio profundo en las pautas de transporte tanto de pasajeros como de mercancías, reduciendo las emisiones de carbono y la dependencia del petróleo.</p> <p>Asimismo, cabe destacar el desarrollo de la <i>Red transeuropea de transporte (RTE-T)</i> que se compone de infraestructuras de transportes (carreteras, vías férreas y vías navegables, autopistas del mar, puertos de navegación marítima e interior, y aeropuertos), así como de las correspondientes redes de sistemas de gestión del tráfico y de sistemas de localización y navegación.</p> <p>La inclusión del Puerto de Huelva así como de las principales conexiones viarias y ferroviarias en la Red transeuropea de transporte incidirá en la actividad que desarrolle el puerto a futuro. Así, la exclusión de la línea ferroviaria de la red básica transeuropea genera una deficiente conexión de Huelva con el resto del territorio europeo.</p>
<p>Ámbito Internacional (Portugal)</p>	<p>En Portugal, está vigente el <i>Programa Nacional da Política de Ordenamiento do Território (PNPOT)</i> que establece el marco objetivo esencial en el en materia de transportes y cuyo objetivo esencial es mejorar la competitividad del territorio y su integración en los espacios ibéricos, europeo, atlántico y global:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrar los Puertos de Sines, Setúbal y Lisboa en los corredores viarios y ferroviarios de acceso a España y al interior del continente • Integración de la red ferroviaria en las redes ibéricas y europea de pasajeros y mercancías • Ejecución de los viarios que aseguren relaciones entre España y Portugal (corredor del Sudoeste Ibérico) <p>La <i>Estrategia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)</i>, y su respectivo <i>Plano de Implementação (PIENDS)</i>, contempla dentro de sus objetivos principales reforzar las capacidad de las terminales especializadas del Puerto de Sines, la creación de una zona de actividades logísticas, la mejora de relaciones terrestres con España y desarrollo del corredor intermodal de mercancías.</p> <p>El <i>Plano Estratégico de Transportes 2008-2020 (PET)</i> define las actuaciones para el desarrollo de la conectividad internacional de Portugal a fin de asegurar el desarrollo del corredor intermodal de mercancías de Portugal (Lisboa, Setúbal y Sines) con el Español (Algeciras) con la red transeuropea de transporte.</p>
<p>Austeridad presupuestaria</p>	<p>Los efectos de la crisis económica han puesto de relieve la necesidad de reducir el déficit público mediante la imposición de presupuestos muy austeros. En concreto, los presupuestos Presupuestos Generales para 2013 prevén un recorte global del Ministerio de Fomento del 8,45% y del 4,8% para Puertos del Estado y las 28 autoridades portuarias.</p>

Marco Político

Esta reducción presupuestaria y la previsión de la contención de la inversión pública en los próximos años se traducirá en un aumento de la inversión privada en detrimento de las inversiones públicas. Ello incidirá en la actividad a futuro del Puerto de Huelva en las inversiones portuarias a futuro, así como el desarrollo de la red viaria y ferroviaria que conecta el puerto con sus hinterland actual y potencial.

Ámbito competencial entorno

- Dispersión de competencias entre ayuntamientos, diputación y estado del entorno geográfico del puerto.
- Núcleos de población y conectividad con los núcleos de población
- Red logística de Andalucía

Normativa medioambiental

A nivel estatal:

- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Ley 16/2002, de 1 de Julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el Desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Especial Protección y del Catálogo de Especies Amenazadas.
- Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad
- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medioambiente
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Normativa medioambiental

A nivel autonómico

- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental
- Ley 8/2003 de la Flora y la Fauna Silvestres
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.
- Decreto 7/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020.
- Decreto 5/2012, de 17 de enero, por el que se regula la autorización ambiental integrada y se modifica el Decreto 356/2010, de 3 de agosto, por el que se regula la autorización ambiental unificada.
- Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Marco Económico

<p>Situación Económica actual de España</p>	<p>Las previsiones macroeconómicas publicadas a partir del mes de octubre por distintos organismos (FMI, UE, OCDE y Gobierno de España) indican que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • España estará en recesión hasta finales 2013, con una estimación media de los distintos organismos de una contracción del PIB nacional del - 0,98%. Asimismo, se espera una ligera mejora de la economía nacional a partir de 2014, con un incremento del PIB en torno al 0,92%. • Asimismo, es especialmente significativo el elevado grado de desempleo en España (25,02% en noviembre de 2012). En este sentido, se estima, a excepción del Gobierno Español, un incremento de la tasa de desempleo, cifrándose como límite máximo en el 26,8% en 2014 (OCDE). • La Balanza por Cuenta Corriente española es deficitaria en 2012 (-1,9% a -2,4% del PIB según el organismo), estimándose una mejora de la misma para los próximos años, situándose en saldos positivos en 2014. <p>Asimismo, el entorno económico Español viene enmarcado por una difícil situación de las Administraciones Públicas españolas, estando en proceso de estabilización presupuestaria a través de la aplicación de distintos planes de austeridad que el objeto de cumplir los objetivos de déficit establecidos por la UE (6,3% en 2012 y 4,5 % en 2013) lo que está obligando a reducir las contrataciones públicas uno de los principales motores económicos del país.</p> <p>Otro aspecto a resaltar es e l sector bancario, en pleno proceso de restructuración como consecuencia, entre otros factores, de su elevada exposición al sector inmobiliario. En este sentido, durante 2012 el sector bancario recibirá fondos de recapitalización procedentes de la UE a fin de mejorar la situación de la banca y, con ello, el flujo de créditos tanto a empresas como particulares actualmente estancado.</p> <p>Asimismo, es preciso resaltar un incremento de los tipos impositivos en los últimos años (IRPF, IVA) a efectos de paliar el endeudamiento arrastrado por las Administraciones Públicas en los años anteriores y con ello, cumplir los objetivos de estabilidad presupuestaria ante citados.</p> <p>Todo ello ha provocado un descenso en la demanda interna de España.</p>
<p>Saldo Comercial español</p>	<p>Como consecuencia del descenso de la demanda interna, la economía española está sufriendo un proceso de internacionalización, que afecta directamente en el saldo comercial, reduciéndose el déficit comercial nacional un 23,3% hasta agosto de 2012. Este hechos se debe a :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento de las exportaciones en un 4,1% interanual (situándose en 146.162,5 millones €). Especialmente importante es el incremento de las exportaciones a países fuera de la UE: África, América Latina y Asia. • Disminución de las importaciones en un 0,8% interanual (situándose en 169.640,7millones €). En este sentido, cabe destacar la dependencia energética del exterior de España con un incremento del 15,5% de las importaciones debido principalmente a la compra de petróleo y sus derivados y el gas. <p>En este sentido es preciso destacar la fluctuación del precio del petróleo que prácticamente ha triplicado su valor en los últimos 3 años, situándose el barril de Brent en 110.60\$ en noviembre de 2012.</p>
<p>Tráficos portuarios nacionales</p>	<p>Los tráfico portuarios nacionales han sufrido un incremento del 5,01% entre 2010 y 2011, situándose en 371.808.974 Tm en el último año. Los principales incremento de tráfico se han producido en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mercancía general (9,19%) • Tráfico contenerizado (9, 28%) • Tráfico de pasajeros (3,51%) <p>Asimismo, los principales tráfico del sector portuario nacional en 2011 son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Graneles líquidos: 123.216.217 Tm • Mercancía de contenedores: 125.803.457 Tm
<p>Materias Primas hinterland</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Cádiz</u>: Existe una tendencia decreciente del sector agrario, con una producción basada principalmente en el trigo (200.000 Tm anuales) y la remolacha. Por su parte, la producción cárnica está basada en producción porcina. • <u>Córdoba</u>: Posicionamiento creciente del sector agrario en la provincia, siendo intensiva la producción de olivar con 1.181.966 Tm en 2011 (63% del total de la producción), seguido del trigo (254.310 Tm), • <u>Sevilla</u>: la producción agraria está basada en la remolacha, trigo y cítricos. Por el contrario, la producción ganadera está sustentada sobre el sector avícola (143.565, 5 Tm en 2009). • <u>Extremadura</u>: intensiva en la producción de tomate de uso industrial (35% del sector) y con una menor presencia del maíz y el trigo (producciones superiores a 300.000 Tm anuales). En el sector ganadero destaca la producción porcina con producciones de 150.000 Tm anuales. • <u>Sur de Portugal</u>: basado en la producción de cereales (Alentejo) y hortofrutícola y hortaliza (Algarve).
<p>Producción industrial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Cádiz</u>: basada en la industria en torno al Campo de Gibraltar (producción de reino de

Marco Económico

hinterland

petróleo e industria metálica.

- Córdoba: basada en la industria agroalimentaria (17% del tejido empresarial), e intensiva en aceite de oliva con una producción de 320.675 Tm en la campaña 2011/2012.
- Sevilla: descenso generalizado del sector industrial, basando su economía en la producción metálica, material de transporte. En menor medida, se encuentran representadas la industria manufacturera y agroalimentaria.
- Extremadura: sector basado en la industria agroalimentaria con una producción superior al 1,5 millones de Tm en 2007.
- Sur de Portugal: sector industrial basado en la industria agroalimentaria (Algarve) y del metal y alimentaria (Alentejo)

Zona Euro

La Unión Europea se está viendo afectada por la crisis económica mundial (descenso del PIB en 0,3% en 2011), si bien de forma diferenciada en los distintos países que la conforman. Así, cabe distinguir:

- Un incremento rápido y consolidación económica de los países del este: Polonia, Eslovaquia, Hungría y Bulgaria.
- Crecimiento pausado en los países históricos de la Eurozona con valores ligeramente superiores al 0,2%: Holanda, Francia, Alemania y Reino Unido
- Recesión económica con una contracción importante del PIB: Italia, Irlanda, Portugal y Grecia.

Países del Norte de África

El norte de África se encuentra inmerso en una reestructuración política, impulsada por la primavera árabe, que ha influido en las economías de estos países de forma diferenciada:

- Argelia: Economía basada en la producción de hidrocarburos, con un incremento del PIB 2-3% entre 2010 y 2014 y elevado superávit por cuenta corriente. Elevado déficit público debido principalmente a las fuertes inversiones realizadas por la Administración e incremento de las subvenciones y ayuda al consumo de energía y alimentos.
- Egipto: Economía diversificada basada sustentada en torno al turismo y en recesión, cuenta asimismo con un elevado endeudamiento y dificultades de pago de las Administraciones Públicas (déficit del 10%).
- Libia: Economía basada en la producción de hidrocarburos, con unas tasas de crecimiento volátiles y elevado superávit por cuenta corriente. Entre 2011 y 2012, pese a las paralizaciones de exportaciones de crudo y gas mantiene un fuerte valor de las exportaciones entorno al 20%.
- Marruecos: País con una economía diversificada con un crecimiento estable de la economía, entorno al 4% anual. Asimismo, existe un déficit público del 7% en 2010 basada en el aumento de los subsidios de alimentos y subidas salariales.

Marco Tecnológico

Desarrollo de nuevas tecnologías	<p>Tanto del hardware como del software utilizado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hardware: Con equipamientos que se adapten a una fiabilidad de funcionamiento y continuidad de servicio, y con equipos redundantes atendiendo a las aplicaciones que sean críticas. • Software: Igualmente adaptado a las necesidades de los servicios, evitando la utilización de lenguajes de desarrollo propietarios y anticuados, como pueda ser el RPG de IBM utilizado en la actual aplicación de Facturación Portuaria.
Desarrollo tecnológico relativo a buques, mercancía o equipos e Innovación Portuaria	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación de un PCS, donde la Autoridad Portuaria pueda compartir más información con los operadores portuarios. Se pueda permitir el acceso a operadores que no tengan su base en el Puerto de Huelva, pues esta tecnología favorece el que operadores muy distantes puedan interactuar. Favoreciendo la mejora en la calidad de la información relativa a las mercancías, la mejora en los procedimientos de despacho aduanero y una mayor agilidad en los procedimientos relacionados con el Control Sanitario (servicios de inspección paraduanera). • Ampliación de la cobertura inalámbrica en el Recinto Portuario del Puerto de Huelva, para dar acceso tanto a los propios servicios directos de la APH (Policía Portuaria, Amarradores,...) como a las distintas concesiones del Puerto. A través de redes Wifi, WiMAX, Otras. • Seguridad en el tráfico marítimo e aproximación al Puerto de Huelva a través de un sistema VTS, (Vessel Traffic System) o VTMS (Vessel Traffic Management System) donde la Autoridad Portuaria tuviese control sobre los momentos exactos de realización de los servicios de remolcaje, amarre, etc., que redundarían en una mejora de la calidad de la información gestionada. • Desarrollos tecnológicos en los buques actuales, como puede ser el uso del gas natural licuado en el transporte marítimo de corta distancia, conllevan cambios en la forma de avituallamiento de los buques que puede ser tomado en cuenta como nuevas oportunidades. • Actualmente se está abordando, desde el ámbito portuario estrategias de innovación basadas en conceptos como Smart Port o Green Port que tienen por objetivo la aplicación de soluciones tecnológicas al desarrollo de la actividad portuaria mejorando su eficiencia e integración con el medio ambiente.
Medidas de Ahorro de Gasto energético	<p>Acciones como el ajuste preciso de los horarios de encendido y apagado de los cuadros de alumbrados, así como el apagado de un tercio de las luminarias del alumbrado viario en distintas áreas de los recintos portuarios, la automatización y optimización de las instalaciones, o la instalación de cuadros con telegestión y reguladores de flujo para el alumbrado exterior, así como el reciclaje del material utilizado son medidas que mejoran la eficiencia energética del puerto y reducen el consumo de energía.</p>
Tratamiento de la Información	<p>El tratamiento inadecuado de la misma podría producir alteraciones que afecten al tráfico en el Puerto. Son aspectos relacionados con estos tratamientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las infraestructuras de proceso de la información: Tanto el hardware como el software de proceso de la mensajería que utilizan los distintos operadores portuarios, en sus comunicaciones entre ellos y con el puerto. • Las redes de acceso y comunicaciones: Tanto las facilidades y ancho de banda de acceso a Internet como las facilidades de acceso wireless dentro del Recinto Portuario (Wifi, Wimax,...)
Relación con otras Administraciones	<p>La agilidad en el paso de las mercancías por el puerto depende también, en gran medida, de la adecuada fluidez de las relaciones con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Administración Marítima (Capitanía Marítima): Tanto en las arribadas como en los despachos de buques, en las inspecciones de los mismos, y en la seguridad con la que se realizan todas estas operaciones. • La Administración Aduanera: Agilizando los Despachos de las mercancías, favoreciendo su Levante sin papeles, y facilitando los demás procedimientos de control aduanero. • Las Administraciones Sanitarias (Sanidad Exterior, Animal y Vegetal): Estableciendo las infraestructuras necesarias donde efectuar estos controles, así como mediante los intercambios ágiles de la información relacionada con estos procesos.
Seguridad	<p>El control y seguridad de las mercancías para que éstas no sufran incidentes (roturas, pérdidas, hurtos,...) durante su tránsito portuario, es también un factor tecnológico que puede afectar a la operatividad del puerto:</p> <p>Seguridad en los accesos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marítimos.- Para que los servicios de aproximación (practicaje, remolcaje,...) y atraque/desatraque, puedan realizarse en las mejores condiciones de seguridad. • Terrestres.- Control en las entradas y salidas de mercancías en el Recinto Portuario (Control de accesos, Levante sin papeles,...). • Seguridad perimetral.- Donde se controle que los accesos al Recinto Portuario solo se

Marco Tecnológico

efectúen a través de los puntos dedicados al efecto, garantizando que solo acceda quien está autorizado y se controlen los intentos de acceso por lugares diferentes a estos. (Control de accesos, CCTV,...).

Marco Social

Tendencias sociodemográficas

Factores como el lento crecimiento de la población y envejecimiento de la población (Europa/España) o el retraso de la edad de jubilación afectan a la estructura empresarial del puerto, que debe responder con mejoras formativas que faciliten la incorporación de nuevos conocimientos y experiencias a nivel mundial que contribuyan al crecimiento formativo de los miembros del puerto.

El crecimiento demográfico de los países del Norte de África incide en un mayor consumo y necesidad de transporte que debe ser observado como una oportunidad.

Tendencias socioculturales

Factores como

- Movimientos sociales (15-M, Mesa de la Ría)
- Fortalecimiento de las entidades non-profit
- Aumento de las actividades de ocio (sociedad del ocio) y del ocio diversificado
- Concienciación sobre el medio-ambiente y valoración de la naturaleza
- Desarrollo de un turismo cultural

Deberán ser tenidos en cuenta para la integración del puerto con la ciudad y la mejora de las instalaciones portuarias

Tendencias urbanas

Las ciudades siempre demandan espacio, factores como

- Nuevas exigencias de equipamientos y servicios urbanos
- Necesidad de integración de grupos socioeconómicos
- Crisis urbana, creciente complejidad del urbanismo, dificultades en la vivienda, pureza del aire y acceso a la naturaleza
- Aumento de las necesidades de vivienda
- Mayor exigencia de normativas medioambientales
- Aprovechamiento de potencial endógeno de desarrollo local
- Creciente competencia entre ciudades para la captación de inversiones
- Desindustrialización de los centros urbanos. Centralización de los espacios de ocio y esparcimiento
- Adecuación de infraestructuras a las nuevas tecnologías
- Mayores demandas de movilidad
- Demanda de oferta pública y privada de cultura y ocio
- Aumento de zonas verdes y carriles bici

Implican que el Puerto deba tener una relación óptima con las instituciones, que permita la convivencia de ambos espacios y que faciliten la integración del puerto con la ciudad, conformándose como motor comercial de la población y como factor integrador de la vida social y el puerto.

Conclusiones

La actividad de la Autoridad Portuaria de Huelva dependerá de la política de transportes que ejecute el Ministerio de Fomento en los próximos años. En los próximos años se verá afectada por el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, que prevé para los próximos años la aprobación de la Ley de Financiación del Transporte y la potenciación de la competencia de los puertos.

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA) plantea la mejora de conexiones de Huelva con Sevilla mediante la ampliación de la capacidad de la Autovía A-49, la conexión con Portugal mediante la realización del eje Huelva- Ayamonte y a partir de Huelva, garantizar el eje ferroviario transversal de Andalucía, por lo que su ejecución mejorará las conexiones del puerto con el resto de la CCAA.

A nivel internacional le afecta la Estrategia Europea de Transporte 2050 o Libro Blanco del Transporte que persigue la eliminación de los principales obstáculos y cuellos de botella en muchas zonas clave en los ámbitos de la infraestructura de transporte.

La exclusión del Puerto de Huelva del Corredor del Mediterráneo de la red ferroviaria de Huelva de la Red transeuropea de transporte (RTE-T) genera una deficiente conexión de Huelva con el resto del territorio europeo, así como una disminución de su competitividad respecto a otros puertos europeos.

El desarrollo del Programa Nacional de Política de Ordenamiento del Territorio (PNPOT) en Portugal mejorará la conectividad de España con Portugal, pero también aumentará la competitividad de los puertos competidores de Sines y Setúbal.

La austeridad presupuestaria y la contención de la inversión pública condicionará el desarrollo de la red viaria y ferroviaria que conecta el puerto con su hinterland y provocará un aumento de la inversión privada.

La actividad del puerto se ve muy afectada por la normativa medioambiental, no sólo por la cercanía con la ciudad, sino por el alto volumen de mercancía peligrosa que mueve y por su cercanía con el Parque Nacional de Doñana.

Los efectos de la crisis económica, las altas tasas de desempleo, la austeridad presupuestaria de las administraciones públicas, el estancamiento del flujo crediticio y el aumento de los tipos impositivos han provocado un descenso en la demanda interna de España, cuya economía se prevé que mejore a partir de 2014.

No obstante, y como vía de escape a la situación económica de España, muchas empresas se encuentran en proceso de internacionalización, con un incremento de las exportaciones a países de no comunitarios (como África, América Latina y Asia) y una disminución de las importaciones (si bien España sigue dependiendo energéticamente del exterior).

Por tal razón, y por la mejor situación de otros países, ha aumentado el tráfico portuario (principalmente la mercancía general y el tráfico contenerizado).

En la provincia de Huelva, los sectores de la construcción e industrial se encuentran afectados por una contracción generalizada. Por el contrario, en el sector agroganadero se prevé un crecimiento del 1,1% del PIB debido al fresón y a la naranja dulce y en el sector servicios un débil crecimiento por el turismo y el incremento del transporte de mercancías.

En su hinterland, destaca la producción porcina en Cádiz y Extremadura y avícola en Sevilla y el sector agrario, destacando en este sentido la producción de olivar en Córdoba, el tomate industrial en Extremadura o los cereales (Alentejo) y hortofrutícola y hortaliza (Algarve).

La producción industrial del entorno se basa en la industria agroalimentaria en Córdoba, Extremadura y Sur de Portugal, la industria petrolífera en Cádiz y la industria metálica en Cádiz, Sevilla y Sur de Portugal.

En Europa, la crisis económica ha marcado diferentes velocidades de crecimiento: un incremento rápido y consolidación económica (Polonia, Eslovaquia, Hungría y Bulgaria), un crecimiento pausado (Holanda, Francia, Alemania y Reino Unido) y una recesión económica con una contracción importante del PIB (Italia, Irlanda, Portugal y Grecia).

La economía de los países del norte de África es muy diferenciada, y va desde las economías basadas en la producción de hidrocarburos con un alto superávit (Argelia y Libia), a la economía diversificada sustentada en torno al turismo y en recesión (Egipto) y a la economía diversificada con un crecimiento estable de la economía (Marruecos). Todos estos países presentan un alto déficit público (superior al 7%).

Conclusiones

La aplicación de soluciones tecnológicamente innovadoras a los buques, mercancía o equipos puede mejorar la calidad de la información relativa a las mercancías, los procedimientos de despacho aduanero y agiliza los procedimientos (PCS), ampliar la cobertura inalámbrica del recinto portuario (redes Wifi, WiMAX) o mejorar el control sobre la seguridad en el tráfico marítimo y la aproximación al puerto de Huelva (Vessel Traffic System o Vessel Traffic Management System).

El uso del gas natural licuado en el transporte marítimo de corta distancia, conlleva cambios en la forma de avituallamiento de los buques, que puede generar nuevas oportunidades de negocio.

En el ahorro del gasto energético, el ajuste preciso de los horarios de encendido y apagado de los cuadros de alumbrados, el apagado de un tercio de las luminarias del alumbrado viario en distintas áreas, la automatización y optimización de las instalaciones o la instalación de cuadros con telegestión y reguladores de flujo para el alumbrado exterior son medidas que mejoran la eficiencia energética del puerto y reducen el consumo de energía.

La implantación de soluciones tecnológicas en la relación con las administraciones (Capitanía Marítima, Administración aduanera, administración sanitaria) redundaría en la agilidad en el paso de las mercancías por el puerto.

La mejora en el control y seguridad de las mercancías para que éstas no sufran incidentes (roturas, pérdidas, hurtos,...) durante su tránsito portuario, es también un factor tecnológico que puede afectar a la operatividad del puerto.

El envejecimiento de la población y el retraso de la edad de jubilación afectan a la estructura empresarial del puerto, que debe responder con mejoras formativas que faciliten la incorporación de nuevos conocimientos y experiencias contribuyan al crecimiento formativo de los miembros del puerto.

El crecimiento demográfico de los países del Norte de África incide en un mayor consumo y el aumento de los productos transportados.

La integración del puerto con la ciudad y la mejora de sus instalaciones debe respetar la tendencia a la concienciación sobre el medio-ambiente y valoración de la naturaleza y al aumento de las actividades de ocio (sociedad del ocio) y del ocio diversificado.

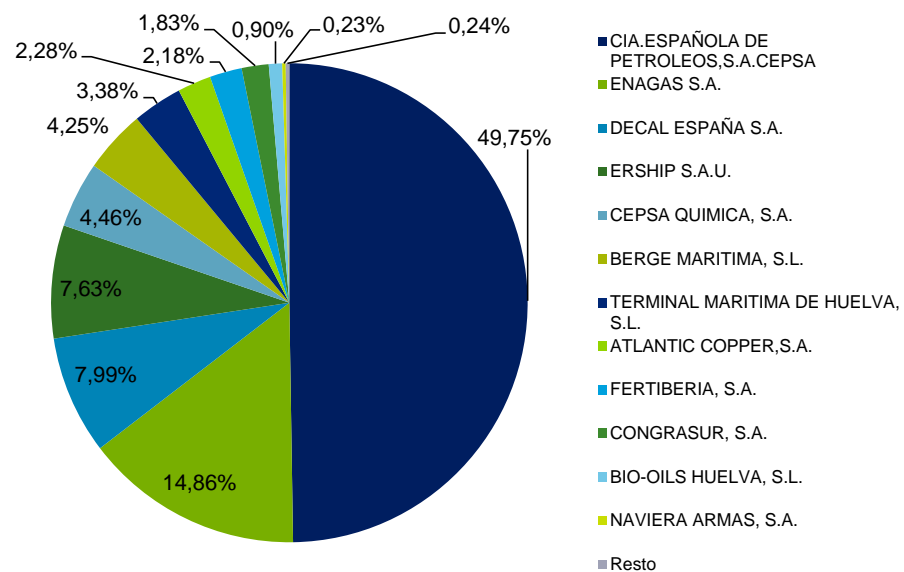
El puerto debe fomentar una relación óptima con las instituciones locales para articular la convivencia de ambos espacios, conformándose como motor comercial de la población y como factor integrador de la vida social y el puerto.

Entorno Competitivo

Clientes

Los principales clientes por volumen de tráfico en 2011 del Puerto de Huelva son:

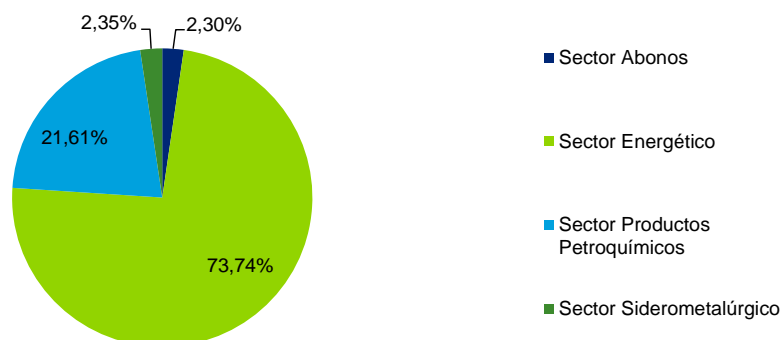
- Cia. Española de Petróleos, S.A. CEPSA.
- Enagás, S.A.
- Ership, SAU.
- Decal España, S.A.
- CEPSA Química, S.A.
- Bergé Marítima, S.L.
- Terminal Marítima de Huelva.
- Atlantic Cooper, S.A.
- Fertiberia.
- Congrasur, S.A.
- Bio-Oils Huelva, S.L.
- Naviera Armas, S.A.



Clientes por sectores

En 2011, las mercancías movidas por los principales clientes son en más de un 70% productos del sector energético.

Tráfico de los principales clientes por sectores



Empresa	Tráfico 2011 (Tons)	% del Tráfico Total
CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	13.294.045,20	49,75 %
ENAGAS S.A.	3.970.855,80	14,86 %
DECAL ESPAÑA S.A.	2.135.921,35	7,99 %
ERSHIP S.A.U.	2.038.021,98	7,63 %
CEPSA QUIMICA, S.A.	1.192.770,81	4,46 %
BERGE MARITIMA, S.L.	1.136.122,99	4,25 %
TERMINAL MARITIMA DE HUELVA, S.L.	903.131,98	3,38 %
ATLANTIC COPPER,S.A.	608.219,49	2,28 %
FERTIBERIA, S.A.	583.710,06	2,18 %
CONGRASUR, S.A.	489.072,02	1,83 %
BIO-OILS HUELVA, S.L.	241.755,07	0,90 %
NAVIERA ARMAS, S.A.	62.474,10	0,23 %
ATLANTIC COPPER, S.L.U.	23.830,21	0,09 %
ERCROS, S.A.	19.046,73	0,07 %
ZALVIDE S.A.	6.015,87	0,02 %
MEL SHIPPING, S.L.	5.227,78	0,02 %
TRANSP. PETROLIF. HIDROCAR. S.L.	4.800,00	0,02 %
TYCSA ALFASHIP, S.A.	2.134,00	0,01 %
DITRASA	1.883,00	0,01 %
DISAGON, S.L.	1.249,00	0,00 %
SERMALUB, S.L.L.	427,00	0,00 %
SHELL ESPAÑA, S.A.	271,00	0,00 %
MARMISUR,S.L.	257,00	0,00 %
INVERSIONES ONUBENSES, S.L.	148,00	0,00 %
SERVICIOS Y AGENTES MARITIMOS, S.L.	113,00	0,00 %
COMBUSTIBLES BASTILPO, S.A.	13,00	0,00 %

Para el análisis de la economía regional se ha tenido en cuenta la misión del actual plan estratégico de ampliar el Hinterland del puerto de Huelva .

Los territorios afectados por la operativa del puerto son los siguientes:



- Huelva.
- Andalucía Occidental (Cádiz, Córdoba y Sevilla).
- Extremadura (Cáceres y Badajoz).
- Sur de Portugal (Alentejo y Algarve).

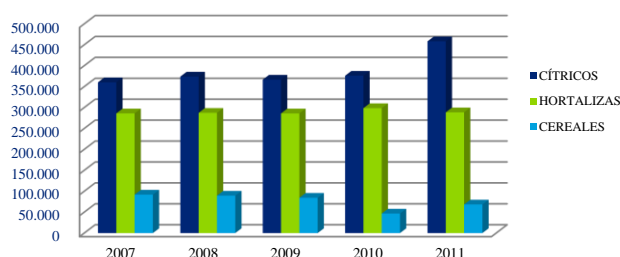
Para cada uno de los territorios se analiza la composición del sector agrario e industrial y se identifican las empresas más importantes, ya sean éstas clientes del puerto o no.

Entorno Competitivo - Huelva

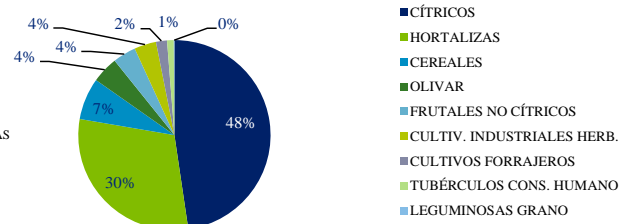
Agricultura, Ganadería y Pesca

- La **evolución del sector agrario onubense presenta una tendencia creciente**, pasando 896.467 Tm 2007 a 960.796 Tm en 2011.
- Así, **Huelva es intensiva en la producción de cítricos, 48%** sobre el total de la producción en 2011, lo que suponen **458.170 Tm**, suponiendo **la naranja dulce más del 50%** de la producción con **273.630 Tm**.
- Sin embargo, pese a que tendencia es negativa, debe advertirse una **mejora en la tendencia a partir de 2006**, en el que se la producción se situó en 3.394.187 Tm.
- De cerca le sigue **la producción de hortalizas**, con un 30% sobre el total de la producción en 2011, 288.502 Tm. Este valor se debe principalmente a la **producción de fresas y fresones (Lepe)** con una producción en 2011 **de 264.355 Tm**.
- **Los cereales**, se sitúan en 2011 en el **7% de la producción**, con 68.340 Tm producidas, siendo la producción de **trigo la más relevante con 44.414 Tm**.
- **El resto de la producción agraria es inferior al 5%** de la producción onubense, siendo prácticamente testimoniales.

Evolución sector agrario 2007/2011
(Tm)



Composición sector agrario 2011
(Porcentaje sobre producción total)

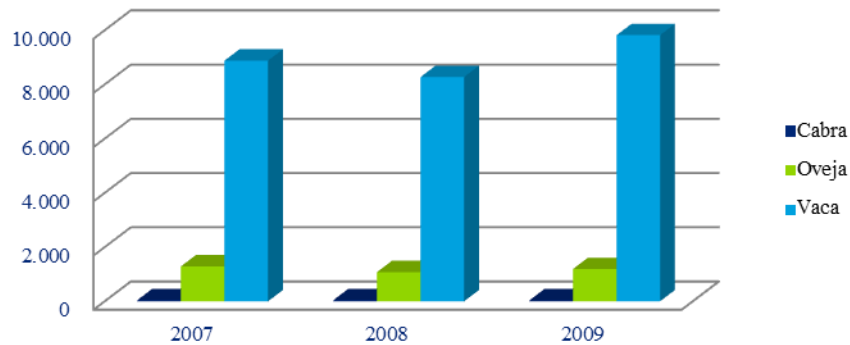


Fuente: IECA

- **La producción láctea onubense está basada fundamentalmente en la producción de origen vacuno**, con una producción superior a la suma de la de origen ovino y caprino durante todo el período.
- Así, **la tendencia de la producción vacuna es creciente** durante el período 2007-2009, pasando de 8.878 Miles de litros al **inicio a 9.815 miles de litros al final del período**.

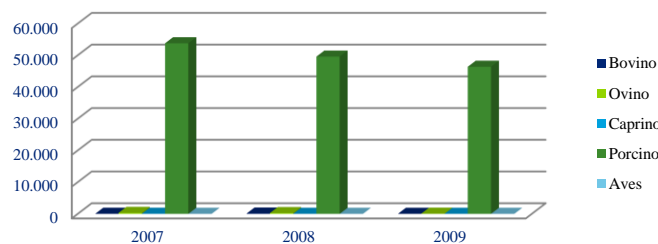
- Asimismo, tanto la producción láctea de origen ovino como la de origen caprino se mantienen estables durante todo el período con valores inferiores a las 1.500 Miles de litros.

Evolución Producción láctea 2007/2009 (Miles de Litros)



- Durante el período 2007-2009, la **producción cárnica onubense es decreciente**, influido por la disminución de la **producción porcina con un descenso del 19,74%**.
- Así, **Huelva es intensiva en productos porcinos, con una producción anual superior a las 45.000 Tm.**
- La producción del resto de productos cárnicos es sensiblemente inferior, con una producción inferior a las 1.000 Tm anuales.

Evolución produc. Cárnica (Tm)



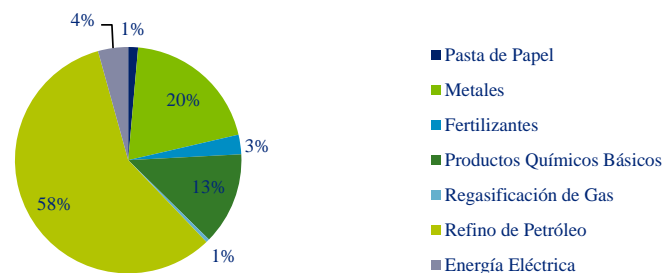
Fuente: IECA

Sector Industrial

- La **producción industrial onubense** se concentra principalmente **en torno al Puerto de Huelva**, suponiendo el principal motor industrial de la provincia.
- En este sentido, debe indicarse que para **el año 2011**, se ha estimado, como consecuencia de la crisis económica, **una contracción del sector en la provincia de Huelva en torno al 0,7%** (Informe de Sostenibilidad AIQBE 2011).

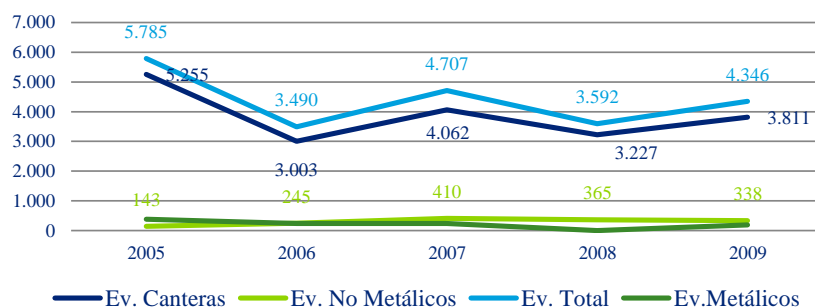
- En este sentido, es preciso destacar la relevancia para **el sector industrial onubense de las empresas pertenecientes a la AIQBE, cuya facturación para el 2011 se cifró en 10.515,8 millones €** (Informe de Sostenibilidad AIQBE 2011)
- En este sentido, se puede comprobar que en términos relativos el sector más importante es el de **refino de petróleo con un total del 58% de la producción**. La misma se corresponde con la Refinería de La Rábida (CEPSA) que, con una capacidad productiva de 9,2 millones Tm/año, se sitúa en la segunda posición en la producción de refino a nivel nacional.
- Por su parte, la **producción de metales supone el 20%** de la producción de la AIQBE para 2011 (**2.103,1 miles de €**).
- Asimismo, la **producción química** es relevante en la economía onubense (Productos Químicos Básicos y Fertilizantes) con un **16% sobre el total producido**, lo que supone un flujo económico de 1.682 millones €.
- La producción de la **industria minera ha sufrido descenso del 24,87%**, pasando de 5.785 Miles Tm en 2005 a 4.346 Miles Tm en 2009, debido fundamentalmente a la reducción en similar proporción de la producción de canteras en dicho periodo

Producciones de las empresas AIQBE 2011. Distribución Sectorial



Fuente: AIQBE

Ev. Industria Minera (Miles Tm)

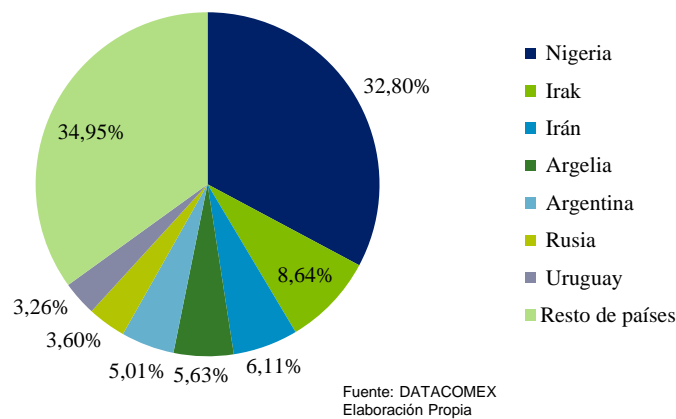


Fuente: IECA

Comercio Exterior

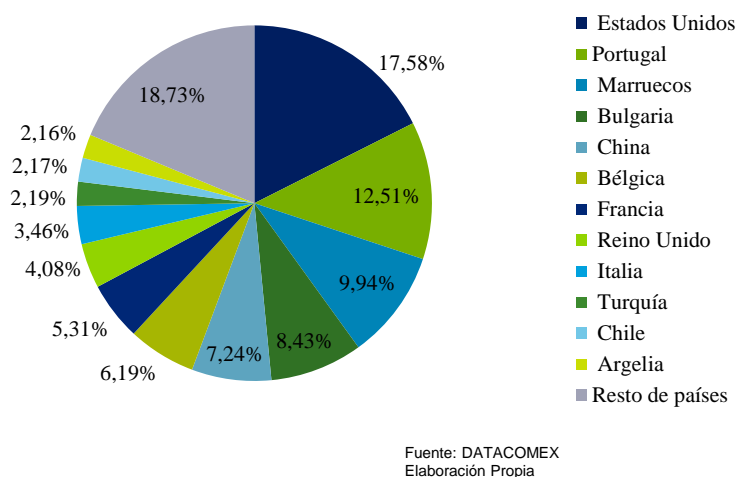
- Las exportaciones realizadas por la provincia de Huelva por las vías viaria, ferroviaria y marítima en 2011 ascendieron a **5.760.607,50 toneladas**. El comercio exterior realizado por la vía marítima por la provincia de Huelva está detallado en el estudio de los tráficos.
- Casi el 50% de las exportaciones se realizan a **Estados Unidos** (17,58%), **Portugal** (12,51%), **Marruecos** (9,94%) y **Bulgaria** (8,43%).
- En menor medida, destacan como destino de los productos onubenses China, Bélgica, Francia, Reino Unido e Italia.

Importaciones de Huelva 2011



- Las importaciones de mercancías realizadas por la provincia de Huelva por los tres modos de transporte ascendieron en 2011 a **16.601.348,65 toneladas**.
- Las importaciones se realizan desde países no europeos, como **Nigeria** (32,80%), **Irak** (8,64%) e **Irán** (6,11%).

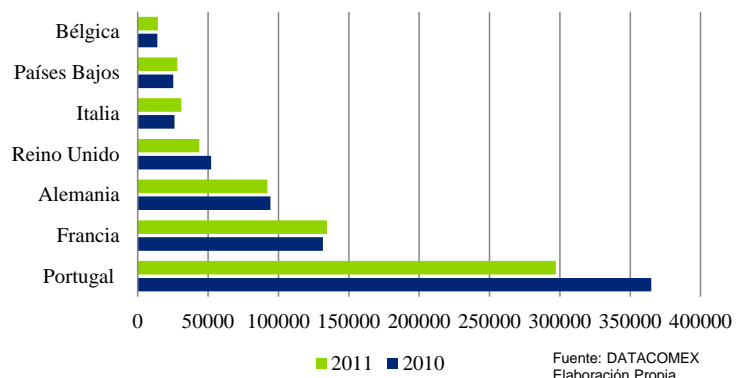
Exportaciones de Huelva 2011



Carretera

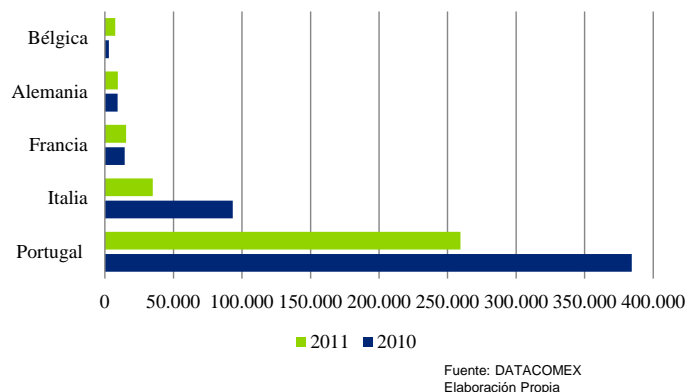
- Las exportaciones de mercancías realizadas por Huelva por carretera en 2011 **superaron las 650.000 toneladas**.
- Los principales destinos de las mercancías son los países colindantes (**Portugal y Francia**), y en menor medida, **Alemania, Reino Unido, Italia, Países Bajos y Bélgica**.
- En cuanto a la evolución desde 2010, se aprecia una tendencia descendente en el caso de Portugal, que es su principal socio comercial. En cambio, en las exportaciones a Francia y Alemania se aprecia un ligero ascenso en el año 2011.

Exportaciones por carretera Huelva



- Las importaciones por carretera a Huelva en 2011 rondaron las **340.000 toneladas**, cantidad que supone la mitad de las exportaciones realizadas en el mismo año.
- Las mercancías tienen como origen mayoritario **Portugal e Italia**, si bien la importación de productos portugueses suponen el 75% del total.
- En cuanto a la evolución desde 2010, Portugal e Italia han disminuido en gran medida sus exportaciones a Huelva. Por el contrario, Francia, Bélgica y Alemania aumentaron sus exportaciones en 2011.

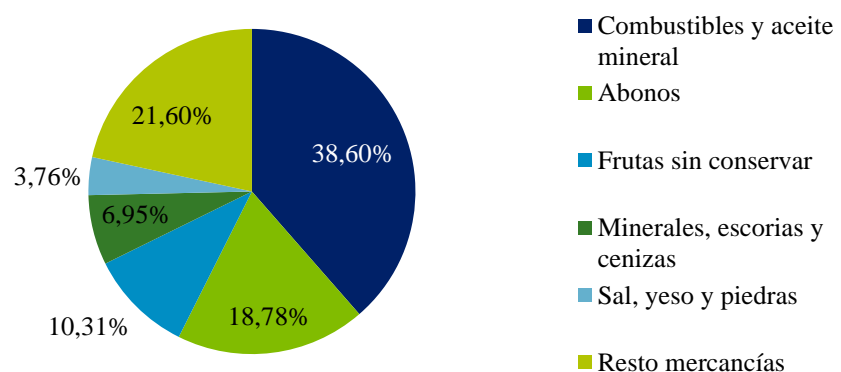
Importaciones por carretera Huelva



Carretera - Portugal

- Las exportaciones de Huelva a Portugal por carretera en 2011 ascendieron **297.139,39 toneladas**, unas 60.000 toneladas menos que las movidas en 2010.
- El 38,60% de las mercancías son **combustibles y aceite mineral** y el 18,78% son **abonos**.
- También destaca la exportación de frutas sin conservar (10,31%), minerales, escorias y ceniza (6,95%) y sal, yeso y piedras (3,76%).

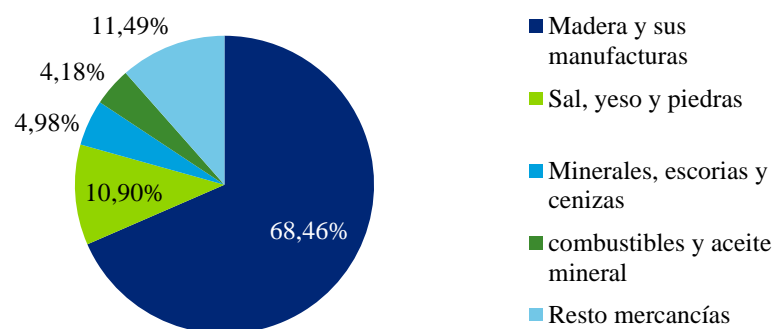
Exportaciones por carretera a Portugal 2011



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

- La importación de productos portugueses a Huelva en 2011 superaron las **250.000 toneladas**.
- Casi el 70% de esos productos se corresponde con **madera y sus manufacturas** y el 10,90% es **sal, yeso y piedras**.
- En menor medida se importa además, minerales, escorias y cenizas y combustibles y aceites minerales.

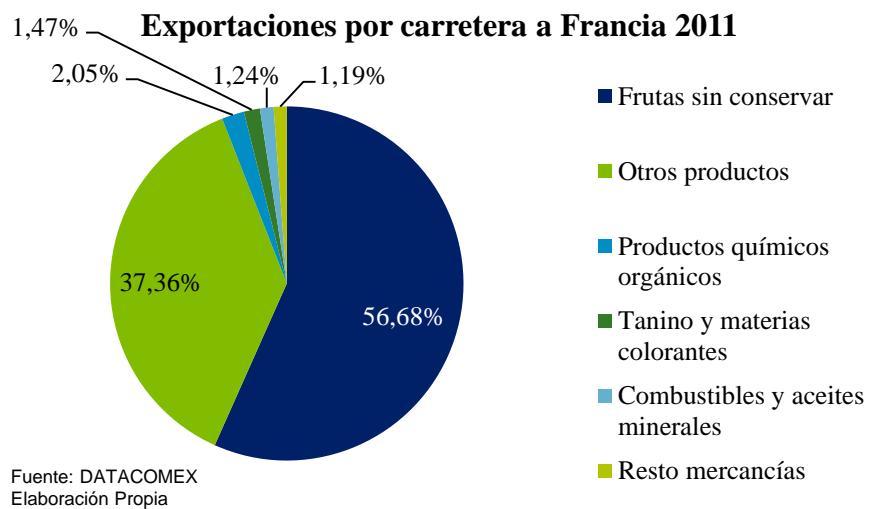
Importaciones por carretera desde Portugal 2011



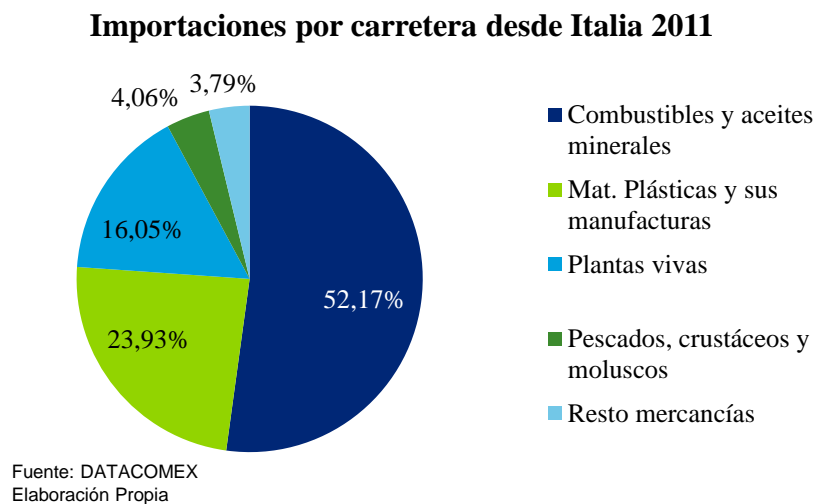
Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Carretera – Francia e Italia

- Las exportaciones por carretera realizadas en 2011 a Francia desde la provincia de Huelva ascendieron a **134.550 toneladas**.
- Más del 50% de los productos exportados por carretera a Francia son **frutas** y el 37,36% son **otros productos**.
- En menor porcentaje se exportan productos químicos orgánicos (2,05%), tanino y materias colorantes (1,47%) y combustibles y aceites minerales (1,24%).



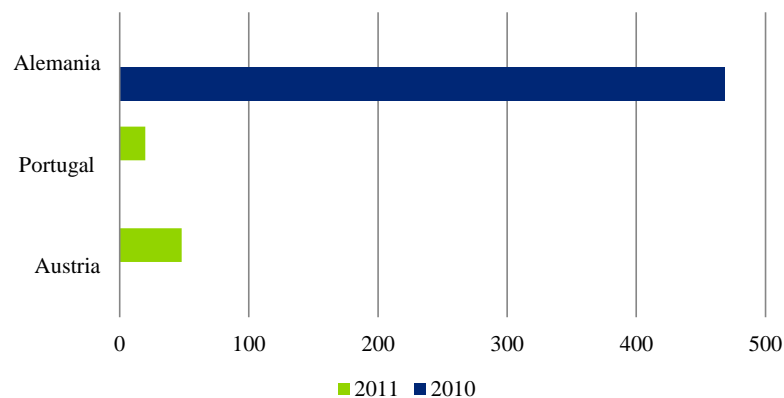
- Italia es el segundo país por volumen de importaciones por carretera desde Huelva en 2011 (**casi 35.000 toneladas**).
- Más del 50% de los productos importados son **combustibles y aceites minerales**.
- También se importan materiales plásticos (23,93%), plantas vivas (16,05%) y pescados, crustáceos y moluscos (4,06%).



Ferrocarril

- De los modos de transporte analizados, el ferrocarril es el menos utilizado, moviendo en 2011 poco más de 13.000 toneladas entre importaciones y exportaciones.
- En 2011 los países a los que exportan productos onubenses son **Portugal (productos químicos inorgánicos y corcho y sus manufacturas)** y **Suiza (productos químicos inorgánicos)**. En el caso de Portugal destaca el aumento de las exportaciones en 2011 que se debe al aumento en la exportación de los productos químicos.

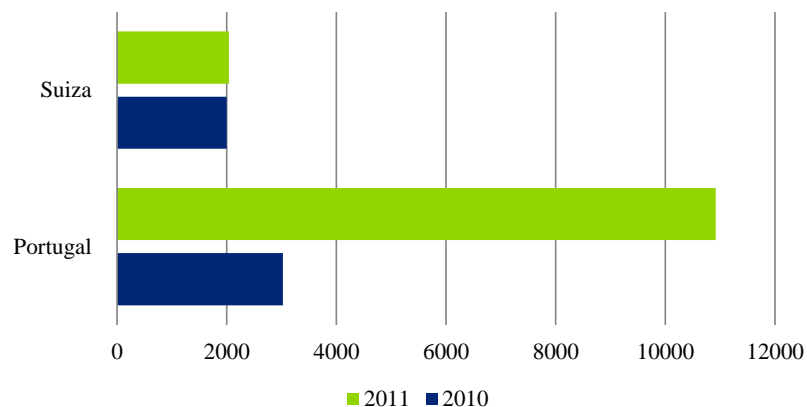
Importaciones por ferrocarril Huelva



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

- Las importaciones ferroviarias de Huelva en 2011 no superan las 7.000 toneladas.
- En 2011, los países origen de las importaciones fueron **Austria (materiales plásticos)** y **Portugal (combustibles y aceites minerales)**, si bien en ningún caso se superan las 100 toneladas.
- En cuanto a Alemania, en 2010 se importaron más de 400 toneladas de materiales plásticos, pero en 2011 no se importaron productos de ese país.

Exportaciones por ferrocarril Huelva



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Conclusiones



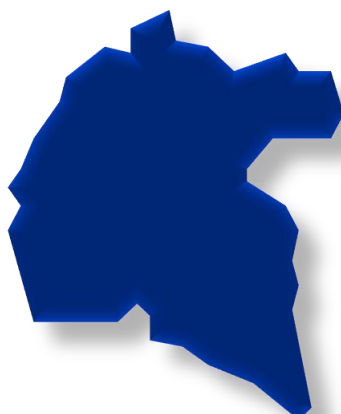
- Producción de a 960.796 Tm en 2011.
- Cítricos, con una producción de Naranja Dulce de 273.630 Tm, es principal producto agrícola
- Las fresas y fresones, con una producción de 264.355 Tm en 2011, se sitúan en segunda posición



- Producción ganadera intensiva en productos porcinos: Más de 45.000 Tm anuales
- Producción láctea de principalmente vacuna: 9.815 miles litros en 2009



- Basado en la industria en torno al Puerto de Huelva y, en particular, empresas de AIQBE
- Industria basada en refinio de petróleo (58%) e industria metálica (20%)
- Industria minera en recesión, con una producción en 2009 de 4.346 Miles Tm en 2009.



- Por carretera se exportaron en 2011 casi 300.000 toneladas a Portugal, de las que el 38,60% eran combustibles y aceites minerales y el 18,68% abonos. Desde Portugal se importó maderas y sus manufacturas y sal yeso y piedras.
- A Francia se exportaron por carretera frutas y desde Italia se importaron en 2011 combustibles y aceites minerales y materias plásticas y sus manufacturas.



- El comercio ferroviario de Huelva es muy inferior al transporte por carretera y supone un mayor volumen las exportaciones.
- Se exportan mayoritariamente productos químicos orgánicos a Suiza y Portugal, existiendo una tendencia creciente en Portugal.

Principales empresas

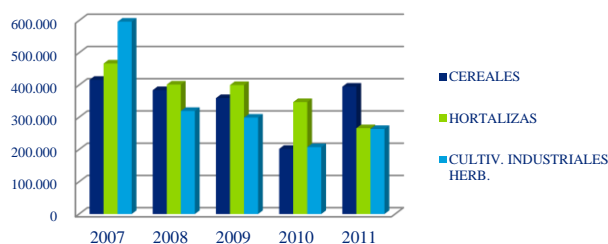
Entidad	Actividad	Prod./Fact.	Ubicación	Presencia en Puerto
ATLANTIC COPPER	Metalurgia y fabr. De productos metálicos	1.770.210.000€	Huelva	Sí
Distribuidoras Mariscos Rodríguez, S.A.	Com. por mayor de productos alimenticios	171.211.241 €	Huelva	Sí
FERTIBERIA	Industria Química	Cap. Aprox. 1.500.000 Tm/año	Huelva/Palos de la Frontera	Sí
Onubafruit SL	Productos frutales	67.000 Tm 128 millones € de facturación	Huelva	No
TIOXIDE EUROPE SL	Industria Química	140.986.107	Palos de La Frontera	Sí
CEPSA	Producción de Refino	9,2 millones Tm/año	Palos de la Frontera	Sí
CEPSA Química	Industria Química	800.000 Tm/año	Palos de la Frontera	Sí
KRUSTAGROUP SA	Com. por mayor de productos alimenticios	124.989.611 €	Huelva	No
ASTILLEROS DE HUELVA SA	Construcción naval	96.639.564 €	Huelva	Sí
DISAGON SL	Comercio al por menor de combustible	69.467.280 €	Valverde del Camino	Sí
G. E. Martín Navarro	Productos cítricos	125.000 Tm en 2011	Mimbrales Almonte Cartaya	No

Entorno Competitivo - Cádiz

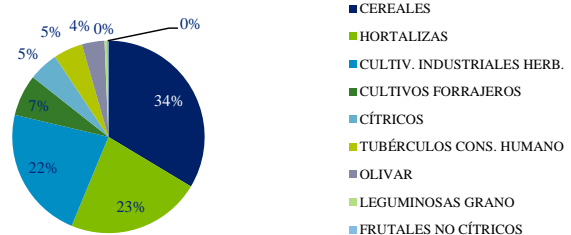
Agricultura, Ganadería y Pesca

- La **evolución del sector agrario gaditano tienen una tendencia decreciente**, pasando de 1.711.609 Tm a 1.175.508 Tm en 2011, lo que supone un descenso del 31,32% a lo largo del período.
- Cádiz no es especialmente intensiva en una producción determinada. Así, su **producción más importante en 2011** la producción de **cereales** con un 34% del total, como consecuencia debido fundamentalmente **al trigo**, con una producción media anual de aproximada de 200.000 Tm.
- **El Cultivo Industrial con una producción media próxima a las 400.000 Tm** a lo largo de todo el período.
- En este sentido, la producción de **cultivo industrial** ha sufrido una **caída del 55,81%** a lo largo del período, pasando de 596.666 TM en 2007 a 263.658 TM en 2011, **debido principalmente a la reducción en la producción de la remolacha**, principal producto agrícola gaditano, que ha pasado de 542.100 Tm a inicios del período a 145.178 TM a final del mismo.
- Asimismo, la **producción de hortalizas**, 23% del total de la producción gaditana en 2001, **ha sufrido un importante descenso con una reducción de la producción del 42,9%** pasando de 466.770 Tm en 2007 a 266.195 Tm en 2011, motivado principalmente por la **reducción de la producción de zanahoria de 215.000 Tm a 108.00 Tm** a inicios del período.

Evolución sector agrícola 2007/2011
(Tm)



Composición sector agrícola 2011
(Porcentaje sobre total de producción total)



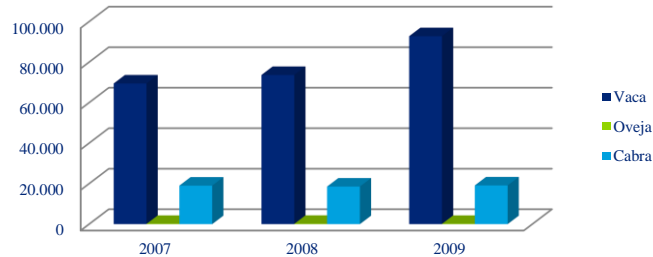
Fuente: IECA

Fuente: IECA

- La **producción láctea gaditana es principalmente de origen vacuno**, con una producción creciente del 33,6 %a lo largo del período, pasando de 69.459 miles de litros en 2007 a 92.798 miles de litros en 2009.
- Por su parte, la producción de **origen caprino**, tiene una tendencia **estable** a lo largo del período con una producción media anual de **19.025 miles de litros** entre 2007 y 2009.

- La producción de origen ovino es testimonial con una media de 130 miles de litros a lo largo del periodo.

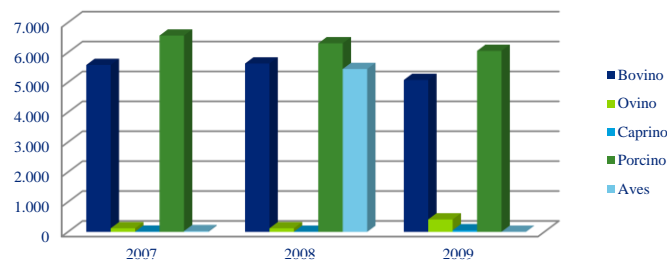
Evolución Producción Láctea 2007/2009
(Miles de litros)



Fuente: IECA

- La **producción cárnica gaditana es decreciente** a lo largo del período de análisis.
- Como se aprecia en el gráfico adjunto, la **producción porcina** con una **producción media de 6.306 Tm** a lo largo del período.
- La producción **bovina**, supone la segunda fuente de producción cárnica con una **producción media superior a las 5.000 Tm** entre los años 2007 y 2009.
- El resto de productos cárnicos tiene una evolución dispar a lo largo del período, no siendo representativa del sector.

Evolución prod. Cárnica 2007/2009
(Tm)

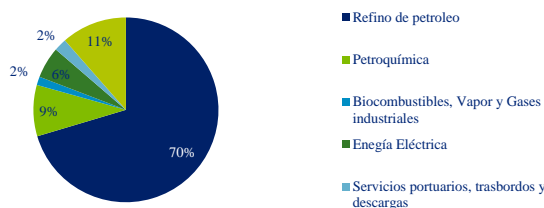


Fuente: IECA

Sector Industrial

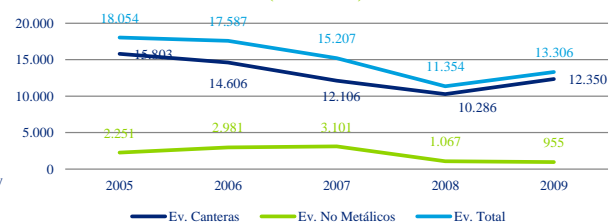
- La **producción industrial de la provincia de Cádiz** se sitúa principalmente sobre el **Campo de Gibraltar**, suponiendo el principal motor industrial de la provincia.
- Así, las entidades que conforman **la AGI** (Asociación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar) supuso, **conjuntamente con la AIQBE onubense el 2,1% del PIB andaluz en 2008**.
- Al respecto, debe indicarse que el **sector industrial de la AGI** y, por tanto extrapolable a la provincia de Cádiz, obtuvo en 2011 una producción de **12.102,65 Millones €** (Memoria Anual AGI 2011).
- En términos relativos el sector más importante es el de **refino de petróleo con un total del 70% de la producción**. La misma se corresponde con la Refinería de San Roque (CEPSA) que, con una capacidad productiva de 12 millones Tm/año, se sitúa en la segunda posición en la producción de refino a nivel nacional.
- Por su parte, la **producción de metales supone el 11%** de la producción de la AGI para 2011 (12.102,64 Millones €).
- En tercera posición se sitúa la **industria petroquímica con un 9%** sobre el total producido.
- La industria **minera gaditana** presenta una **reducción del 26,29%** del 2005, con una producción de 18,054 miles Tm, al 2009, 13.306 Miles Tm. Dicha circunstancia se debe principalmente al descenso de la producción de canteras en 21,85%, principal recurso minero de la provincia.

Producciones de las empresas AGI 2011.
Distribución Sectorial



Fuente: AGI

Ev. Industria Minera (Cádiz)
(Miles Tm)

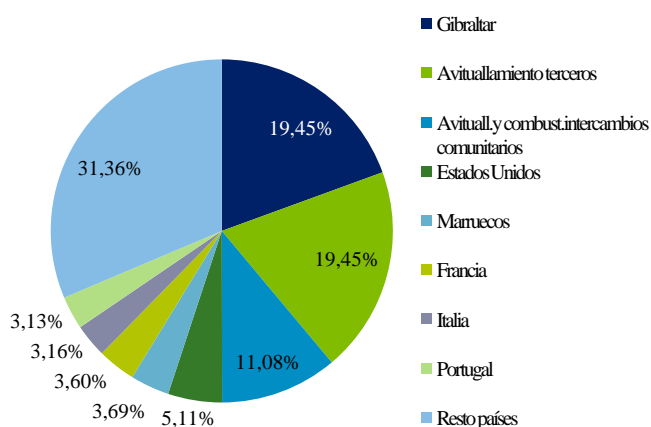


Fuente: IECA

Comercio Exterior

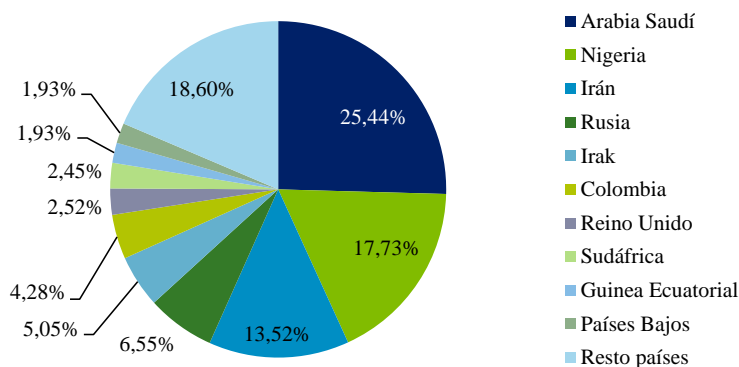
- Las exportaciones realizadas por la provincia de Cádiz por las vías viaria, ferroviaria y marítima en 2011 ascendieron a **8.219.770,50 toneladas**.
- Las exportaciones se destinan a **Gibraltar** (19,45%), al **avituallamiento de buques de terceros países** (19,45%) y al **avituallamiento de buques comunitario** (11,08%).
- En menor medida, destacan como destino de los productos gaditanos Estados Unidos, Marruecos, Francia, Italia y Portugal.

Exportaciones de Cádiz 2011



- Las importaciones realizadas de Cádiz por las vías viaria, ferroviaria y marítima en 2011 ascendieron a **17.011.612,33 toneladas**.
- El 25,44% de las importaciones de hacen desde **Arabia Saudí**, el 17,73% de **Nigeria** y el 13,52% de **Irán**.
- También se importan mercancías desde Rusia, Irak, Colombia, y Reino Unido.

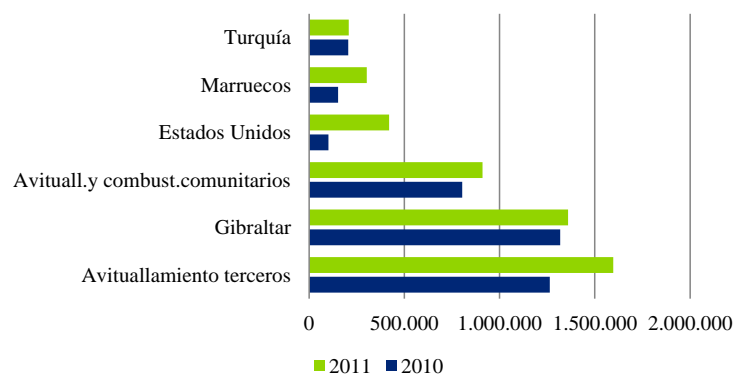
Importaciones de Cádiz 2011



Vía Marítima

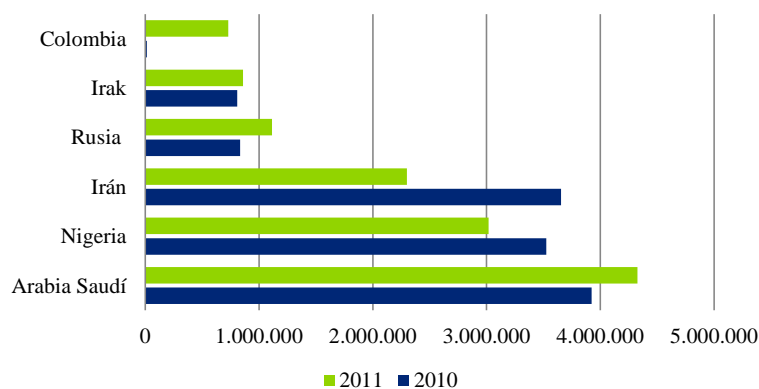
- Las exportaciones marítimas realizadas por la provincia de Cádiz en 2011 ascendieron a **7.396.032,71 toneladas**.
- Las exportaciones se destinan al **avitallamiento de buques de terceros países**, al **avitallamiento de buques comunitarios** y a **Gibraltar**.
- Respecto a los datos de 2010 el volumen de mercancías exportadas **han aumentado**, especialmente el avituallamiento a terceros y el avituallamiento comunitario, así como las exportaciones a Estados Unidos y Marruecos.

Exportaciones marítimas Cádiz



- Las importaciones marítimas de Cádiz en 2011 ascendieron a **16.656.658,14 toneladas**
- Los países desde los que se importa un mayor volumen de mercancías por vía marítima son **Arabia Saudí, Nigeria, Irán y Rusia**, superando todos estos países el millón de toneladas.
- Respecto a 2010, han aumentado las importaciones desde Arabia Saudí, Rusia y Colombia, disminuyendo en el resto de países.

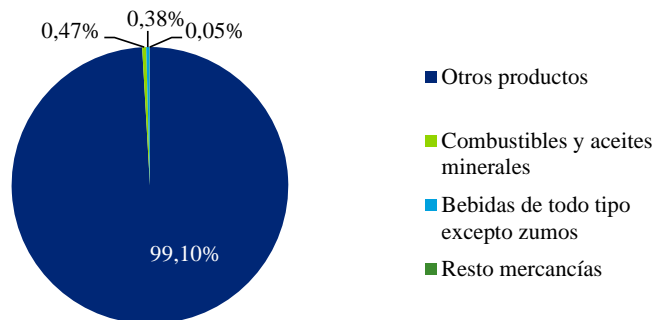
Importaciones marítimas Cádiz



Vía Marítima – Avituallamiento a buques de terceros países y Gibraltar

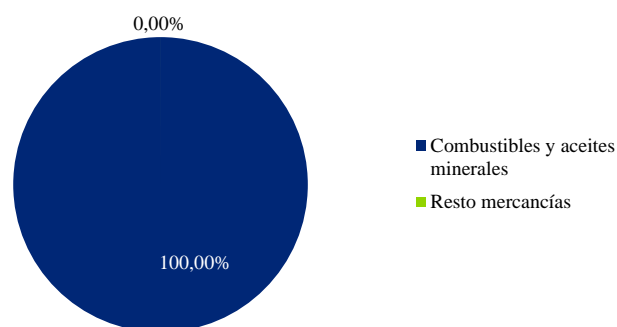
- Las exportaciones marítimas de Cádiz en 2011 para el Avituallamiento de buques de terceros países ascendieron a **1.596.449,20 toneladas**.
- Casi el 100% de las exportaciones se destinaron al capítulo de otros productos, y en concreto, a las **mercancías suministradas a buques**.

Exportaciones marítimas para el avituallamiento de terceros 2011



- Las exportaciones marítimas a Gibraltar en 2011 ascendieron a 1.359.909,41 toneladas.
- Prácticamente el 100% de los productos exportados son **combustibles y aceites minerales**, en concreto, aceites de petróleo.

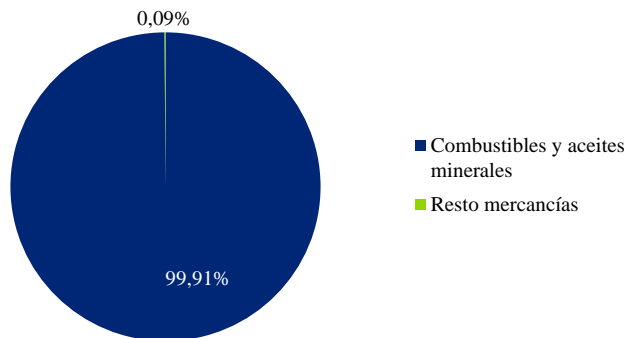
Exportaciones marítimas a Gibraltar 2011



Vía Marítima - Arabia Saudí y Nigeria

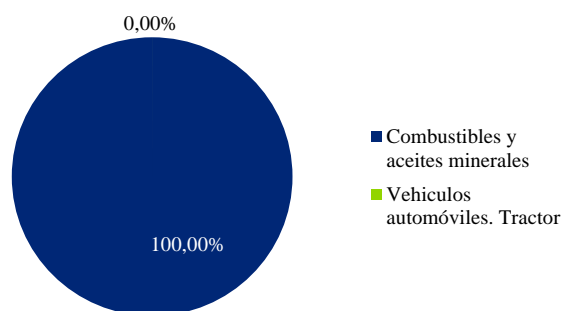
- Cádiz importó por mar desde Arabia Saudí 4.327.178,14 toneladas en 2011.
- Casi el 100% de lo importado son **combustibles y aceites minerales**, en concreto, aceites de petróleo.

Importaciones marítimas desde Arabia Saudí 2011



- Las importaciones marítimas desde Nigeria en 2011 ascendieron a 3.016.986,59 toneladas.
- Prácticamente el 100% de los productos importados son **combustibles y aceites minerales**, en concreto, aceites de petróleo.

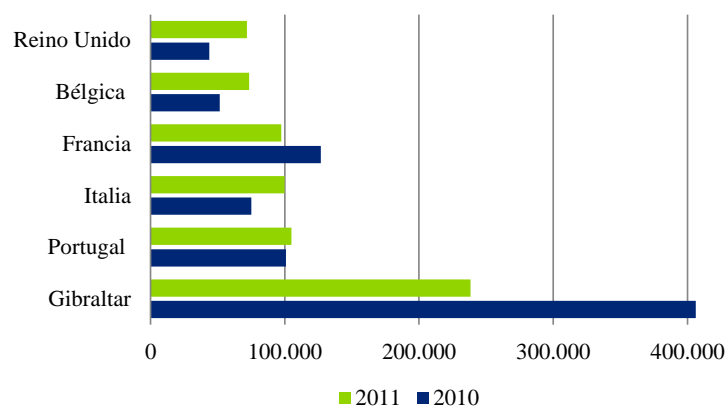
Importaciones marítimas desde Nigeria 2011



Carretera

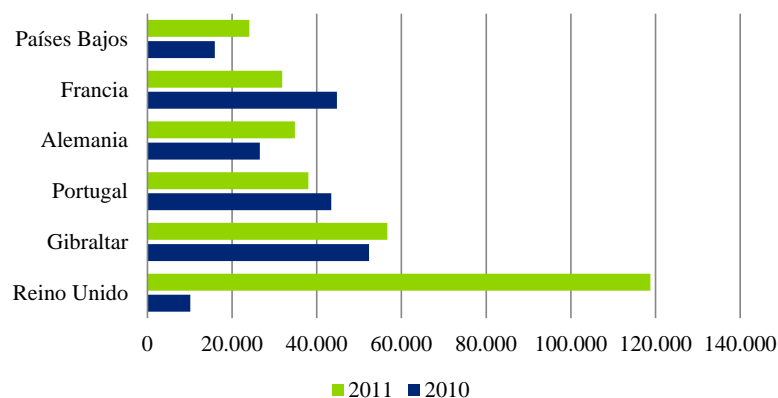
- Las exportaciones por carretera realizadas por Cádiz en 2011 ascendieron a 813.052,18 toneladas.
- Las exportaciones se destinan principalmente a **Gibraltar, Portugal, Italia y Francia.**
- Respecto a los datos de 2010 el volumen de mercancías exportadas **han aumentado**, salvo en el caso de Francia y Gibraltar, donde han disminuido considerablemente.

Exportaciones por carretera Cádiz



- Las importaciones viarias de Cádiz en 2011 rondaron las 350.000 toneladas.
- Los países desde los que se importa un mayor volumen de mercancías por carretera son **Reino Unido, Gibraltar, Portugal, Alemania, Francia y Países Bajos.**
- Respecto a 2010, han aumentado las importaciones, salvo en el caso de Francia y Portugal. Destacar el caso de Reino Unido, cuyas importaciones han aumentado más de 100.000 toneladas.

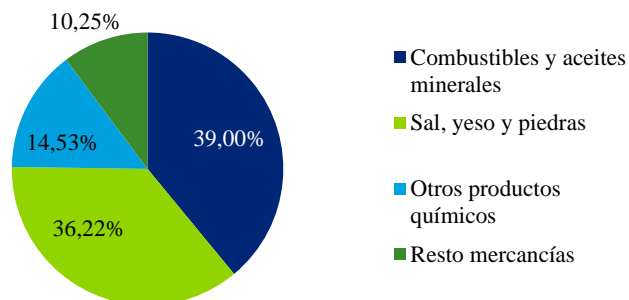
Importaciones por carretera Cádiz



Carretera - Gibraltar

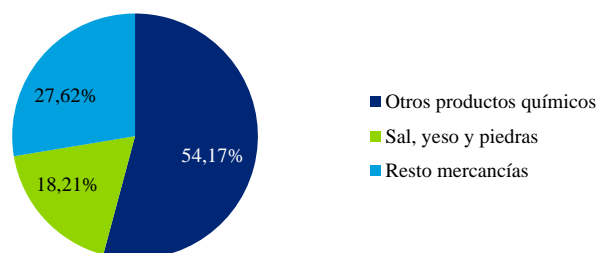
- Las exportaciones por carretera a Gibraltar en 2011 ascendieron a 238.461,09 toneladas.
- Los principales productos gaditanos que se exportan son **combustibles y aceites minerales** (39,00%), **sal, yeso y piedras** (36,22%) y **otros productos químicos** (14,53%).

Exportaciones por carretera a Gibraltar 2011



- En cuanto a las importaciones realizadas desde Gibraltar por Cádiz, estas son muy inferiores a las exportaciones, y superan las 50.000 toneladas.
- Más del 50% de esos productos son **otros productos químicos** y el 18,21% es **sal, yeso y piedras**.

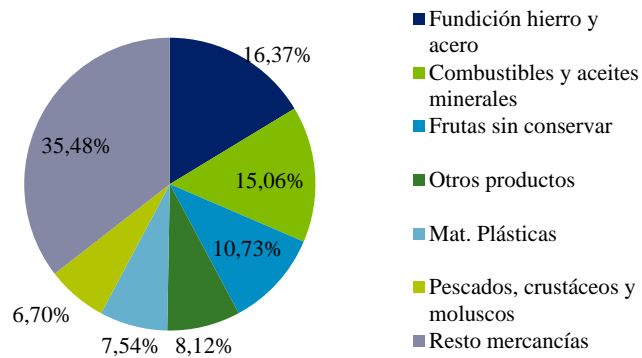
Importaciones por carretera desde Gibraltar 2011



Carretera – Portugal / Reino Unido

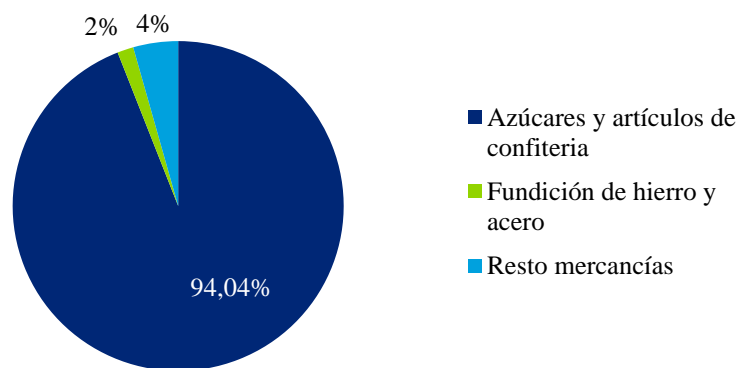
- Las exportaciones por carretera a Portugal en 2011 rondaron las 100.000 toneladas.
- Los principales productos gaditanos exportados son **fundición hierro y acero (16,37%)**, **combustibles y aceites minerales (15,06%)** y **frutas sin conservar (10,73%)**.

Exportaciones por carretera a Portugal 2011



- Reino Unido es el principal país origen de las mercancías importadas por carretera por Cádiz, y en 2011 rondaron las 120.000 toneladas.
- El 94,04% de esas mercancías son **azúcares y artículos de confitería** y el 2% se corresponden con **fundición de hierro y acero**.

Importaciones por carretera desde Reino Unido 2011

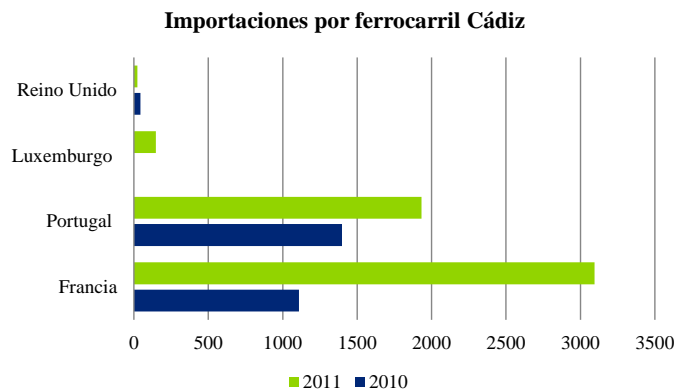


Ferrocarril

- De los 3 modos analizados, el ferrocarril es el menos utilizado, moviendo en 2011 poco más de 10.500 toneladas entre importaciones y exportaciones.
- El principal país al que exporta Cádiz por ferrocarril es **Francia**, seguida de **Italia y Bélgica**. Cádiz exporta a Francia principalmente fundición de hierro y acero.
- En 2010 se exportaron 1.615 toneladas a Alemania, pero en 2011 las exportaciones al país germano fueron ínfimas.



- Las importaciones ferroviarias de Cádiz en 2011 superaron las 5.000 toneladas.
- Los países desde los que se importaron mercancías son **Francia y Portugal**, y en menor medida, **Luxemburgo y Reino Unido**. De Francia se importan manufacturas de fundición de hierro y acero y de Portugal principalmente residuos de la industria alimentaria.
- Respecto a 2010, han aumentado las importaciones en todos los países salvo en Luxemburgo, desde el cual no se realizaron importaciones.



Conclusiones



- Tendencia decreciente, con una producción de 1.175.508 Tm en 2011
- El principal producto agrario es el trigo con una producción anual superior a 200.000 Tm
- La remolacha, con un descenso de 400.000 Tm (2004-2011), se sitúa en 2011 en la segunda posición agrícola gaditana con una producción de 145.000 Tm



- Producción cárnica ganadera se basa en la producción porcina (aprox. 6.300 Tm/año) y caprina (aprox. 5.000 Tm/año)
- Producción láctea de principalmente vacuna: 92.798 miles de litros en 2009



- Basado en la industria del Campo de Gibraltar, y, en particular, empresas de AGI, que junto a la AIQBE suponen el 2,1 PIB andaluz.
- Industria basada en refinado de petróleo (70%) e industria metálica (11%)
- Industria minera en recesión, con una producción en 2009 de 13.306 Miles Tm.



- El modo de transporte más utilizado para el comercio exterior de la provincia de Cádiz es el transporte marítimo, modo que ha movido el 95% de las mercancías importadas o exportadas en 2011.



- Las exportaciones marítimas de la provincia de Cádiz se destinan al suministro de mercancías a buques de terceros países y a las exportaciones de petróleo a Gibraltar.
- En las importaciones marítimas destaca el transporte de aceites de petróleo desde Arabia Saudí y Nigeria, aunque sus volúmenes han disminuido respecto a 2010.



- Por carretera se exporta combustible y sal y yeso a Gibraltar y combustible, fundición de hierro y acero y frutas a Portugal.
- De Gibraltar se importan otros productos químicos y sal, yeso y piedras, y desde Reino Unido se importan azúcares y productos de confitería.



- El comercio ferroviario de Cádiz es ínfimo respecto a los otros modos de transporte, siendo muy superior el volumen de exportaciones al de importaciones.
- Se exporta fundición de hierro y acero a Francia y se importan manufacturas de fundición de hierro y acero desde Francia y residuos de la industria alimentaria desde Portugal.

Empresas

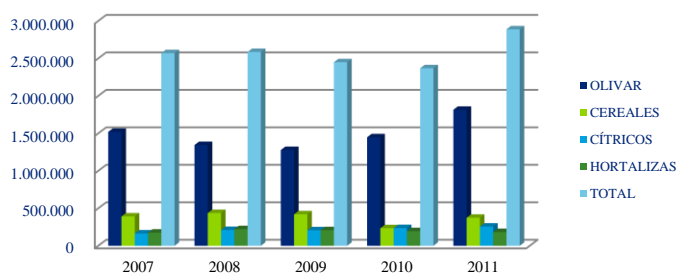
Entidad	Actividad	Prod./Fact.	Ubicación	Presencia en Puerto
Acerinox S.A.	Fabric. prod. básicos de hierro, acero y ferroalea	- 2.674.920.000 € - 1,1 millones Tm acería - 900.000 Tm. Laminación en caliente - 670.000 toneladas en Laminación en frío	Algeciras	No
INTERCONTINENTAL QUÍMICA S.A.	Fabricación de productos químicos básicos	597.377.000 €	San Roque	No
HOLCIM-ESPAÑA S.A.	Fabricación de cemento, cal y yeso	458.888.000 €	Algeciras	No
GONZALEZ BYASS SA	Fabricación de bebidas	86.380.000 €	Jerez de la Frontera	No
ALBACORA SA	Pesca	79.730.911 €	Cádiz	No
SANCHEZ ROMERO CARVAJAL JABUGO SA	Com. por mayor prod. alimenticios, bebidas y tabaco	64.730.000	El Puerto de Santa María	No
ALFONSO BENITEZ SA	Recogida de Residuos	55.543.000	Jerez de la Frontera	No
Abelló Linde	Gases e ingeniería a nivel mundial	120 toneladas de gases diarios 270.000 Botellas Anuales	Jerez de la Frontera	No
Solera Motor	Venta de vehículos de motor	48.925.788 €	Jerez de la Frontera	No
FORDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA SL	Mantenimiento y reparación de vehículos a motor	47.993.528	Jerez de la Frontera	No

Entorno Competitivo - Córdoba

Agricultura, Ganadería y Pesca

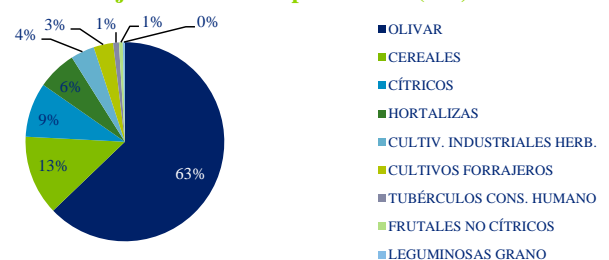
- La evolución del **sector agrícola** de la provincia de Córdoba presenta una **tendencia creciente** en el período 2007-2011 con un incremento del 11,21%, pasando de 2.570.574 Tm en 2007 a 2.888.228 Tm en 2011.
- Córdoba es **intensiva en la producción olivar**, con una producción de **1.814.966 Tm en 2011 que supone el 63% del total de la producción para este año**. Asimismo, la tendencia ha sido positiva durante todo el período, siendo el principal impulsor del crecimiento del sector agrícola de la región, con un incremento del 19%.
- Pese a tener un ligero descenso en la producción (-4,48%) en el período 2007-2011, **los cereales** se posicionan en la segunda posición productiva agrícola de la región, con un **13% del total** de la producción en 2011, lo que implica un volumen de **374.531 Tm para dicho año**.
- La producción cereal de la región se basa fundamentalmente en la producción de **trigo**, con una producción media anual para el total de período de **254.310 Tm**.
- En tercera posición se sitúan los **productos cítricos**, con un 9% del total producido en 2011. Así, la producción media anual es de **202.715 Tm**.

Evolución sector agrícola 2007/2011
(Tm)



Fuente: IECA

Composición sector agrícola 2011
Porcentaje sobre total de producción (Tm)

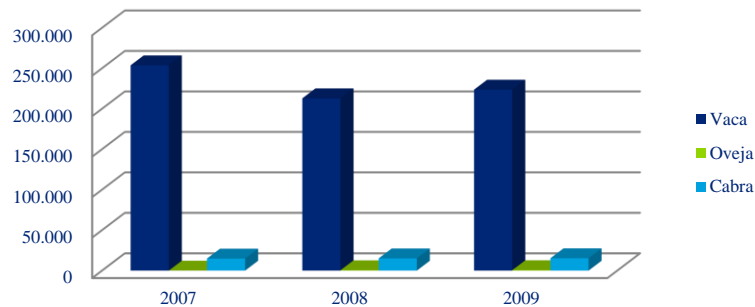


Fuente: IECA

- **La producción láctea de la provincia de Córdoba es fundamentalmente de origen vacuno.**
- Si bien, la producción láctea de origen vacuno presenta una **tendencia productiva decreciente (-11,8%)**, ésta es superior a los 200.000 Tm anuales en el conjunto del período.

- La producción láctea de origen ovino y caprino en la provincia es sensiblemente inferior a la vacuna. Así, la producción caprina anual se sitúa en una media de 15.131 miles de litros, mientras que la de origen ovino no supera los 600 miles de litros en su año de mayor producción (2009).

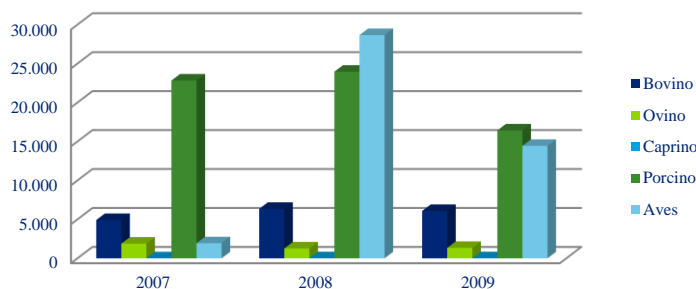
Evolución Producción Láctea 2007/2009
(Miles de litros)



Fuente: IECA

- La **producción cárnica** cordobesa está **basada fundamentalmente en la producción porcina**, seguida de la producción avícola y bovina.
- **La producción porcina tiene una tendencia decreciente (-28%), pasando de 22.824 Tm en 2007 a 16.417 en 2009.**
- Por su parte, **la producción avícola ha incrementado capacidad productiva, pasando de 1.930 Tm en 2007 a 14.433 Tm en 2009**, lo que supone un crecimiento del (747%).
- **La producción bovina** mantenido una **tendencia positiva** en el período, con un **incremento de su producción del (23%), situándose en 6.083 Tm en 2011.**

Evolución Prod. Cárnica 2007/2009
(Tm)

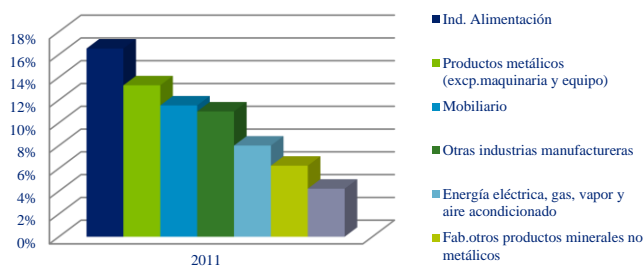


Fuente: IECA

Sector Industrial

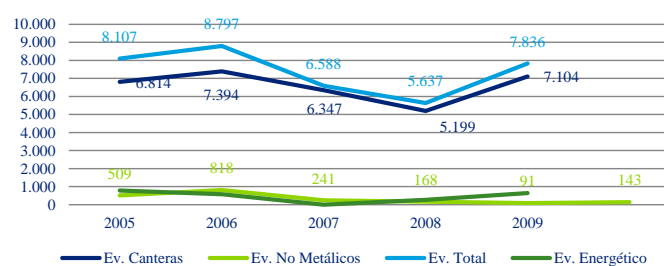
- El **sector industrial y energético** se sitúan en **segunda y tercera posición como componentes del PIB de la provincia de Córdoba** durante el período 2004-2008.
- Asimismo, un indicador de la relevancia del sector es la composición de la estructura empresarial de la provincia. En este sentido, cabe destacar que el **sector industrial, seguido del energético son los principales componentes del tejido empresarial cordobés.**
- Al respecto cabe destacar el sector de la **industria de la alimentación cuyo tejido empresarial supone el 17% de las empresas** afincadas en la provincia de Córdoba. En este sentido, **la producción de aceite de oliva supone el principal motor de la industria agroalimentaria cordobesa**, con una producción de **320.625 Tm en la campaña 2011/2012** (Fuente: Europa Press 24/04/2012).
- Por su parte, **la industria metalúrgica** (productos metálicos) con un **13% del total del sector** se situaría en la segunda posición del tejido empresarial de la provincia en 2011.
- Dentro del sector metalúrgico, **la industria minera ha sufrido un descenso en su capacidad productiva durante el ejercicio 2005-2009, con una reducción del 12,37%**, debido principalmente a la caída de la producción de las canteras, con un comportamiento sustancialmente idéntico a lo largo del período.

Princip. Componentes tejido empresarial
(% total empresas)



Fuente: IECA

Ev. Industria Minera
Miles TM

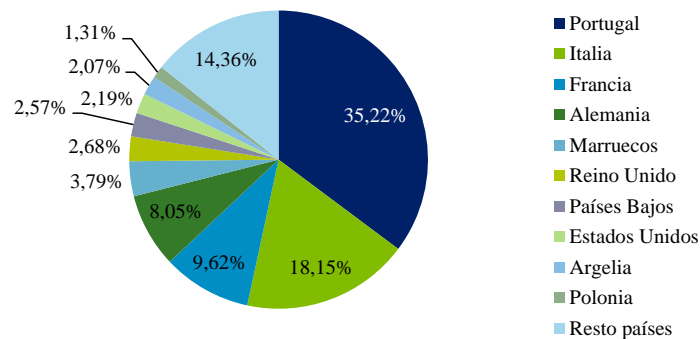


Fuente: IECA

Comercio Exterior

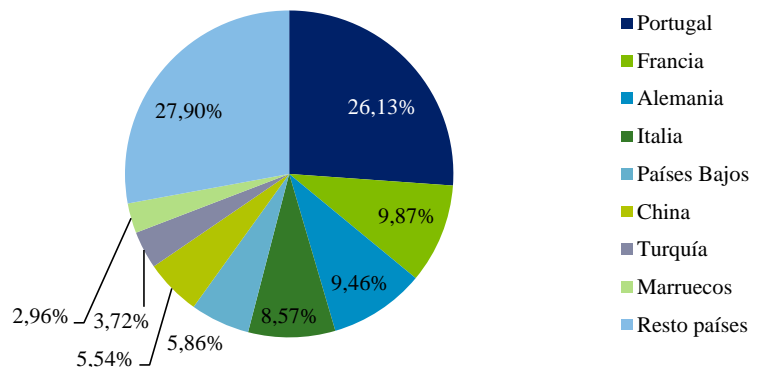
- Las exportaciones de productos cordobeses por las vías viaria, ferroviaria y marítima en 2011 ascendieron a **819.859,64 toneladas**.
- Las exportaciones tienen como destino **Portugal** (35,22%), **Italia** (18,15%), **Francia** (9,62%) y **Alemania** (8,05%).
- En menor medida, los productos cordobeses tienen como destino Marruecos, Reino Unido, Países Bajos, Estados Unidos, Argelia y Polonia.

Exportaciones de Córdoba 2011



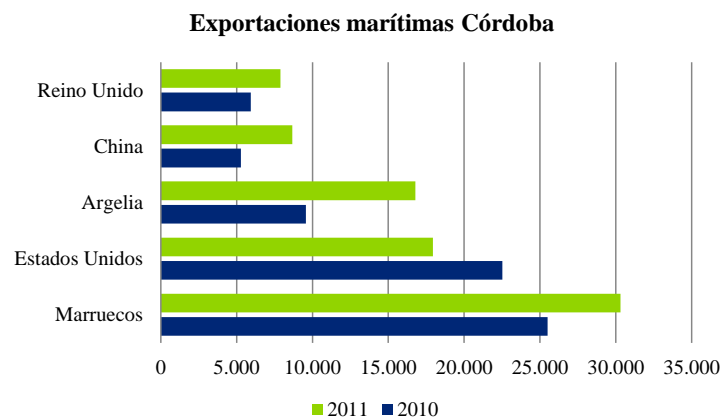
- Las importaciones de la provincia de Córdoba en los tres modos de transporte en 2011 ascendieron a **338.435,53 toneladas**.
- Las mercancías tienen como origen **Portugal** (26,13%), **Francia** (9,87%), **Alemania** (9,46%) e **Italia** (8,57%).
- También se importan mercancías desde Países Bajos, China, Turquía y Marruecos.

Importaciones de Córdoba 2011

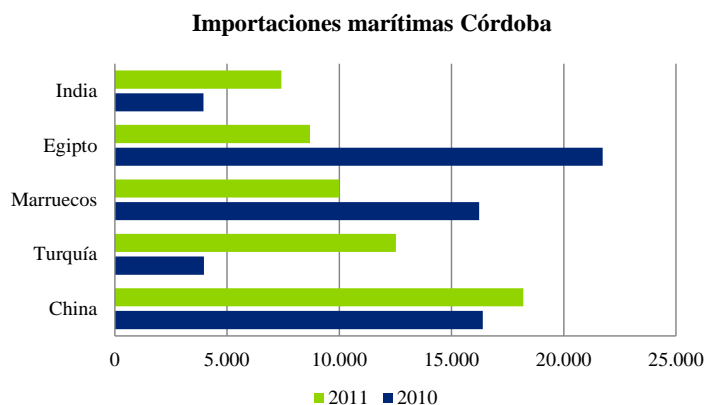


Vía marítima

- La exportaciones marítimas de Córdoba en 2011 ascendieron a 165.000 toneladas.
- Las exportaciones tienen como destino **Marruecos, Estados Unidos, Argelia, China y Reino Unido.**
- Respecto a los datos de 2010, la tendencia es ascendente, salvo en el caso de Estados Unidos, donde han disminuido las exportaciones.



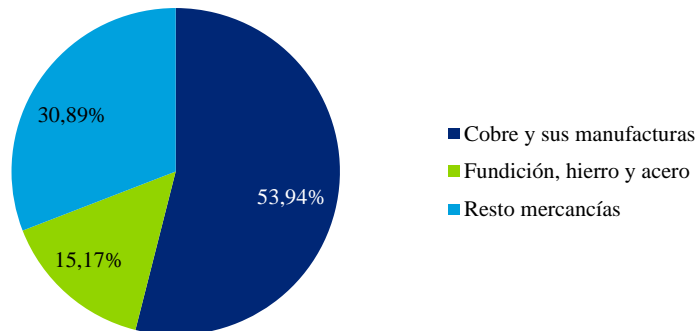
- Las importaciones marítimas de Córdoba en 2011 superaron las 100.000 toneladas
- Las mercancías tienen como país de origen **China, Turquía, Marruecos, Egipto y la India**
- Estudiando la evolución de las importaciones, en las importaciones de China, Turquía y la India se ha experimentado un crecimiento, mientras que en el caso de Marruecos y Egipto han disminuido respecto a 2010.



Vía marítima – Marruecos/ Estados Unidos

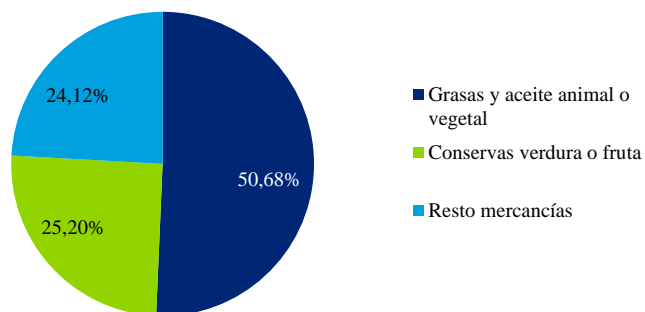
- Las exportaciones marítimas a Marruecos ascendieron a 30.317 toneladas en 2011, casi 5.000 toneladas más que en 2010.
- Las exportaciones se componen principalmente de **cobre** (53,94%) y de **fundición, hierro y acero** (15,17%).

Exportaciones marítimas a Marruecos 2011



- Las exportaciones marítimas a Estados Unidos en 2011 rondaron las 18.000 toneladas, unas 4.000 toneladas menos.
- Los productos cordobeses que se exportaron en 2011 fueron **grasas y aceite animal o vegetal** (50,68%) y **conservas de verdura o fruta** (25,20%).

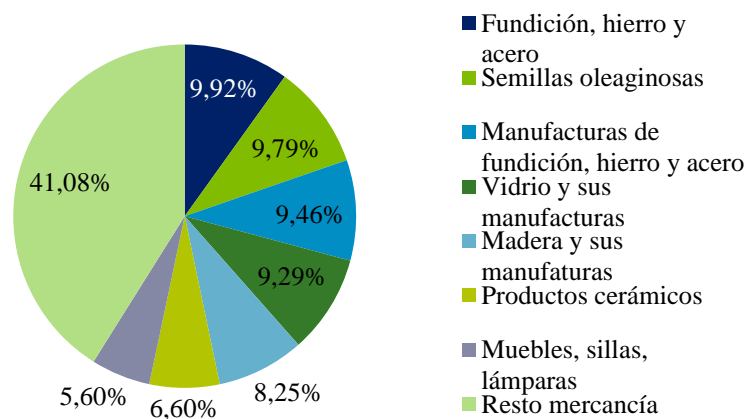
Exportaciones marítimas a Estados Unidos 2011



Vía marítima – China/ Turquía

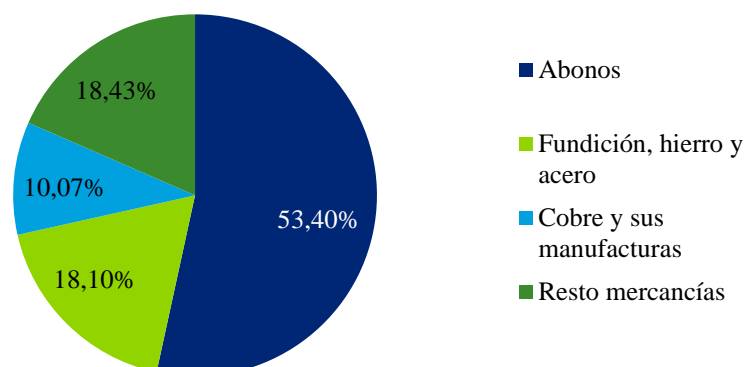
- La importación marítima de productos chinos en 2011 superó las 18.000 toneladas, unas 2.000 toneladas más que en 2010.
- Los productos que se importan son fundición, hierro y acero (9,92%), semillas oleaginosas (9,79%), manufacturas de fundición, hierro y acero (9,46%), vidrio y sus manufacturas (9,29%), madera (8,25%), productos cerámicos (6,60%) y mobiliario (5,60%).

Importaciones marítimas desde China 2011



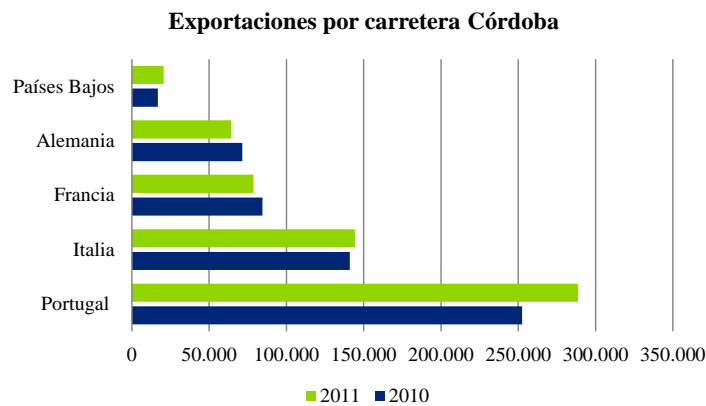
- La importación de productos turcos en 2011 se incrementó considerablemente, pasando de 3.972 toneladas en 2010 a 12.522 toneladas en 2011.
- Desde Turquía se importaron principalmente **abonos** (53,40%), **fundición, hierro y acero** (18,10%) y **cobre** (10,07%).

Importaciones marítimas desde Turquía 2011

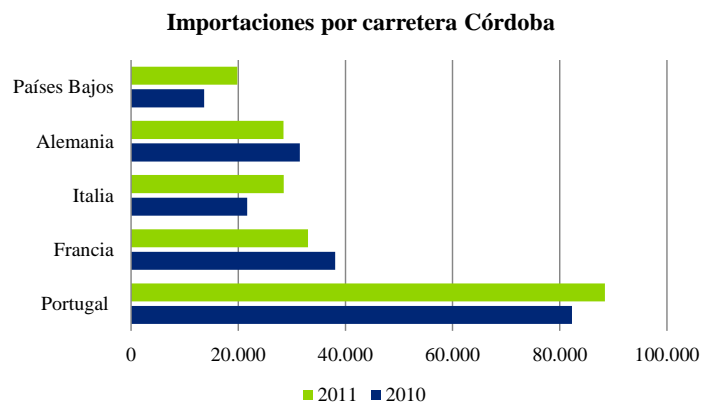


Carretera

- Las exportaciones por carretera de Córdoba en 2011 ascendieron a 654.496 toneladas.
- El principal país de destino de las mercancías es **Portugal**, seguido de **Italia, Francia, Alemania y Países Bajos**.
- Respecto a los datos de 2010, la tendencia es ascendente, salvo en el caso de Francia y Alemania, donde descienden las exportaciones ligeramente.



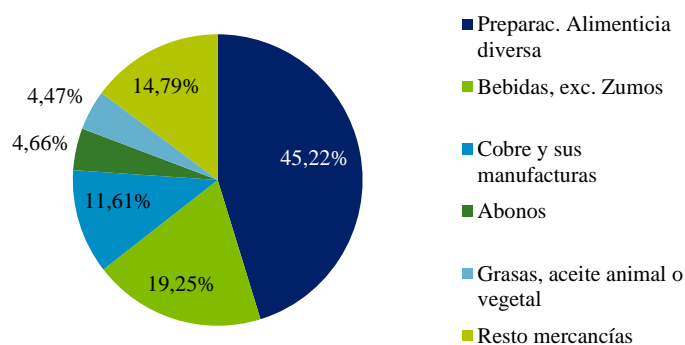
- Las importaciones por carreter de Córdoba en 2011 suponen aproximadamente un tercio de las exportaciones de ese mismo año (232.712 toneladas).
- Como en las exportaciones, las mercancías tienen como principal país de origen **Portugal**, así **como Francia, Italia, Alemania y Países Bajos**.
- Las importaciones desde 2010 han experimentado un aumento, salvo en el caso de Francia y Alemania.



Carretera - Portugal

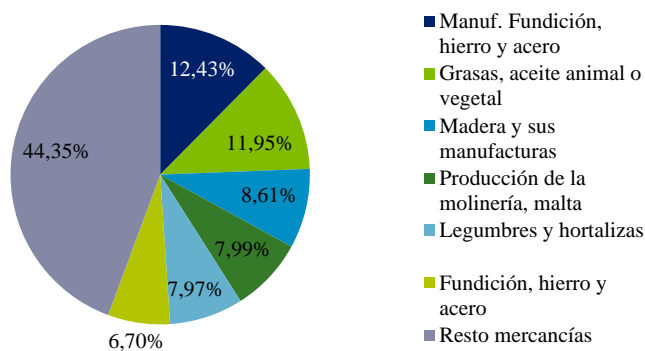
- Córdoba exportó a Portugal 288.759 toneladas en 2011.
- Los productos cordobeses exportados son **preparaciones alimenticias diversas** (45,22%), **bebidas** (19,25%) y **cobre** (11,61%).
- Con menores volúmenes se exportaron además **abonos** (4,66%) y **grasas, aceite animal o vegetal** (4,47%).

Exportaciones por carretera a Portugal 2011



- Desde Portugal se importaron en 2011 88.438 toneladas. De ellas, el 12,43% se correspondieron con **manufacturas de fundición, hierro y acero** y el 11,95% **con grasas, aceite animal o vegetal**.
- En menor medida se importó madera, producción de la molinería, legumbres y hortalizas y fundición, hierro y acero.

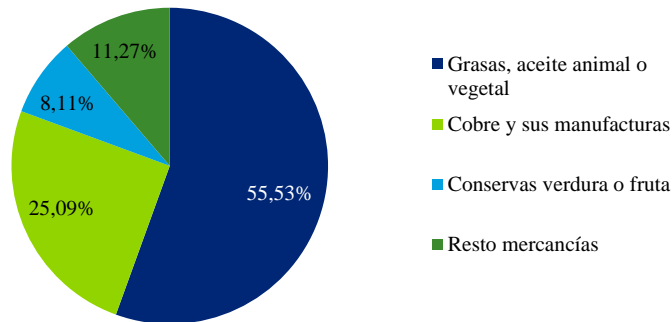
Importaciones por carretera a Portugal 2011



Carretera – Italia/Francia

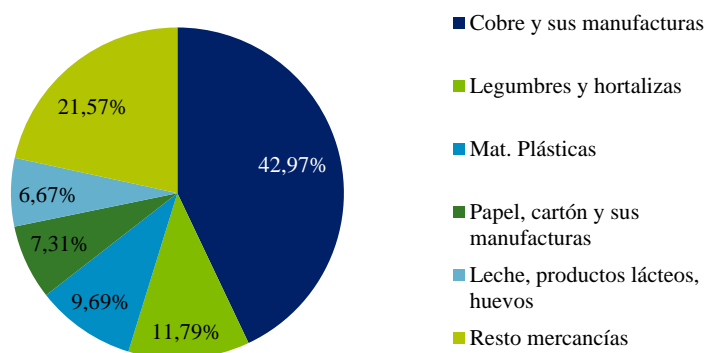
- Córdoba exportó a Italia por carretera 144.258 toneladas en 2011, 3.000 toneladas más que en 2010.
- Se exportaron principalmente grasas, aceite animal o vegetal (55,53%), cobre (25,09%) y conservas verdura o fruta (8,11%).

Exportaciones por carretera a Italia 2011



- Desde Francia se importaron en 2011 33.018 toneladas, 5.000 toneladas menos que en 2010.
- El 42,97% se correspondieron con **cobre y sus manufacturas** y el 11,79%, **legumbres y hortalizas**.
- En menor medida se importaron materias plásticas, papel y cartón y leche y productos lácteos.

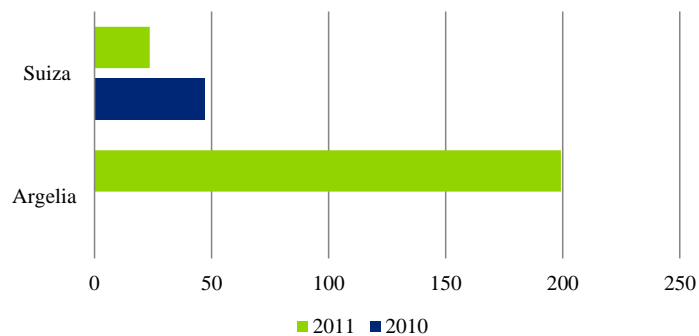
Importaciones por carretera a Francia 2011



Ferrocarril

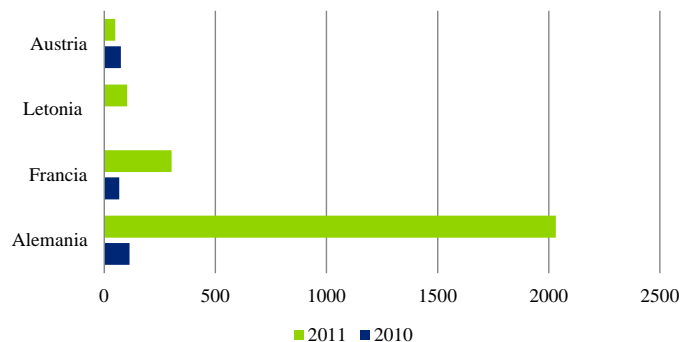
- La exportaciones ferroviarias de Córdoba en 2011 no superaron las 300 toneladas.
- Desde Córdoba se han exportado 200 toneladas de **cobre y sus manufacturas** con destino a Argelia en 2011.
- A Suiza se ha exportado **manufacturas de piedra y yeso** por ferrocarril, si bien en 2011 ha disminuido el volumen.

Exportaciones ferroviarias Córdoba



- Las importaciones ferroviarias de Córdoba en 2011 rondaron las 2.500 toneladas, 2.000 toneladas más que 2010.
- Desde **Alemania y Francia se exportaron fundición, hierro y acero, de Letonia combustibles y aceites minerales y de Austria papel y cartón.**
- Destaca el caso de Alemania, donde en 2011 aumentó en 2.000 toneladas la importación de productos de fundición, hierro y acero.

Importaciones ferroviarias Córdoba



Conclusiones



- Tendencia creciente, con una producción de 2.888.228 Tm en 2011
- Intensiva en la producción de olivar, con una producción de 1.814.966 Tm en 2011 (63% del total de la producción de 2011)
- El trigo con una producción en 2011 de 254.310 Tm, se consolida como el segundo producto de referencia de Córdoba



- Producción cárnica decreciente basada en el cerdo: 16.417 Tm en 2009
- Producción láctea decreciente, basada principalmente en la producción de origen vacuno: 200.000 miles de litros



- El principal sector de producción industrial es el agroalimentario (17% tejido empresarial)
- Industria basada a la producción de aceite de oliva, con una producción de 320.625 Tm en la campaña 2011/2012
- Industria minera en recesión, con una producción en 2009 de 7.836 Miles Tm en 2009.



- Córdoba utiliza mayoritariamente el transporte por carretera en sus operaciones de comercio exterior.



- Las exportaciones marítimas de la provincia de Córdoba se destinan al suministro de cobre y hierro a Marruecos y grasas animales o vegetales a Estados Unidos..
- En las importaciones marítimas destaca el transporte de aceites de fundiciones y semilla oleaginosas de China y abonos de Turquía.



- El transporte por carretera está centrado en Portugal (exportaciones de alimentos y bebidas e importaciones de grasas y aceites).
- Asimismo destaca la exportación de aceites a Italia e importaciones de Francia de cobre.



- El transporte ferroviario en la provincia de Córdoba no es significativo, con una un tránsito total de 300 Tm



Empresas

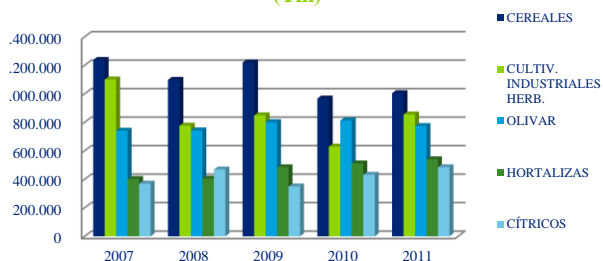
Entidad	Actividad	Prod./Fact.	Ubicación	Presencia en Puerto
Cunext Copper Industries S.L.	Prod.y 1ª transf. metales prec. y otros no férreos	988.392.093 €	Córdoba	No
Cementos de Andalucía SL	Distribución de cementos	119.513.584 €	Córdoba	No
Magtel	Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones	103.151.734 €	No	Sí
Industria Aceitera Fuente de Las Piedras SA	Fabricación de aceites y grasas vegetales y animales	98.535.937€	Cabra	No
Ferrosinsa (Aceros Y Ferrallas Industriales SA)	Manipulación de acero y obras	92.976.559 €	Córdoba	No
Peninsular Del Latón SA	Prod. metales	88.257.119 €	Córdoba	No
Oleum Hispania SL	Comercio al por mayor de productos alimenticios	83.146.684 €	Córdoba	No
Sociedad de Cementos y Materiales de Construcción de Andalucía SA	Fabricación de cemento, cal y yeso	73.621.731 €	Córdoba	No
Antonio Cano e Hijos SA	Productos de molinería, almidones y amiláceos	71.600.012 €	Luque	No
Moreno SA	Fabricación de aceites y grasas vegetales	67.260.996 €	Córdoba	No

Entorno Competitivo - Sevilla

Agricultura, Ganadería y Pesca

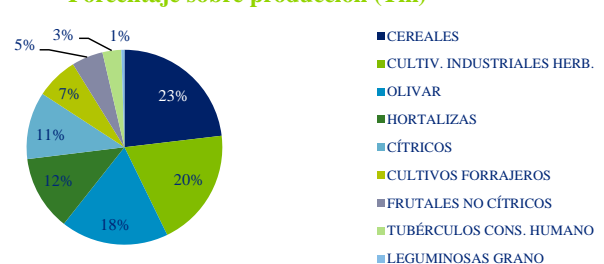
- La evolución del sector agrícola de la provincia de Sevilla presenta una **tendencia discontinua** a lo largo del periodo, resultando finalmente una **reducción del 3,1%**.
- Asimismo, presenta una **gran diversificación productiva**, siendo el cereal el sector con mayor presencia, seguido de los cultivos industriales y el olivar.
- En 2011 los **cereales supusieron un 23%** del total de la producción agraria, con una producción de 1.004.234 Tm, inferior en un 18,86% a la producción del 2007. Este tendencia se debe principalmente a la **reducción de la producción de trigo, principal producto agrario de la provincia**, que redujo su producción de 737.136 Tm al inicio del período a **404.233 Tm en 2011**.
- El **cultivo industrial** (20% de la producción en 2011) ha presentado asimismo una tendencia decreciente en entre los años 2007 y 2011, con una reducción del 34%, pasando de 1.100.491 Tm en 2007 a 855.063 Tm en 2011, como consecuencia de la **reducción de la remolacha** (822.540 Tm en 2007 y 463.843 Tm en 2011).
- La **producción cítrica**, con una tendencia estable a lo largo del periodo (aprox. 740.000 Tm anuales) supone el 18% de la producción agraria sevillana, **siendo la naranja dulce su principal producto con una producción anual media de 400.000 Tm**.

Evolución sector agrícola 2007/2011
(Tm)



Fuente: IECA

Composición sector agrícola 2011
Porcentaje sobre producción (Tm)

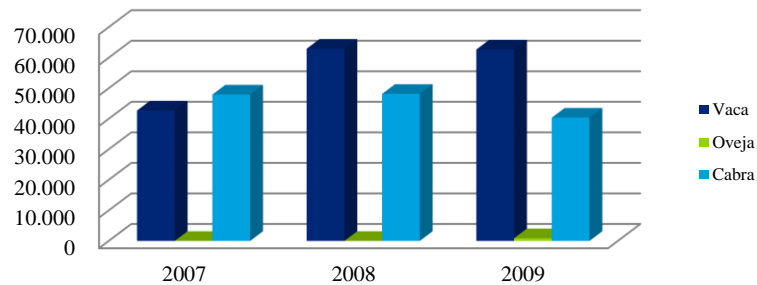


Fuente: IECA

- La **producción láctea** de la provincia de Sevilla es **fundamentalmente de origen vacuno y caprino**.
- La producción láctea de **origen vacuno** presenta una **tendencia positiva del 46%** entre 2007 y 2009, con un valor **superior a 42.000 Miles de litros** durante todo el período.

- Por su parte, **la producción de origen caprino** presenta una tendencia bajista, con un **descenso de la producción del 15,7%** pasando de 47.936 miles de litros en 2007 a **40.366 en 2009**.
- La producción de origen ovino no es representativa en la provincia de Sevilla.

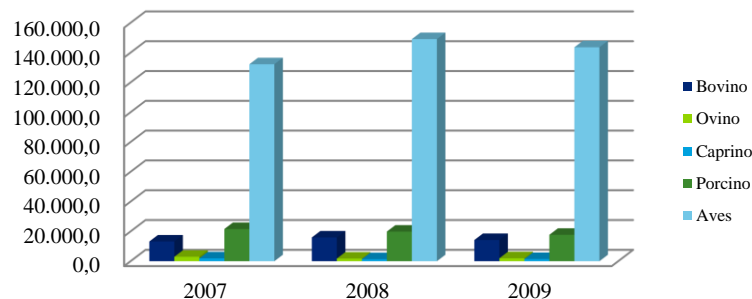
Evolución Producción Láctea 2007/2009
(Miles de litros)



Fuente: IECA

- La **producción cárnica de la provincia de Sevilla** se basa en la **producción avícola**, seguida muy de lejos por la porcina y caprina.
- Así, la producción avícola sevillana presenta una tendencia positiva a lo largo del período con un incremento del 8,62%, pasando de 132.175, 5 Tm en 2007 a **143.565,5 en 2009**.
- La **producción porcina**, con un peso sensiblemente menor, presenta una tendencia **decreciente** a lo largo del período, pasando de 21.598,5 Tm en 2007 a **17.729,83 Tm en 2009**.
- La **producción bovina**, con una tendencia alcista del 8,6%, incrementó su producción de en 1.013,3 Tm de 2007 a 2009, situándose en **14.239,3 Tm en el último año**.

Evolución Prod. Cárnica 2007/2009
(Tm)

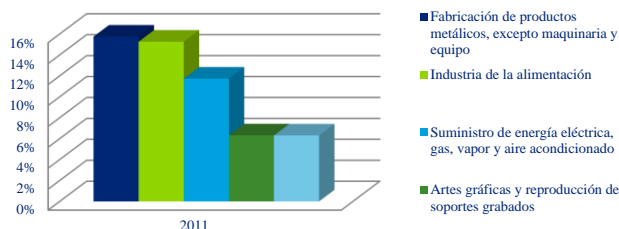


Fuente: IECA

Sector Industrial

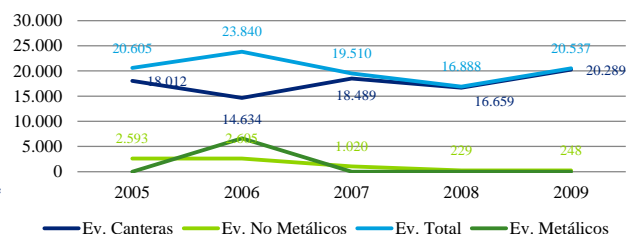
- La **industria de Sevilla supone el 31% del VAB en 2010 del conjunto andaluz**, por lo que su comportamiento se aproxima al de la industria andaluza en su conjunto. (Fuente: Informe Economía de Sevilla. 2010)
- Los principales componentes del **tejido empresarial** sevillano lo conforman las entidades pertenecientes a la **producción metálica (15,75%), industria agroalimentaria (15,26%) y el suministro de energía eléctrica (11,74%)**.
- La fabricación de **productos metálicos**, con una importante presencia de la producción **de material de transporte**, sufrió en el en el tercer trimestre de 2010 **una contracción (-29,1%)**, aún más intensa, a las registradas en los dos trimestres anteriores (-16,8% y -25,9%, respectivamente). (Fuente: Informe Economía de Sevilla. 2010)
- En 2010, la **producción manufacturera se encuentra en retroceso** (descenso del IPIAN en 4,8%), debido fundamentalmente a la **producción agroalimentaria que se ajusta bien a la trayectoria de contención del consumo de los hogares**, más intensa en Andalucía que en la media nacional. (Fuente: Informe Economía de Sevilla. 2010)
- En 2010, la **industria energética también mejoró su actividad, con un crecimiento de la producción (1,3%)**, que pudiera **reforzarse en un futuro** con los proyectos de inversión que se llevan a cabo en la provincia de Sevilla (Nuevo parque energético de Sanlúcar la Mayor, con una inversión aproximada de 100 millones €). (Fuente: Informe Economía de Sevilla. 2010)
- En el tercer **trimestre de 2010 el comportamiento más favorable del sector se correspondió con la industria extractiva con un incremento del IPI del 5,1%**.

Princ. Componentes tejido industrial
(% empresas sobre total sector)



Fuente: IECA

Ev. Industria Minera
(Miles Tm)

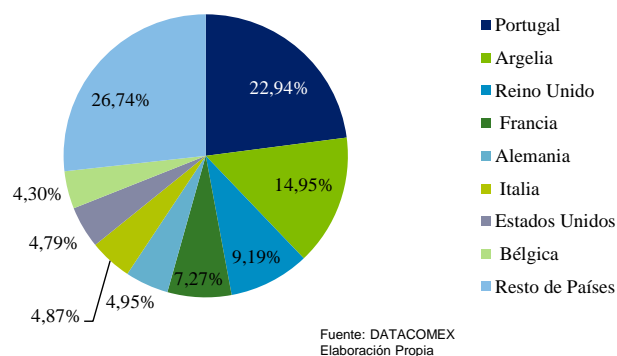


Fuente: IECA

Comercio Exterior

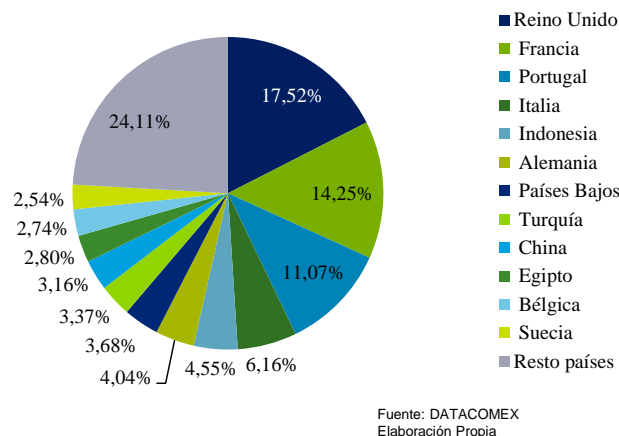
- Las exportaciones de mercancías realizadas por la provincia de Sevilla por las vías marítima y terrestre ascendieron en 2011 a 2.339.553,23 toneladas.
- Los principales países a los que se exportaron esos productos son **Portugal (22,94%), Argelia (14,95%), Reino Unido (9,19%) y Francia (7,27%)**.
- Las exportaciones de Sevilla se realizan principalmente de **países europeos**, salvo el caso de Argelia y Estados Unidos.

Exportaciones de Sevilla 2011



- Las importaciones de mercancías realizadas por la provincia de Sevilla por las vías marítima y terrestre ascendieron en 2011 a 2.318.964,05 toneladas.
- Los principales países desde los que se importaron esos productos son **Reino Unido (17,52%), Francia (14,25%), Portugal (11,07%) e Italia (6,16%)**.
- Las importaciones se realizan principalmente desde **países europeos**, aunque hay presencia de países del Norte de África y del sudeste asiático.

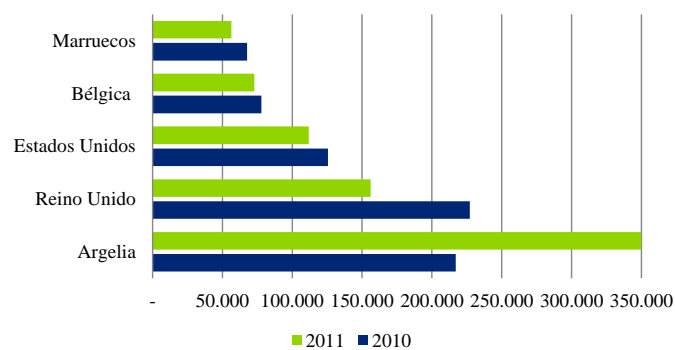
Importaciones Sevilla 2011



Vía Marítima

- Las exportaciones de mercancías realizadas por la provincia de Sevilla por vía marítima ascendieron en 2011 a **1.293.390,73 toneladas**.
- Las exportaciones de mercancías por mar se han realizado principalmente con **Argelia, Reino Unido y Estados Unidos**.
- En cuanto a la evolución desde 2010, se aprecia una tendencia descendente generalizada en todos los países, salvo en el caso de Argelia, que en 2011 aumentó en más de 100.000 toneladas la exportación de productos sevillanos.

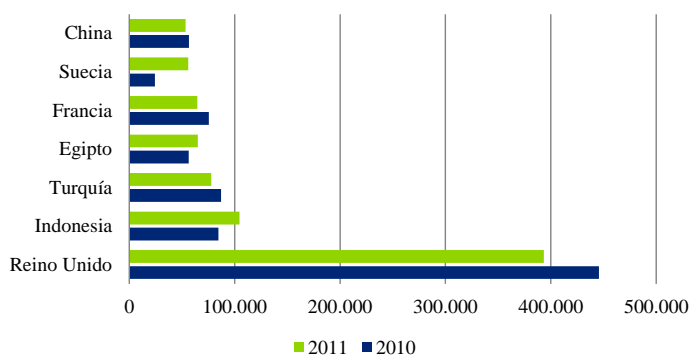
Exportaciones marítimas de Sevilla



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

- Las importaciones de mercancías realizadas por la provincia de Sevilla en 2010 ascendió a **1.481.571,76 toneladas**.
- El principal socio es **Reino Unido**, del que se importaron en 2011 casi 400.000 toneladas.
- Respecto a los datos de 2010 la tendencia es descendente, salvo en el caso de Indonesia, que aumentó la importación de productos en 20.000 toneladas.

Importaciones marítimas de Sevilla

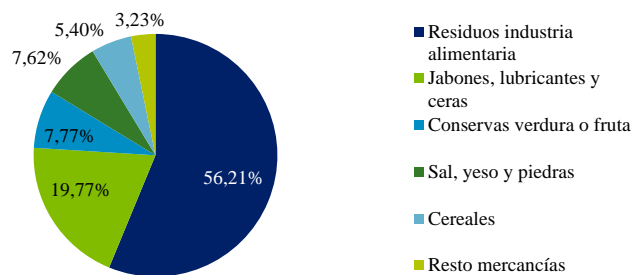


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Vía Marítima –Reino Unido

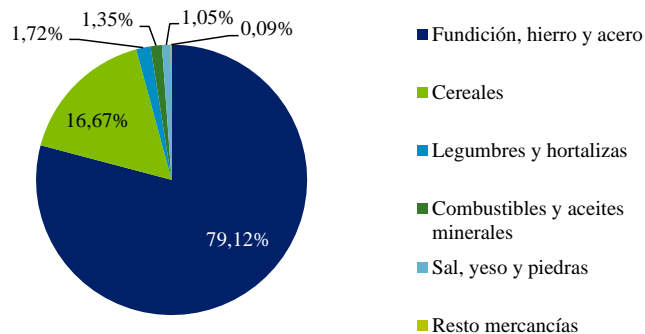
- Las exportaciones de la provincia de Sevilla por mar a Reino Unido en 2011 ascendieron a 156.161,61 toneladas.
- Más del 50% de las mercancías son **residuos de la industria alimentaria** y el 19,77% son **jabones, lubricantes y ceras**.
- También destaca el comercio de conservas de fruta o verdura (7,77%), sal, yeco y piedras (7,62%) y cereales (5,40%).

Exportaciones marítimas a Reino Unido 2011



- Las importaciones marítimas de Sevilla desde Reino Unido en 2011 rondaron las 400.000 toneladas.
- Casi el 80% de esas mercancías son **fundición, hierro y acero** y el 16,67% son **cereales**.
- En menor medida se importa además, combustibles y aceites minerales y sal, yeso y piedras.

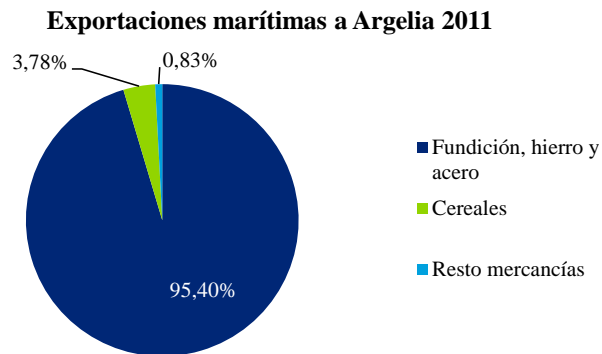
Importaciones marítimas desde Reino Unido 2011



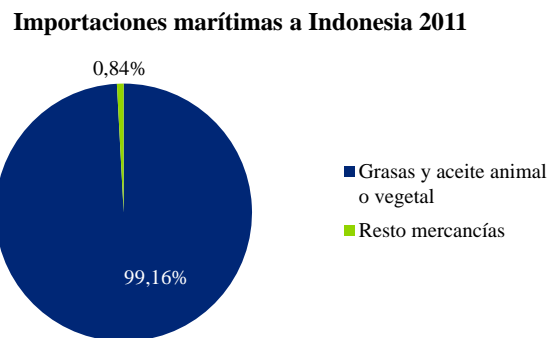
Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Vía Marítima –Indonesia y Argelia

- Argelia es el principal importador marítimo de productos sevillanos en 2011, año en el que superó las 340.000 toneladas.
- El principal producto exportado es **fundición, hierro y acero**, con un 95,40% del total, así como una pequeña parte de **cereales** (3,78%).



- Las importaciones marítimas de Sevilla desde Indonesia en 2011 superaron las 150.000 toneladas.
- Casi la totalidad de las mercancías son **grasas y aceite animal o vegetal**.

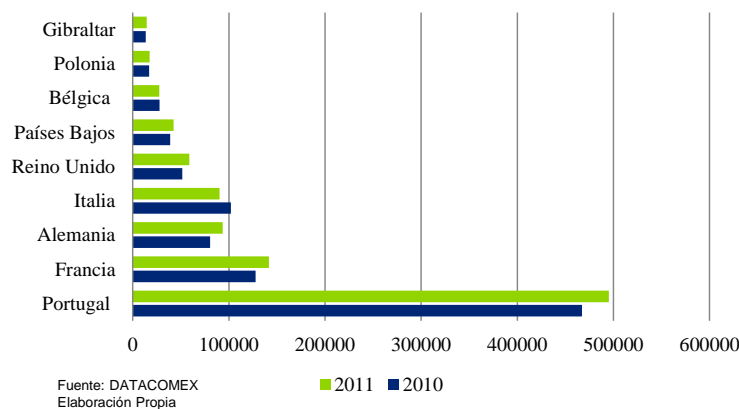


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Carretera

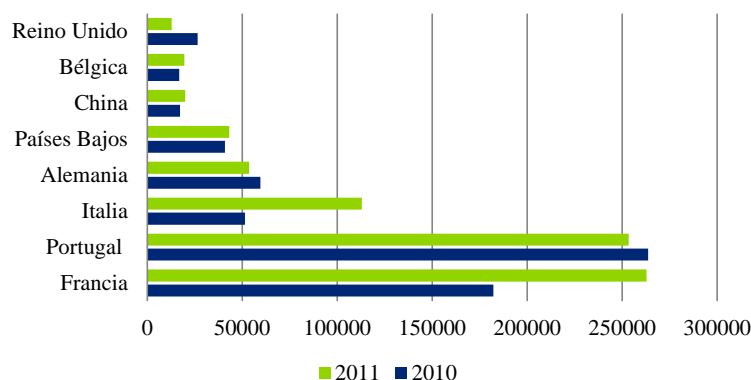
- Las exportaciones de mercancías por carretera se han realizado principalmente con países los países colindantes, así como con Alemania, Italia y Reino Unido.
- Por países destacan las exportaciones desde **Portugal**, que en 2011 rondaron las 500.000 toneladas. Le sigue en importancia **Francia**, cuyas exportaciones en 2011 superaron las 140.000 toneladas.
- En cuanto a la evolución desde 2010, se aprecia una tendencia ascendente generalizada en todos los países, salvo en Italia, donde ha descendido.

Exportaciones por Carretera de Sevilla



- Sevilla por carretera se han realizado con **países europeos y China** principalmente.
- Las importaciones en 2011 han aumentado considerablemente respecto a los datos de 2010 para Francia e Italia. En cambio, para Portugal, Alemania y Reino Unido las importaciones en 2011 han disminuido respecto a 2010.
- Como principales países socios, destacar Francia y Portugal, así como Italia, que en 2011 supera las 100.000 toneladas.

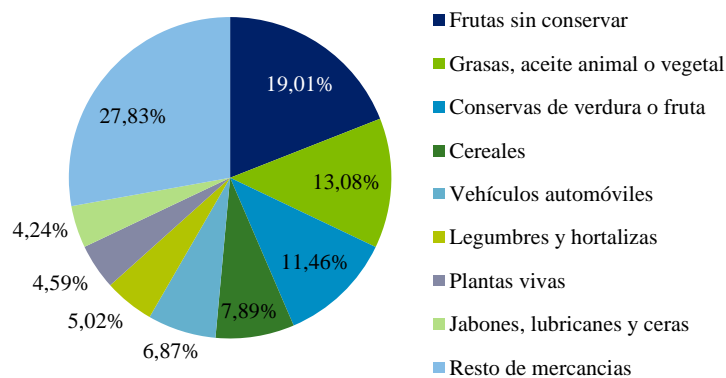
Importaciones por Carretera de Sevilla



Carretera – Francia

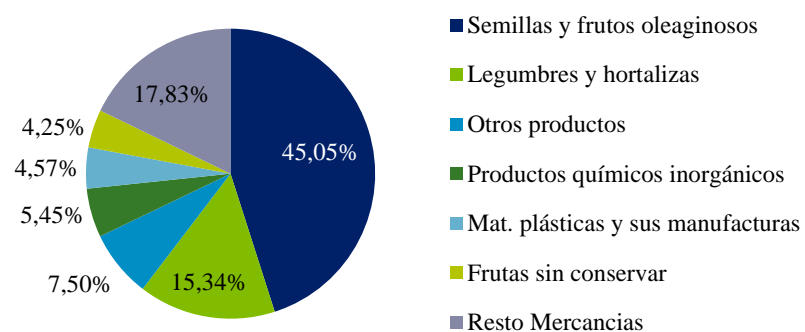
- Las exportaciones de la provincia de Sevilla por carretera a Francia en 2011 ascendieron a 141.712,51 toneladas.
- El 19,01% de los productos son **frutas**, el 13,08% **grasas y aceite animal o vegetal** y el 11,46% **conservas de verdura o fruta**.
- También destaca el comercio de cereales (7,89%), vehículos automóviles (6,87%) y legumbres y hortalizas (5,02%).

Exportaciones por carretera a Francia 2011



- Las importaciones de la provincia de Sevilla por carretera desde Francia en 2011 ascendieron a 262.816,24 toneladas.
- El 45,05% de esas mercancías son **semillas y frutos oleaginosos** y el 15,34% se corresponden con **legumbres y hortalizas**.
- También destaca la presencia de productos químicos inorgánicos (5,45%), materias plásticas (4,57%) y frutas sin conservar (4,25%).

Importaciones por carretera desde Francia 2011

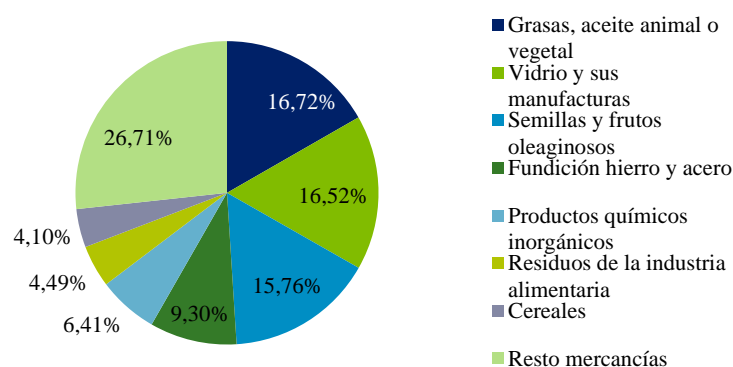


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Carretera – Portugal

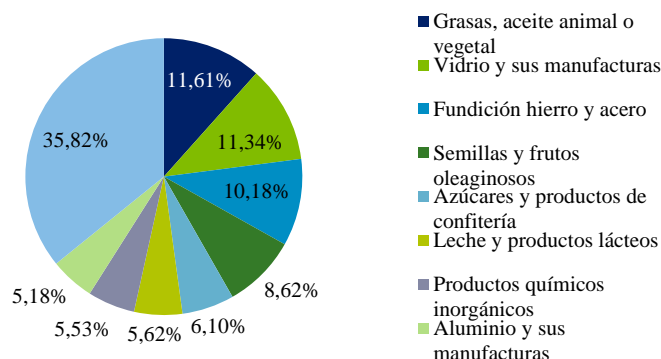
- Las exportaciones de la provincia de Sevilla por carretera a Portugal en 2011 ascendieron a 495.319,12 toneladas.
- El 16,72% de los productos son **grasas y aceite animal o vegetal**, el 16,52% es **vidrio** y el 15,76% se corresponde con **semillas y frutos oleaginosos**.
- También se exportan fundición de hierro y acero (9,30%), productos químicos inorgánicos (6,41%), residuos de la industria alimentaria (4,49%) y cereales (4,10%).

Exportaciones por carretera a Portugal 2011



- Las importaciones de la provincia de Sevilla por carretera desde Portugal en 2011 ascendieron 253. 413,45 toneladas.
- El 11,61% de esas mercancías son **grasas y aceite animal o vegetal**, el 11,34% **vidrio** y el 10,18% **fundición, hierro y acero**.
- Con menor presencia se importan también semillas y frutos oleaginosos (8,62%), azúcares y productos de confitería (6,10%), productos químicos inorgánicos (5,53%) y aluminio y sus manufacturas (5,18%).

Importaciones por carretera desde Portugal 2011

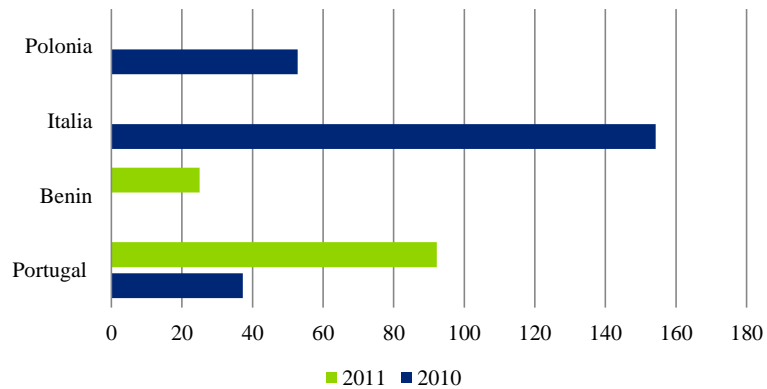


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Ferrocarril

- De los 3 modos analizados, el ferrocarril es el menos utilizado, moviendo en 2011 menos de 10.000 toneladas entre importaciones y exportaciones.
- En 2011 los países a los que exportan productos sevillanos son **Portugal (bebidas)** y **Benín** (que importa **carne** desde algún puerto distinto al sevillano).

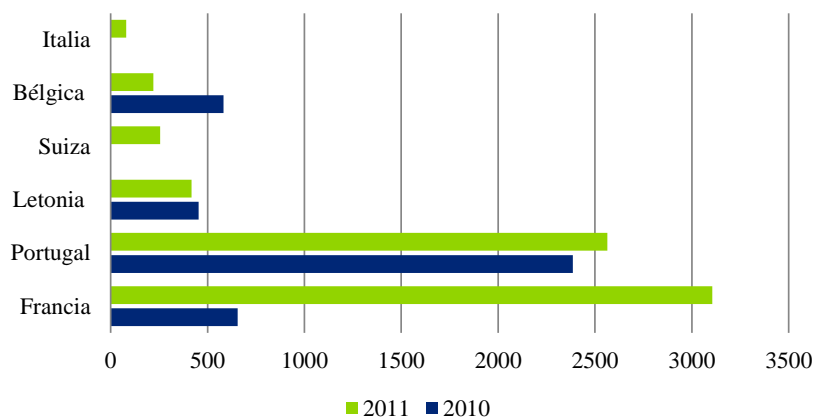
Exportaciones por ferrocarril de Sevilla



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

- Las importaciones ferroviarias realizadas por Sevilla son más numerosas que las exportaciones.
- En 2011 sus principales socios son **Francia y Portugal**, cuyas importaciones han aumentado respecto a 2010. En especial, el comercio con Francia ha aumentado considerablemente por la importación de fundiciones de hierro y acero.

Importaciones por ferrocarril de Sevilla



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Conclusiones



- La producción cítrica, con una tendencia estable supone el 18% de la producción agraria sevillana
- La remolacha, principal cultivo agrario de la provincia, redujo un 22,3% entre 2007 y 2011, situándose en 855.063 Tm en 2011
- Por su parte, el trigo (2º producto de referencia) redujo su producción de 737.136 Tm al inicio del período a 404.233 Tm en 2011.



- Producción ganadera basada en la avicultura: 143.565,5 Tm en 2009
- Producción láctea vacuna con crecimiento positivo: producción a 42.000 litros entre 2007 y en 2009



- La producción metálica, basada en material de transporte, se contrajo un 29,1% en el tercer trimestre de 2010
- La contracción de la industria agroalimentaria influye decisivamente en el sector manufacturero (descenso del IPIAN del 4,8% en 2010)
- La industria energética mejoró su producción un 1,3%, con previsiones de mejora por las inversiones previstas
- La industria extractiva con un incremento del IPI del 5,1%.



- Las exportaciones marítimas se realizan a Argelia y Reino Unido. A Argelia se transporta mayoritariamente fundición de hierro y acero y a Reino Unido residuos de la industria alimentaria y conservas de verdura o fruta.
- Las importaciones marítimas desde Reino Unido e Indonesia se componen principalmente de fundición de hierro y acero y grasas y aceite animal o vegetal respectivamente.



- El comercio viario tiene como países de origen o destino más representativos Francia y Portugal.
- De Francia se importan semillas y frutos oleaginosos y se exportan frutas, grasas o aceite animal y vegetal y conservas de verdura y fruta.
- De Portugal se importan grasas o aceite animal, vidrio y fundición de hierro y acero y se exportan grasas o aceite animal, vidrio y semillas y frutos oleaginosos.



- El comercio ferroviario de Sevilla es ínfimo respecto a los otros modos de transporte, siendo muy superior el volumen de importaciones al de exportaciones.
- Se importa mayoritariamente fundición de hierro y acero de Francia y Portugal.

Empresas

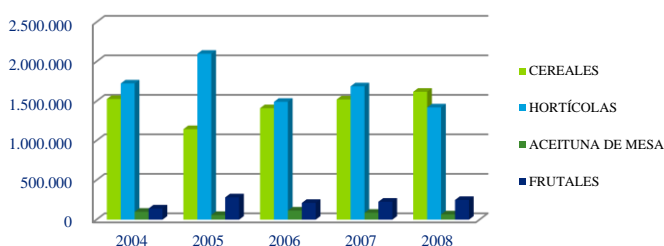
Entidad	Actividad	Producción/ Facturación	Ubicación	Presencia en Puerto
ENDESA Generación	Producción y distribución de energía eléctrica	3.977.782.000 €	Sevilla	No
HEINEKEN ESPAÑA S.A	Cerveza y bebidas alcohólicas	1.123.598.698 €	Sevilla	No
REFRESCOS ENVASADOS DEL SUR S.A.	Agua mineral y embotellado	634.776.546 €	La Rinconada	No
MIGUEL GALLEGO S.A.	Fabricación de grasas y aceites (veg. y anim.)	481.219.406 €	Dos Hermanas	Sí
SOVENA ESPAÑA S.A	Fabricación de grasas y aceites (veg. y anim.)	433.326.696 €	Brenes	No
SIDERÚRGICA SEVILLANA S.A.	Fabric. prod. básicos de hierro, acero y ferroalea.	381.509.305 €	Alcalá de Guadaíra	No
PERSAN S.A.	Fabric. jabones, deterg., otros art. limp.; perf.	279.142.000 €	Sevilla	No
ACEITES DEL SUR-COOSUR S.A.	Fabric. de grasas y aceites (veg. y anim..)	266.854.700 €	Dos Hermanas	No
HERBA RICEMILLS S.L.	Fabric. de prod. de molinería y amiláceos	250.891.076 €	San Juan de Aznalfarache	No
SANTANA MOTOR SA	Fabricación de vehículos de motor	174.595.000 €	Sevilla	No

Entorno Competitivo - Extremadura

Agricultura, Ganadería y Pesca

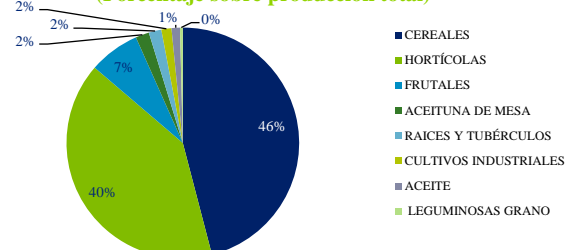
- A lo largo del período de análisis, la **evolución del sector agrario extremeño es ligeramente decreciente**, pasando 3.730.483 TM en 2004 a 3.522.145 TM en 2008.
- Sin embargo, pese a que tendencia es negativa, debe advertirse una **mejora tendencia a partir de 2006**, en el que la producción se situó en 3.394.187 Tm.
- Extremadura es **especialmente intensiva en Cereales**, 46 % de la producción total en 2011, **seguido muy de cerca por los productos Hortícolas** con un 40% sobre el total, superando ambas tipología de productos, la 1.440,000 Tm en el año 2008.
- El **tomate para uso industrial** (producto hortícola) es principal producto agrario producido por Extremadura, con una producción media de 1.238.133 Tm, lo que supone aproximadamente **un 35% del total de la producción agraria extremeña** durante el periodo objeto de análisis.
- Dentro de la **producción cereal**, Extremadura es intensiva en **maíz**, con una **producción media superior a las 500.000 TM** durante el periodo 2004-2008, seguida en segunda posición por el **trigo con una producción próxima a las 300.000 Tm**.
- Por su parte, los **productos frutales** se sitúan en tercera posición productiva, con una producción media a lo largo del período de **226.296 Tm durante el período 2004 a 2008**, de la cual el melocotón y la nectarina suponen el aproximadamente 40% de la producción con 97.906 Tm.

Evol. Sector Agrario 2004/2008
(Tm)



Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

Composición Sector Agrario 2008
(Porcentaje sobre producción total)

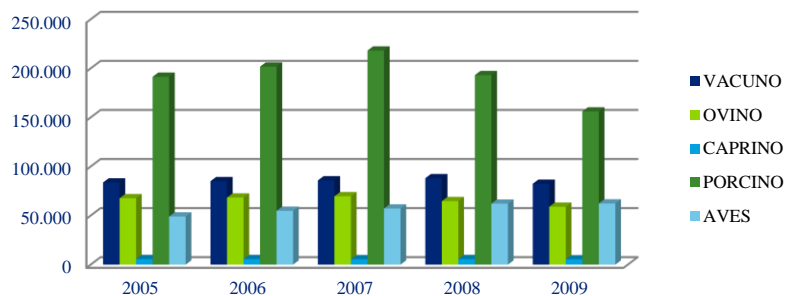


Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

- Durante el período 2007-2009, la **producción cárnica de Extremadura sufre un ligero incremento en el conjunto de su producción**, a excepción de la producción porcina.

- La **producción porcina**, pese a ser el **principal producto ganadero extremeño**, con sensiblemente superior al resto de componentes (43 % del total de la producción cárnica en 2008) situándose en **valores superiores a 150.000 Tm** durante el período presentó una tendencia decreciente, pasando de 191.420 Tm en 2005 a 156.075 Tm en 2009.
- La **producción vacuna**, ocupa la **segunda posición con un 23%** (82.376 Tm) sobre la producción total en 2009, con una tendencia estable ligeramente decreciente, con **una disminución del 1,6%**.

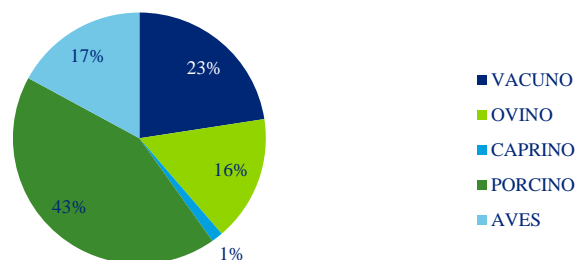
Evolución Prod. Cárnica 2005/2009
(Tm)



Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

- Posteriormente le siguen los **productos cárnicos ovinos, y avícolas**, con unas producciones en 2009 que suponen el **17% y el 16% respectivamente del total producido** (62.299 Tm caprino y 58.993. Tm ovino).
- La **producción cárnica caprina** en Extremadura es residual, suponiendo únicamente **el 1%** del total de la producción en 2009, 5.392 Tm.

Composición sector 2009
(Porcentaje sobre producción total)

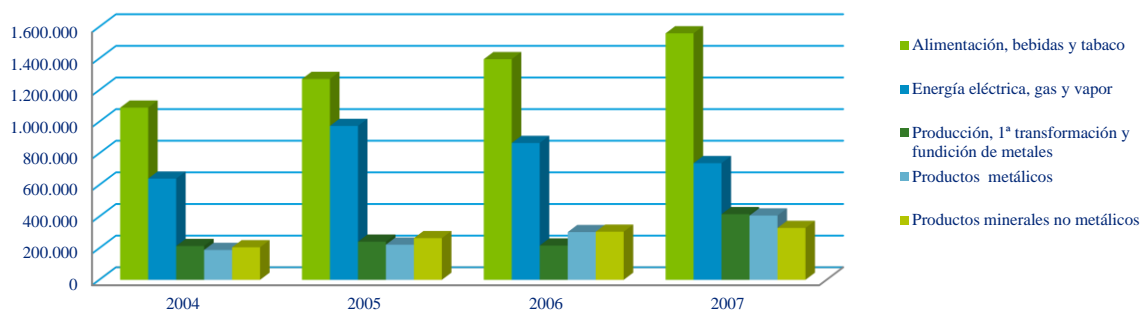


Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

Sector Industrial

- La producción industrial presenta una tendencia creciente durante todo el período de análisis del 43,59%, pasando de 2.942.402 miles de € en 2004 a 4.225.106 miles de € en 2007.
- Por sectores de actividad, **la más relevante es el de la alimentación, bebidas y tabaco, con una aportación al total del sector del 36,89% de su facturación en 2007**, siendo el principal motor de crecimiento de la industria extremeña. Así, durante el periodo 2004-2007, el sector de la alimentación, bebidas y tabaco presentó **un crecimiento del 43,16%, pasando de 1.088.959 miles de € a inicios del periodo a 1.559.009 miles de € en 2007**.
- En segunda posición se sitúa el sector de la energía eléctrica, gas y vapor (737.939 miles de € en 2007, lo que supone un 17,46% del total del sector industrial para dicho año). Este sector presenta asimismo una tendencia alcista a lo largo del período del 15,3%, si bien en el ejercicio 2005 inicia una tendencia bajista reduciéndose la producción en un 24,18% de 2005 a 2007.
- Posteriormente, con unas producciones similares a lo largo del período, se encuentran las industrias de 1ª transformación y fundición metálica, productos metálicos, y productos minerales no metálicos, con producciones en 2007 superiores a los 300.000 miles de €, debido a la tendencia alcista de éstos ámbitos de actividad con un incremento del 94,39%, 115,36% y del 59,51% respectivamente.

Ev. Sector industrial por agrupación de actividad
(miles de €)

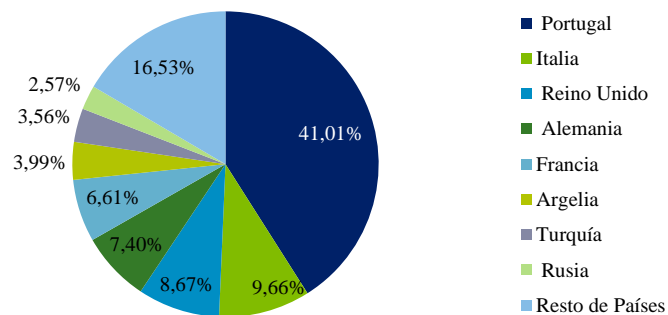


Fuente: Instituto de Estadística de Extremadura

Comercio Exterior

- Las **exportaciones** de la Comunidad Autónoma de Extremadura (vía marítima, viaria y ferroviaria) ascendieron en 2011 a **1.868.093,53 Tm.**
- El principal país de destino fue **Portugal** (41,01%del total), seguido de **Italia** (9,66%), **Reino Unido** (8,6%) y **Alemania** (7,40%).
- Cabe destacar que las exportaciones de Extremadura se centra en **países del entorno de la UE** (principalmente Portugal), seguido del norte de África (Argelia y Marruecos) y Asia (Turquía y Rusia).

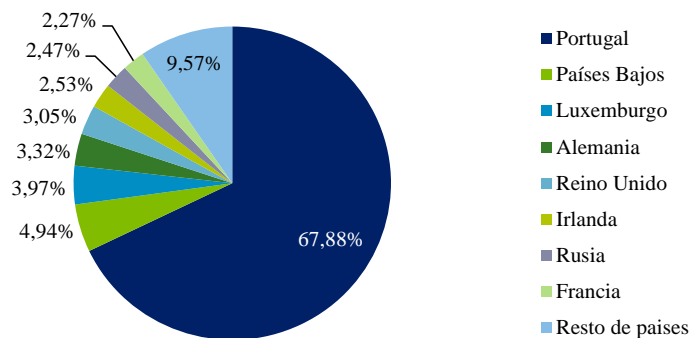
Exportaciones Extremadura 2011



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

- Las **importaciones** de mercancías de Extremadura realizadas por las tres vías ascendieron en 2011 a **1.217.788,47 Tm.**
- **Portugal** es el principal país de **destino (67,88%)**, seguido de Países Bajos (4,94%), Luxemburgo (3,97%), y Alemania (3,32%)
- A excepción de Portugal y Rusia, las importaciones se realizan principalmente a **países del norte de Europa.**

Importaciones Extremadura 2011

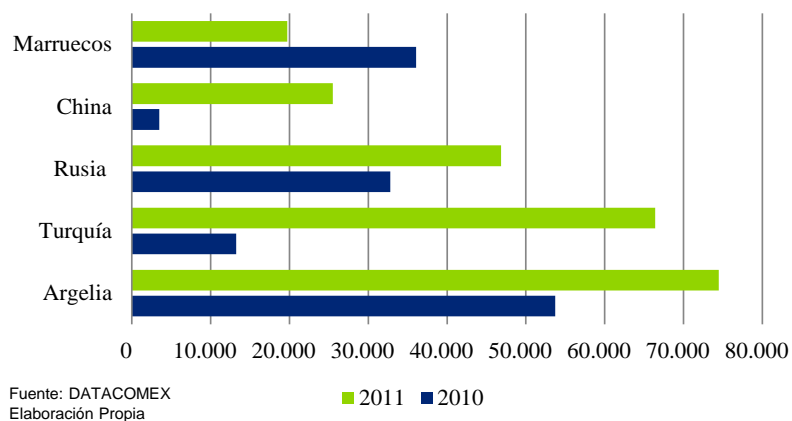


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Vía Marítima

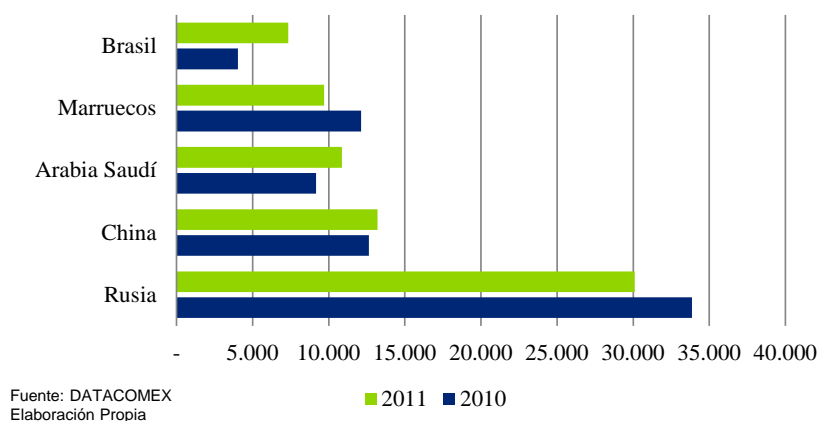
- Las exportaciones marítimas de mercancías realizadas por Extremadura ascendieron en 2011 a **397.071,11 toneladas**.
- Las exportaciones de mercancías por mar se han realizado principalmente con **Argelia, Turquía y Rusia**.
- En cuanto a la evolución desde 2010, se aprecia una tendencia creciente generalizada en todos los países con unos incrementos superiores a las 10.000 toneladas y siendo el caso más acentuado el de Turquía con un incremento superior a 50.000 Tm
- El único país que minoró las exportaciones fue Marruecos, con un descenso próximo a las 15.000 Tm.

Exportaciones marítimas de Extremadura



- Las importaciones de mercancías realizadas de Extremadura por vía Marítima en 2011 ascendieron a **103.714,16 toneladas**.
- El principal socio es **Rusia**, del que se importaron en 2011 casi 33.855 Tm, seguido de **China** con 13.194 Tm.
- Respecto a los datos de 2010 la tendencia es creciente, salvo en el caso de Marruecos, que disminuyó en 3.000 Tm.

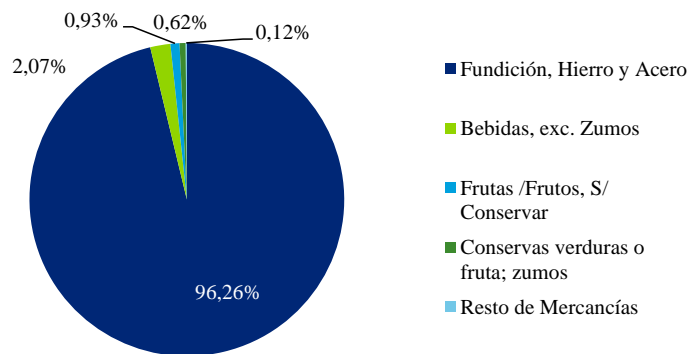
Importaciones marítimas de Extremadura



Vía Marítima – Argelia y Turquía

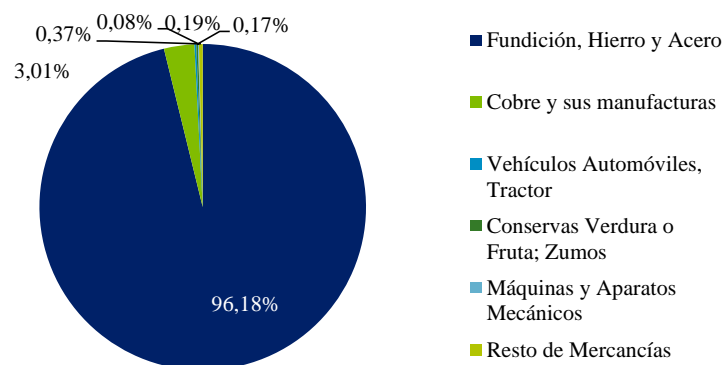
- Las **exportaciones** de Extremadura a **Argelia** por vía marítima ascendieron en 2011 a **74.484,38 Tm.**
- El **96,26%** de las exportaciones se corresponden **con Fundición, Hierro y Acero.**
- Sensiblemente inferiores son las exportaciones de bebidas excluido zumos (2,07%), Frutas/Frutos, S/ Conservas (0,93%) y conservas verduras o fruta (0,62%).

Exportaciones marítimas a Argelia 2011



- Las exportaciones marítimas a **Turquía** en 2011 ascendieron a **66.416,66 Toneladas.**
- La **Fundición, Hierro y Acero** son el producto exportado más relevante con un **96,18% del total exportado** por vía marítima a Turquía.
- En menor medida se posicionan las exportaciones de Cobre y sus manufacturas (3,01%), Vehículos Automóviles, Tractor (0,08%), Conservas Verdura o Fruta (0,08%), Máquinas y Aparatos Mecánicos (0,19%), y Resto de Mercancías (0,17%).

Exportaciones marítimas a Turquía 2011

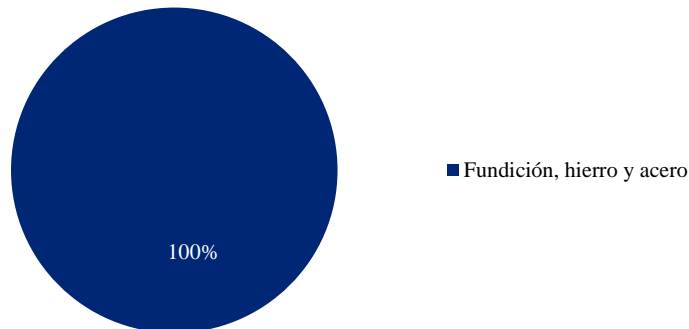


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Vía Marítima – Rusia y China

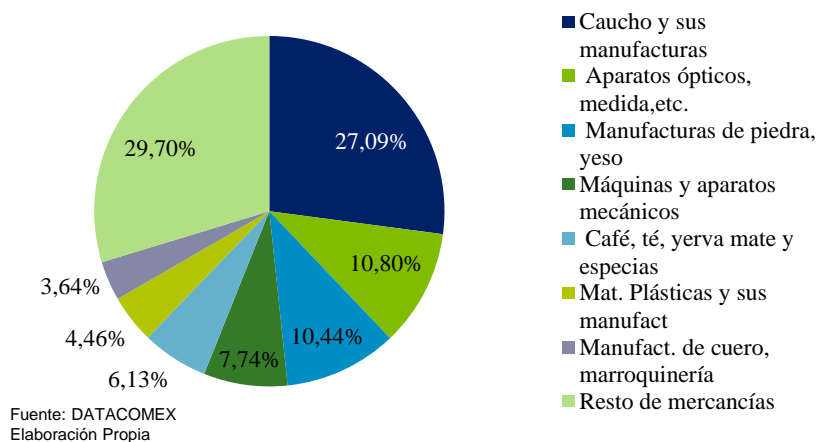
- Las importaciones marítimas de Extremadura procedentes de **Rusia** alcanzaron las **33.875,38 Tm en 2011**.
- El **100%** de dichas importaciones se corresponden con la **Fundición, hierro y acero**.

Importaciones marítimas de Rusia 2011



- Las importaciones de Extremadura procedentes de **China** ascendieron a **13.194,97 toneladas en 2011**.
- El **27,09%** de esas mercancías son **caucho y sus manufacturas**.
- También destaca la producción de aparatos ópticos, medidas con 10,80% y los manufacturas de piedra y yeso con 10,44%.
- Menor importancia tienen **máquinas y aparatos mecánicos** (7,74%), café, té, yerba mate y especias (6,13%), Mat. Plásticas y sus manufacturas (4,46%) y manufacturas de cuero, marroquinería (3,64%).

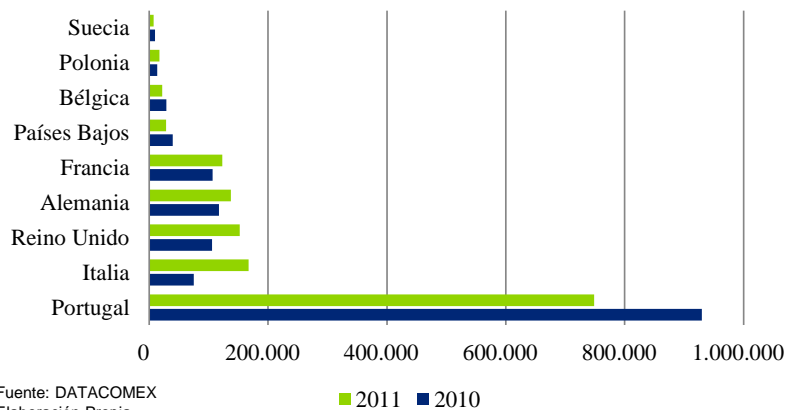
Importaciones marítimas de China 2011



Carretera

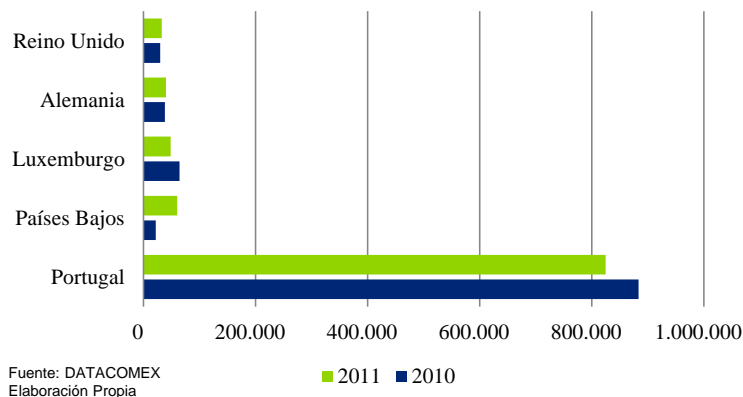
- Las exportaciones de mercancías por carretera se han realizado principalmente a **Portugal**, país colindante con Extremadura, **con 744.575,90 Toneladas en 2011**.
- Asimismo, destacan las exportaciones a **Italia** (167.037 Tm), **Reino Unido** (152.152,59 Tm) y **Alemania** (137.486,59 Tm).
- A excepción de Portugal, la **tendencia es creciente** en el periodo 2010-2011.

Exportaciones por carretera Extremadura



- Al igual que las exportaciones, las importaciones de mercancías realizadas por Extremadura tiene su origen en **Portugal con 883.473,12 toneladas en 2011**.
- Le siguen las exportaciones a **Países Bajos** (60.093,30 toneladas), **Luxemburgo**, 48.278, 87 toneladas) y **Alemania** (40.109,85 toneladas).
- La tendencia generalizada, a excepción de Países Bajos, es un **descenso de la importación** de productos.

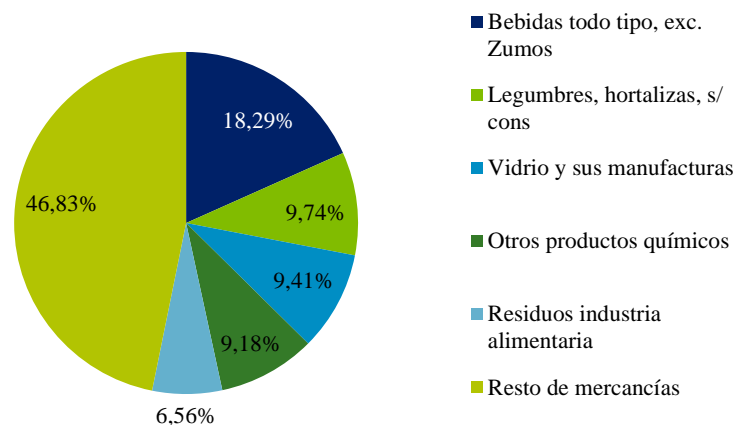
Importaciones por Carretera de Extremadura



Carretera – Portugal

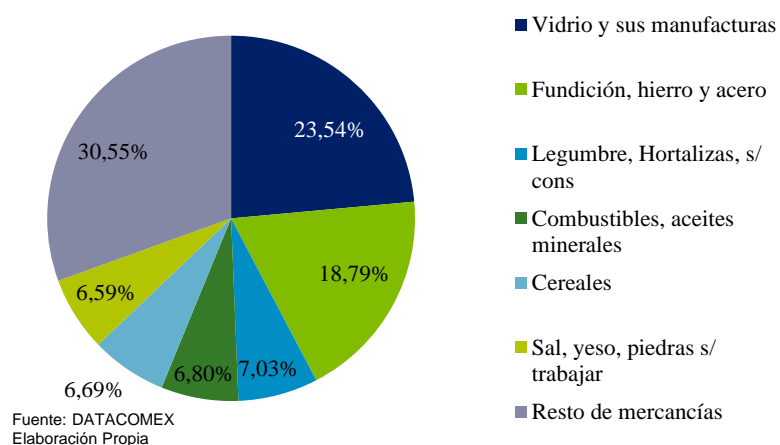
- Las exportaciones de Extremadura a Portugal en 2011 por carretera ascendieron a **883.437,12 toneladas**.
- EL principal producto exportado son las **bebidas de todo tipo, exc. zumos, con el 18,29%**.
- Destacan asimismo, las exportaciones **de legumbres y hortalizas (9,74%), vidrio y sus manufacturas (9,41%) y Otros productos químicos (9,18%)**.

Exportaciones por carretera a Portugal 2011



- Las **importaciones** procedentes de Portugal por carretera ascendieron a **744.575,90 toneladas** en 2011.
- Los productos más destacados son **Vidrio y sus manufacturas (23,54%) y fundición, hierro y acero (18,79%)**.
- En menor medida, están presentes la exportación de **legumbres y hortalizas (7,03%), Combustibles y aceites minerales (6,80%), Cereales (6,69%) y Sal, yeso y piedras s/ trabajar (6,59%)**

Importaciones por carretera desde Portugal 2011

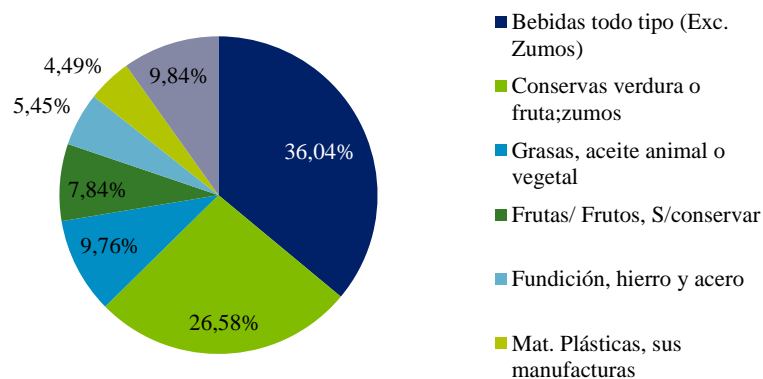


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Carretera – Italia y Países Bajos

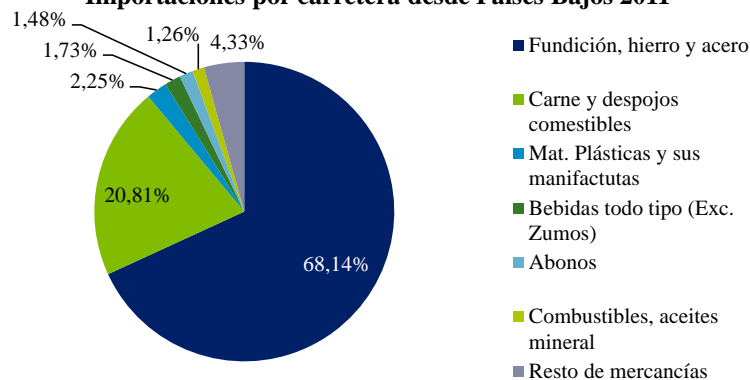
- Las exportaciones de por carretera a **Italia** ascendieron a **167.037 toneladas en 2011**.
- Los **principales** productos son **bebidas de todo tipo excluidos zumos** (36,04%) y **conservas de verduras o fruta** (26,58%).
- El 9,76% de las exportaciones son **grasas**, el 7,84% **Frutas,/Frutos**, el 5,45% **Fundición, hierro y acero** y el 4,49% **mat. plásticas**.

Exportaciones por carretera a Italia 2011



- Las **importaciones** de Extremadura por carretera procedentes de **Países Bajos** alcanzaron las **60.093,30 toneladas en 2011**.
- Los **principales productos** importados se corresponden con **Fundición, hierro y acero** (68,15%), seguido de la **Carne y despojos comestibles** (20,81%).
- Asimismo destacan **Mat. Plásticas y sus manufacturas** (2,25%), **Bebidas de todo tipo excepto zumos** (1,73%), **Abonos** (1,48%) y **Combustibles, aceites mineral** (1,26%)

Importaciones por carretera desde Países Bajos 2011

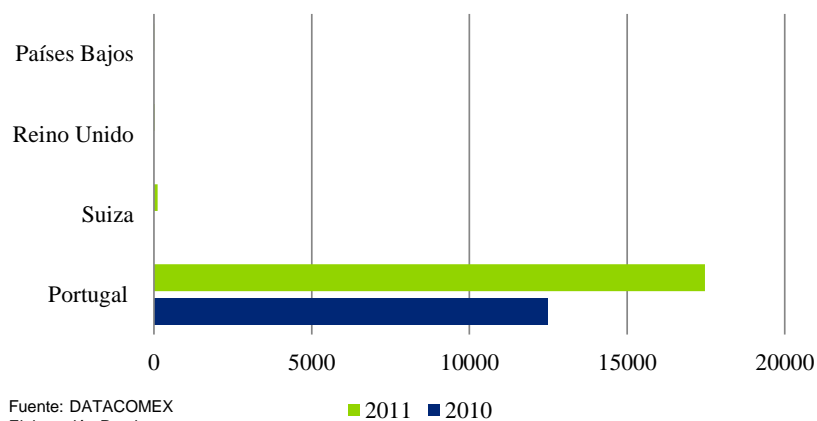


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Ferrocarril

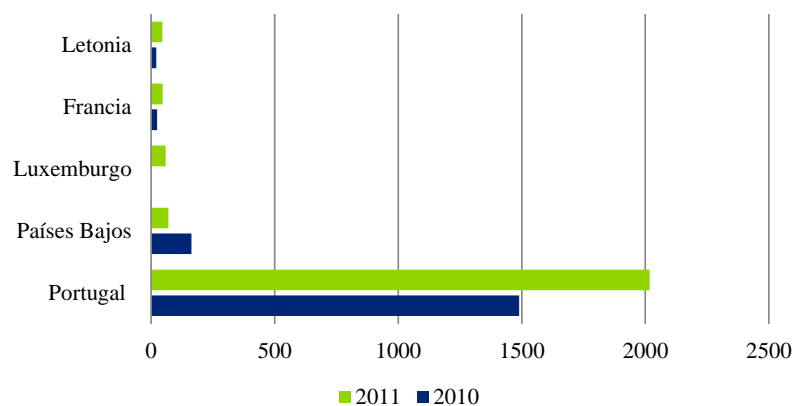
- **Las exportaciones** de mercancías por ferrocarril de Extremadura, se centraron casi en exclusiva en **Portugal** con una exportación que alcanzó **en 2011 las 17.467,42 toneladas**.
- **En menor media**, fue relevante la exportación de productos a **Suiza 117,56 Tm**.
- Los datos presentan **una tendencia positiva**, sobre todo debido a las exportaciones a Portugal que se vieron incrementadas en un **40,02%**.

Exportaciones por Ferrocarril de Extremadura



- **Las importaciones** de mercancías realizadas por ferrocarril proceden principalmente de **Portugal, ascendiendo a 2.017 Tm en 2011, y Países Bajos, con unas importaciones de 69,6 Tm**.
- Por su parte, las importaciones procedentes de **Luxemburgo, Francia y Letonia** ascendieron a 58,15 Tm, 45,95 Tm y 45,11 Tm en 2011.
- Existe una **tendencia creciente** en las importaciones por vía ferroviaria, destacado Portugal con un incremento superior a las 500 Tm entre 2010 y 2011.

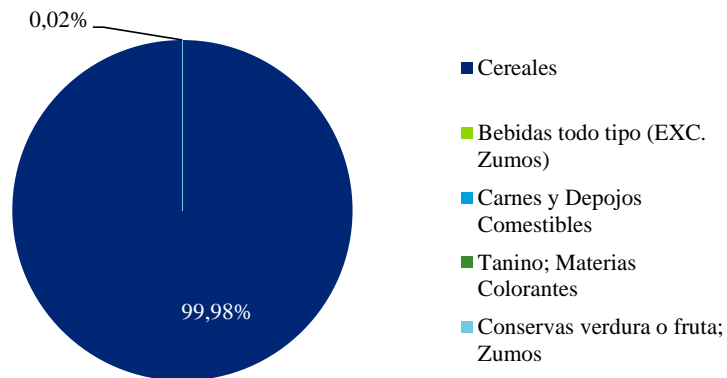
Importaciones por Ferrocarril de Extremadura



Ferrocarril – Portugal

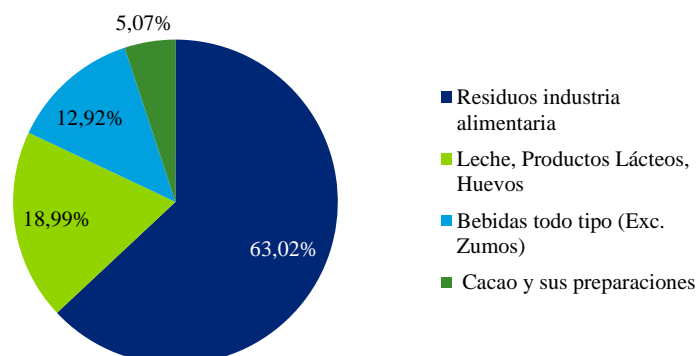
- Las exportaciones a Portugal por ferrocarril ascendieron a **17.467,42 toneladas en 2011.**
- El **99,98%** del total exportado se corresponde con **Cereales.**
- El **0,02%** de las exportaciones se corresponden con **bebidas de todo tipo**, siendo la exportación del resto de productos testimonial.

Exportaciones por ferrocarril a Portugal 2011



- Las **importaciones por ferrocarril** procedente de Portugal ascendieron en 2011 a **2017,70 toneladas**
- El 63,02% de esas mercancías **son residuos de la industria alimentaria**, 18,99% **leches, productos lácteos y huevos** y 12,92% **bebidas de todo tipo excluido zumos.**
- También destaca la presencia **cacao y sus preparaciones** (5,07%).

Importaciones por ferrocarril desde Portugal 2011

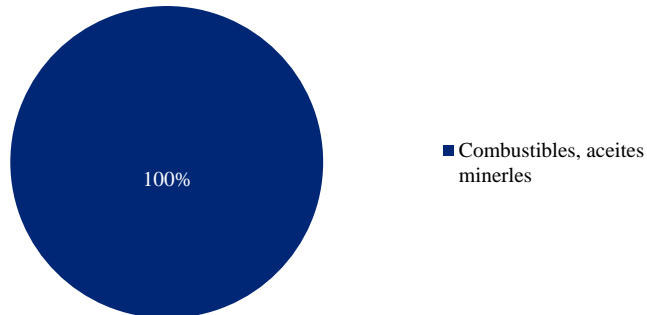


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Ferrocarril – Países Bajos y Suiza

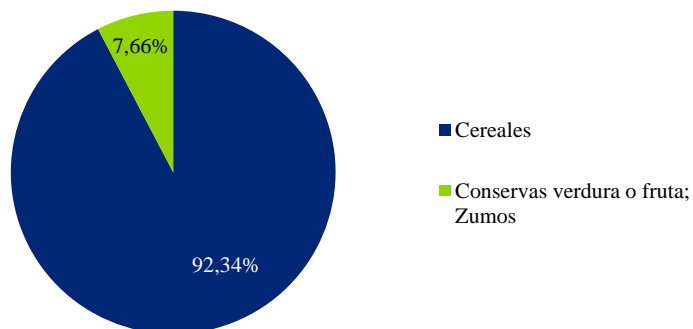
- Las importaciones por ferrocarril desde **Países Bajos** ascendieron a **69,6 Toneladas**, correspondiéndose en su **totalidad con combustibles, aceites minerales**.

Importaciones por ferrocarril desde Países Bajos 2011



- Las exportaciones por ferrocarril a Suiza desde Extremadura ascendieron a **117,56 Tm en 2011**.
- El **92,34%** de dichas mercancías son **cereales** y el **7,66%** **Conservas verdura o fruta**.

Exportaciones por ferrocarril a Suiza 2011



Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Conclusiones



- El tomate para uso industrial, principal producto agrario (35% del sector), tiene una producción media de 1.238.133 Tm
- El cereal es el segundo sector productivo, basado principalmente en trigo (500.000 Tm anuales) y maíz (aprox. 300.000 Tm anuales)



- Producción cárnica intensiva en productos porcinos (43% total): a pesar de su tendencia decreciente, tiene producciones superiores a 150.000 Tm anuales entre 2005 y 2009
- La producción vacuna, segunda posición (23% del total): 82.376 Tm en 2009



- Sector basado en la industria agroalimentaria (36,89% del total) que presenta una tendencia de crecimiento positiva (incremento del 43,16% entre 2004-2007) y una producción de 1.559.009 miles de € en 2007
- La producción de energía, gas y vapor se sitúa en la segunda posición con 17,46% del sector en 2007 y una facturación de 737.939 miles de €



- Las importaciones marítimas en 2011 ascendieron a 103.714,16 tm . Los principales países de origen son Rusia (en su integridad fundición, hierro y acero) y China (Caucho y sus productos manufacturados y aparatos ópticos y de medida).
- Las exportaciones marítimas ascendieron a 397.071,11Tm en 2011, enviándose principalmente a Argelia y Turquía (fundición, hierro y acero).



- El comercio viario tiene como país de origen o destino más representativo a Portugal con unas exportaciones de 883.347,72 Tm (bebidas y legumbres y hortalizas) y unas importaciones de 774.775 Tm (vidrios y fundición, hierro y acero).
- Con unos valores sensiblemente inferiores, cabe destacar a Italia como país de destino (bebidas y conservas de verduras o frutas) y Países Bajos como país de origen (fundición, hierro y acero y carne)



- El comercio ferroviario de Extremadura es sensiblemente inferior al resto de modos de transporte, siendo superior el volumen de exportaciones al de importaciones.
- Así, dicho modo de transporte se usa casi en exclusiva con Portugal como destino (cereales) y origen (residuos de industria alimentaria) con unas exportaciones de 17,467 Tm e importaciones por 2017,70 Tm en 2011.

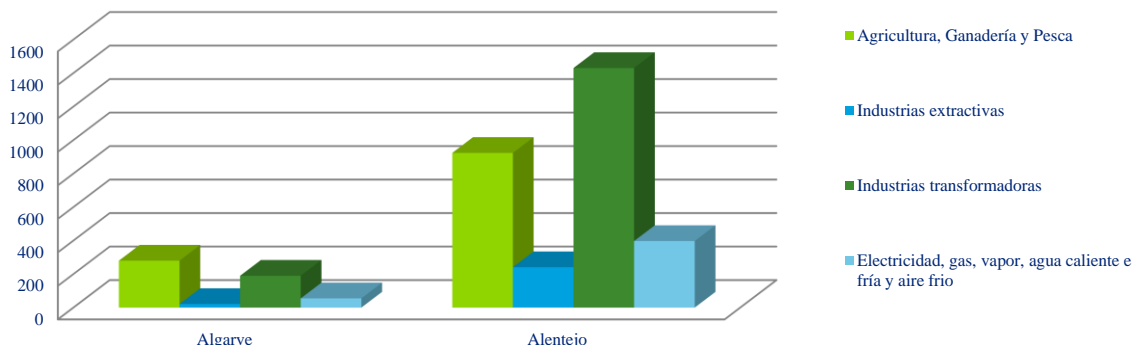
Empresas

Entidad	Actividad	Prod./Fact.	Ubicación	Presencia en el Puerto
Gallardo Corrugados	Prod. Metálica	1.215 Millones €	Jerez de los Caballeros	Sí
A G Siderúrgica Balboa	Prod. Metálica	471 Millones €	Jerez de los Caballeros	Sí
Centro Farmacéutico Extremeño	Com. al por mayor de productos farmacéuticos	319 Millones €	Badajoz	No
Ba Vidrio	Comercialización de envases, y plásticos	250 Millones €	Villafranca de los Barros	No
Grupo Empresarial Magenta	Construcción	200 Millones €	Plasencia	No
Deutz Dítter	Prod. Metálica	163 Millones €	Zafra	No
Lider Aliment	Distribución productos alimentarios	146 Millones €	Cáceres	No
Alfonso Gallardo	Prod. Metálica	122 Millones €	Jerez de los Caballeros	Sí
Mercoguardiana	Comerc. Productos agroganaderos, piensos y compuestos para la ganadería, fertilizante,	110 Millones €	Don Benito	No
Industrias Cristian Lay	Fabricación y mayorista de joyería y bisutería	107 Millones €	Jerez de los Caballeros	Sí
Gallina Blanca Star	Producción agroalimentaria	104 Millones €	Miajadas	No
Tomalia, S. U.G.C.	Transformación de tomate industrial	150.000 Tm por campaña	Santa Amalia (Badajoz)	No
ACOPAEX	Producción Agraria en general	3.162 Tm Melocotón 2.500Tm Nectarina 390.000 Tomate Tm	Mérida	No
CASAT S.A.G.	Producción Agraria en general	45 millones € en 2010	Don Benito	No
ACOREX – GUADIALA	Agricultura, ganadería y agroindustria	220 millones €	Mérida	No
AFRUEX	Producción frutícola	300.000 Tm Fruta Fresca	Mérida	No

Entorno Competitivo – Sur de Portugal (Algarve y Alentejo)

- La zona sur de Portugal, **Algarve y Alentejo**, aportaron en 2010 al **PIB de este país 6.634 millones de € y 9.779,8 millones de €** respectivamente, lo que conjuntamente suponen el 10,99% del PIB nacional portugués.
- Al respecto, cabe indicar que la participación del sector primario y secundario (sectores productivos), es diferenciada en cada una de las regiones del sur de Portugal.
- En 2010, **la región del Algarve presentó una aportación al PIB del sector agroganadero de 280,1 millones de €** y de 189,9 millones de € del sector de la industria transformadora.
- Por su parte, el sector de la industria transformadora fue el sector productivo impulsor en 2010 del PIB de la región del **Alentejo** con una aportación de **1.430,1 millones de €, seguido del sector agroganadero (923,4 millones de €)**.

Aportación PIB Sectores Productivos Algarve-Alentejo 2010
(Millones de €)



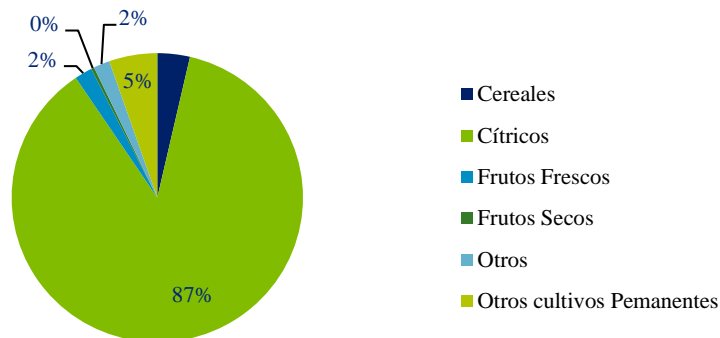
Fuente: Instituto Nacional de Estadística (Portugal)

Agricultura y Ganadería

- La aportación del **sector primario** de las dos regiones del Sur de Portugal, **Alentejo y Algarve**, es superior al **5% del VAB regional en el año 2008** (9,43% Algarve y 4,54% Alentejo).
- La **producción agrícola del Algarve**, se sitúa principalmente en la zona litoral, centrándose principalmente en la producción de **hortalizas, frutales** (almendra y algarroba). Actualmente, la tendencia de la región se centra en la especialización de recursos cítricos y frutales.

- Por su parte, la producción del **Alentejo**, se centra en la producción **intensiva del cereal (2000 kg/ha)**, seguido de la producción hortícola, olivar, cultivos de regadío y, en última instancia, frutales.

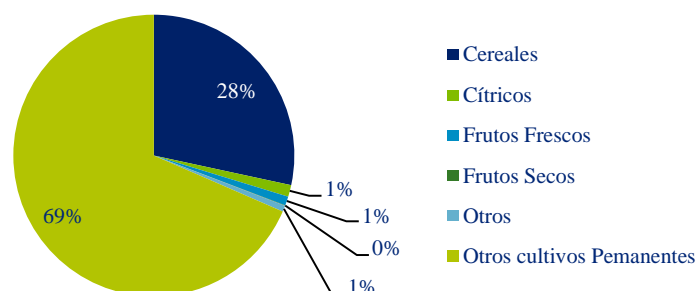
Comp. Sector agrario 2008. Algarve (% aportación VAB)



Fuente: Instituto de Nacional de Estadística (Portugal)

- La zona sur de Portugal, cuenta con una importante cabaña ganadera vinculada principalmente a la **producción del cerdo ibérico, seguida del ganado caprino, ovino y bovino.**
- Así, el **sector porcino es el de mayor peso en el Algarve**, con valores próximos al 40% del total de cabeza de ganado de la región.
- Por el contrario, **la cría de ovejas es predominante en el Alentejo** con una cabaña en 2007 de 593.000 cabezas de ganado, un 17,3% del total ganadero de la región.

Comp. Sector Agrario 2008. Alentejo (%aportación VAB)



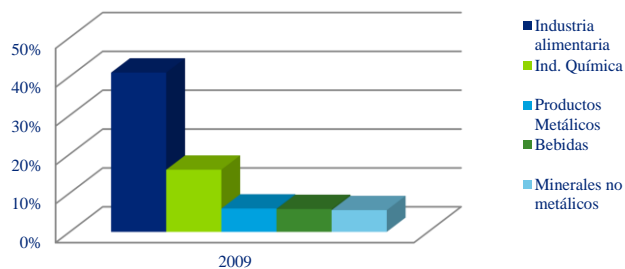
Fuente: Instituto de Nacional de Estadística (Portugal)

Sector Industrial

El sector industrial del Alentejo, presenta actualmente las siguientes características:

- Más de 4.000 empresas con volumen de negocio de 3.500 millones de € y aproximadamente 3.000 empleados.
- Industrias más representativas:
 - Agroalimentario (41% del total de volumen de negocio de la industria manufacturera)
 - Químicas: (16% of total Manufacturing Industry turnover)
 - Productos metálicos (6%),
 - Bebidas
 - Minerales no metálicos (5,6%).

Sectores industriales. Alentejo
(% sobre volumen total de negocios)

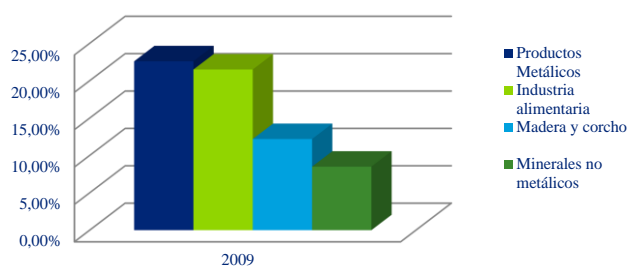


Fuente: www.portugalglobal.pt

Por su parte, la industria manufacturera del Algarve, presenta las siguientes características:

- Más de 2.000 empresas, que generan un volumen de negocios de unos 300 millones de € y tiene aproximadamente 8.000 empleados.
- Sectores más industriales más representativos:
 - Productos de metal (22,6% del total de volumen de negocio de la industria manufacturera).
 - Industria alimentaria (21,5%).
 - Madera y corcho (12,2%).
 - Minerales no metálicos (8%).

Sectores industriales . Algarve
(% sobre volumen total de negocios)



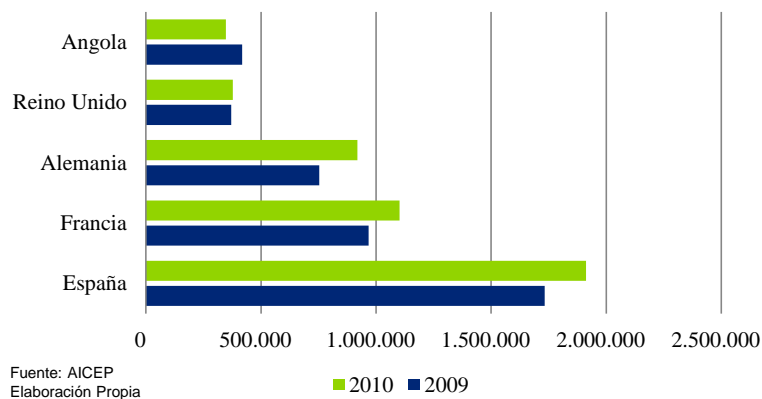
Fuente: www.portugalglobal.pt

Comercio Exterior

Algarve – Exportaciones

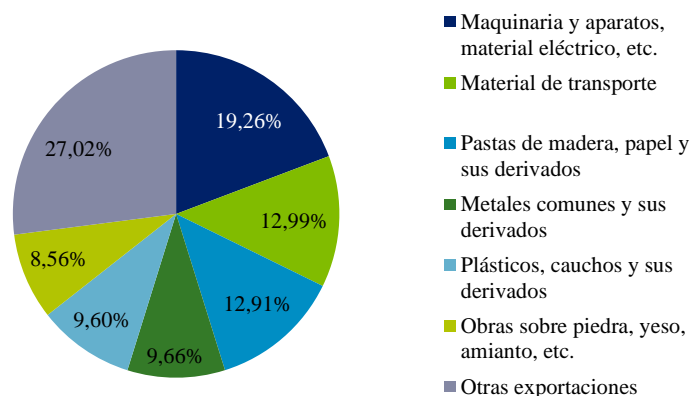
- **Las exportaciones** del Algarve ascendieron en **2010** a **7.343.384** miles €.
 - A excepción de Angola, el **Algarve exporta a países de la zona euro**, y en particular, a **España** con unas exportaciones de **1.912.002** miles €.
 - Asimismo, destacan **Francia** (1.101.583 miles €), **Alemania** (918.473 miles €), **Reino Unido** (377.032) y **Angola** (347.933 miles €).
- Los datos presentan **una tendencia positiva** de las exportaciones.

Exportaciones Algarve (miles €)



- En el año 2010, las exportaciones de Algarve están centradas principalmente en **maquinaria y aparatos con un 19,26%** sobre el total exportado.
- También destacan las exportaciones de **Material de Transportes (12,99%)**, **Pastas de madera (12,91%)**, **metales comunes y sus derivados (9,66%)**, **plásticos, cauchos (9,60%)** y **Obras sobre piedra, yeso (8,56%)**.

Exportaciones de productos 2010 (miles €)

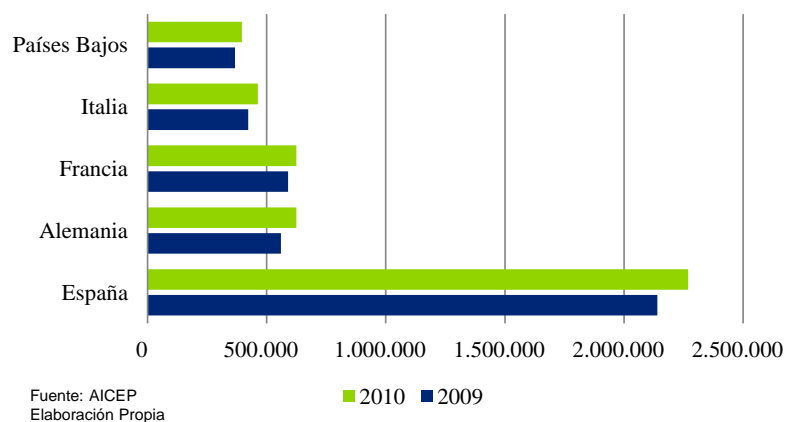


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Algarve – Importaciones

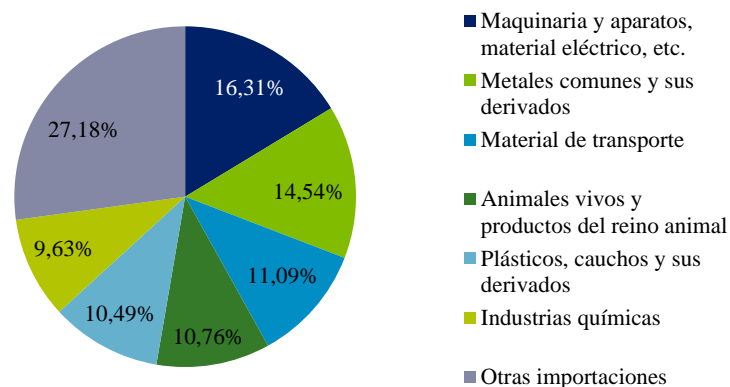
- Las importaciones del Algarve ascendieron en **2010** ascendieron a **5.982.132 miles €**.
- Los principales países de origen se sitúan en la zona euro, siendo **España el** que tiene un mayor peso con unas importaciones de **2.269.839 miles €**.
- Asimismo, destacan **Alemania** (632.925 miles €), **Francia** (623.992 miles €), **Italia** (462.344) y **Países Bajos** (395.853 miles €).
- Los datos presentan **una tendencia positiva** de las importaciones.

Importaciones Alentejo (miles €)



- En 2010, dentro de las importaciones del Algarve destacó la **maquinaria y aparatos** con un **16,31%** sobre el total importado.
- También destacan las importaciones de **Metales comunes y sus derivados** (14,54%), **Material de Transporte** (11,09%), **Animales vivos y productos del reino animal** (10,76%), **plásticos, cauchos** (10,49%) e **Industrias químicas** (9,63).

Importaciones de productos 2010 (miles €)

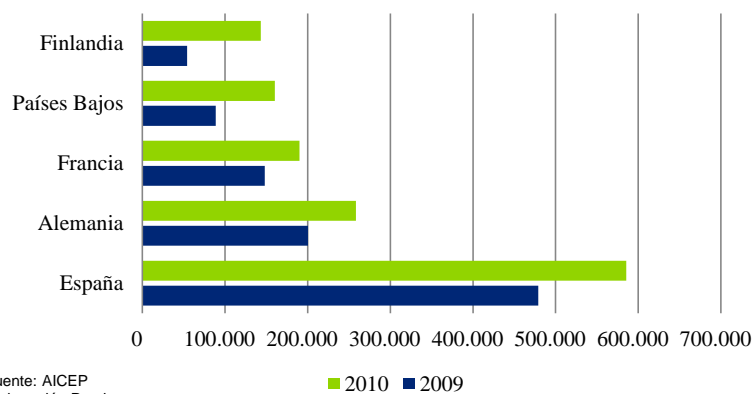


Fuente: AICEP
Elaboración Propia

Alentejo – Exportaciones

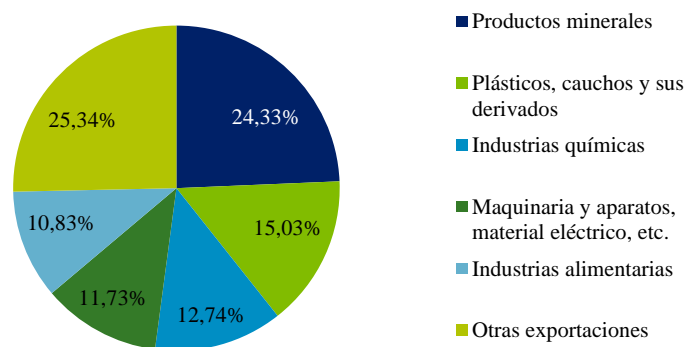
- Las exportaciones del Alentejo en **2010** ascendieron a **2.164.904** miles €.
- Los **principales países de destino se sitúan en la zona euro**, siendo **España** el que tiene un mayor peso con unas exportaciones de **585.592** miles €.
- Asimismo, destacan **Alemania** (2.258.475 miles €), **Francia** (190.143 miles €), **Países Bajos** (160.467) y **Finlandia** (143.205 miles €).
- Los datos presentan **una tendencia positiva** de las exportaciones.

Exportaciones Alentejo (miles €)



- En el año 2010, las exportaciones del Alentejo están basadas principalmente en **productos minerales con un 24,33%** sobre el total exportado.
- También destacan las exportaciones de **plásticos, cauchos** (15,03%), **Industrias químicas** (12,74%), **maquinaria y aparatos** (11,73%) e **Industrias alimentarias** (10,83%).

Exportaciones de productos (miles €)

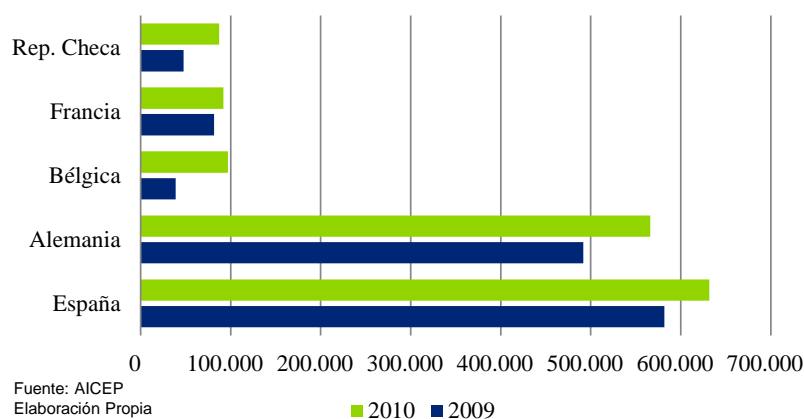


Fuente: DATACOMEX
Elaboración Propia

Alentejo – Importaciones

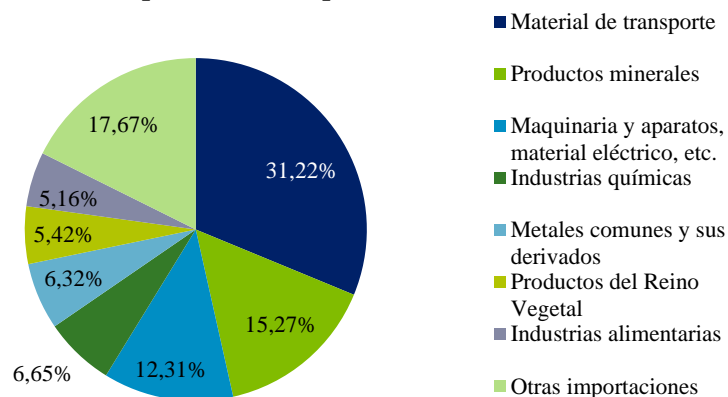
- Las importaciones del Alentejo ascendieron en **2010 a 2.000.207 miles €.**
- Los principales países de origen se sitúan en la zona euro, siendo **España** el que tiene un mayor peso con unas importaciones de **631.728 miles €.**
- Asimismo, destacan **Alemania** (566.244 miles €), **Bélgica** (97.029 miles €), **Francia** (92.018 miles €) y **República Checa** (87.216 miles €).
- Los datos presentan **una tendencia positiva** de las importaciones.

Importaciones Alentejo (miles €)



- En 2010, dentro de las importaciones del Alentejo destacó el **Material de Transporte** (31,22%).
- También destacan las importaciones de **Productos minerales** (15,27%) y **Maquinaria y aparatos** (12,31%).
- En menor medida, están presentes las **Industrias Químicas** (6,65%), **Metales comunes y sus derivados** (6,32%), **Productos del reino vegetal** (5,42%) e **Industrias alimentarias** (5,16%).

Importaciones de productos (miles €)



Fuente: AICEP
Elaboración Propia

Conclusiones



- Algarve centrado en la producción frutícola y hortaliza en la zona del litoral
- Alentejo se basa en la producción de cereales (2000 kg/ha).



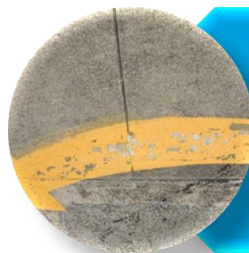
- Algarve: intensivo en **sector porcino con** (40% del total de cabeza de ganado de la región en 2007).
- Alentejo: centrado en el sector ovino 593.000 cabezas (17,3% del total de cabezas de la región en 2007)



- Algarve: centrado en industria agroalimentaria (41,4 % del total de volumen de negocio)
- Alentejo: centrada en industria del metal (22,6% del total de volumen de negocio) y alimentaria (21,5%)



- Las exportaciones tanto de Algarve(7.343.384 miles €) como del Alentejo (2.164.964 miles €) tienen como principal destino España.
- Además el Algarve exporta principalmente a Francia y Reino Unido. Sus exportaciones se basan en la producción de máquinas y aparatos y Materiales de transporte.
- Por su parte, el Alentejo exporta principalmente a Alemania y Francia. Sus exportaciones están basados en el mineral.



- Las importaciones tanto de Algarve(5.982.132 miles €) como del Alentejo (2.000.207 miles €) proceden principalmente de España.
- Asimismo, el Algarve importa sus productos (principalmente Maquinaria y aparatos, metales comunes y materiales de transporte) desde Alemania y Francia.
- Por su parte, el Alentejo importa además principalmente desde Alemania y Bélgica. Así, sus principales importaciones son los materiales de transporte.

Empresas

Entidad	Actividad	Prod./Fact.	Ubicación	Presencia en Puerto
Somincor	Industria Minera	445,530 millones €	Castro Verde	No
Manuel Rui Azinhais Nabeiro	Industria Agroalimentaria	183.709.920 €	Campo Maior	No
Novadelta	Industria agroalimentaria	107.293.078 €	Campo Maior	No
Edia	Empresa pública de Desarrollo económico (energía, infraestructuras)	82,834 millones €	Beja	No
Aviludo	Distribución productos alimentarios	85.153.972 €	Loulé	No
Empresa Senense De Tabacos, Lda.	Comercio de tabaco	63.250.092 €	Seia	No
Águas Do Algarve,s.A.	Gestión y tratamiento de aguas	54.631.806 €	Faro	No
Carnes Valinho, S A	Industrias cárnicas	39.842.815 €	Santarem	No
Artenius	Inústria Química	39. 028 millones €	Santarem	No
United Investiments (Portugal) Empreendimentos Turísticos, S.A.	Servicios hoteleros	38.702.623 €	Albufeira	No
Bemposta - Investimentos Turísticos Do Algarve, S.A.	Servicios hoteleros	34.881.341 €	Portimão	No
Amatoscar	Comercio de automóbila	25,845 millones €	Portalegre	No

Diagnóstico de la situación actual



Diagnóstico de la Situación Actual

Antecedentes

El Puerto de Huelva ha estado sujeto en los últimos años a múltiples planes y orientaciones estratégicas:

- Marco Estratégico de la Autoridad Portuaria de Huelva 2000 - 2007 (junio 2000)
- Plan de Empresa 2012
- Plan de Empresa 2103
- Ley de Puertos
- Marco Estratégico de Puertos del Estado
- Pliego de contratación del Plan Estratégico

Objetivos estratégicos

<ul style="list-style-type: none"> • Puerto – organización de servicios orientada al mercado <ul style="list-style-type: none"> – Polo industrial – Transformador de materias primas – Desarrollo ZAL – Puerto HUB 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 2000 • Plan Empresa 2013 • Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidación tráficos existentes • Diversificación clientes, tráficos y servicios. <ul style="list-style-type: none"> – Se definen tráficos sensibles, prioritarios y estratégicos – Nuevas líneas – Norte de África, Mediterráneo y Norte de Europa – Implantación líneas regulares – Integración redes transeuropeas de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 2000 • Plan Empresa 2012 • Plan Empresa 2013 • Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad y conversión del suelo en un activo portuario • Introducción de novedosos elementos en la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional en beneficio de la máxima rentabilización socioeconómica 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 2000 • Ley de Puertos • Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> • Impulso ante la Administración <ul style="list-style-type: none"> – Creación de un entorno institucional y empresarial de apoyo a la actividad comercial y al complejo industrial-portuario y logístico. Consolidación de la Comunidad Portuaria – Colaboración Ayuntamiento – APH para la integración Puerto – ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan 2000 • Plan Empresa 2013 • Marco Estratégico Puertos del Estado

Objetivos estratégicos

<ul style="list-style-type: none"> Definición de las líneas de gestión medioambiental de la APH Implantación de una estrategia medioambiental 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2012 Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Potenciar el marketing portuario 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013 Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Atracción inversión del exterior Incorporación a la gestión portuaria del modelo de colaboración público-privada. Promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013 Ley de Puertos Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Imagen del Puerto como seguro, fiable, accesible y competitivo 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Promover el cambio cultural y adaptar la gestión y organización a los objetivos generales de la empresa 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013 Ley de Puertos
<ul style="list-style-type: none"> Conseguir un equipo humano motivado y comprometido 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Autosuficiencia financiera y cobertura de costes 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2103 Ley de Puertos Marco Estratégico Puertos del Estado

Objetivos operativos

<ul style="list-style-type: none"> Esquema director puerto exterior - Ordenación y desarrollo muelle J. Gonzalo Asentar la iniciativa privada en el Muelle sur – 100 has libres 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2012
<ul style="list-style-type: none"> Extensión del hinterland portuario a Portugal y Extremadura 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2013 Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo ZAL hortofrutícola Desarrollo Puerto HUB <ul style="list-style-type: none"> Gases licuados Mineral cobre 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2103
<ul style="list-style-type: none"> Nuevo modelo gestión concesiones 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Ley de Puertos
<ul style="list-style-type: none"> Implantación de un sistema de gestión medioambiental Creación de un Foro Medioambiental de la Comunidad Portuaria Recuperación espacios de valor medioambiental para usos compatibles Elaboración sistema de indicadores medioambientales Realización estudio sobre nuevas técnicas tratamiento medioambiental productos procedentes de dragados 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2012 Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo Plan de Calidad Desarrollo planes de calidad concertados con los operadores Satisfacción del cliente 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2012 Ley de Puertos Marco Estratégico Puertos del Estado

Objetivos operativos

<ul style="list-style-type: none"> Establecer programa de relaciones institucionales con las Administraciones 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000
<ul style="list-style-type: none"> Adaptación organizativa de la APH 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000 Plan Empresa 2102 Ley de Puertos
<ul style="list-style-type: none"> Plan de Igualdad 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Plan de Racionalización y Adecuación RRHH 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración e implantación de un Plan de Eficiencia y ahorro energético 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Buscar fórmulas de cofinanciación europea, a través de Fondos FEDER - inversiones en profundización de la canal de acceso al puerto, ya que se trata de una de las principales limitaciones a la competitividad del puerto de Huelva 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012
<ul style="list-style-type: none"> Diseño y ejecución de un plan de tesorería 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Mejora de la conectividad del puerto; inclusión como nodo de la red básica dentro de la Red Transeuropea, mejora de la línea férrea Huelva - Zafra, ejecución de la obra AVE- Huelva-Sevilla y la duplicación carretera 435 Huelva-Extremadura 	
<ul style="list-style-type: none"> Implantación de un sistema de gestión de la red ferroviaria del Puerto de Huelva 	
<ul style="list-style-type: none"> La Comisión para la mejora del transporte en la provincia a corto plazo también plantea otras necesidades como contar con una: <ul style="list-style-type: none"> terminal portuaria de contenedores, ruta ferroviaria Huelva-Algeciras corredor ferroviario Huelva-Madrid área de almacenamiento de contenedores, 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013

Objetivos operativos

<ul style="list-style-type: none"> (Cont.) <ul style="list-style-type: none"> apuesta de ADIF por el transporte ferroviario en Huelva, plataforma de búsqueda de retornos desde el Norte de Europa y creación de un Foro de Debate estable para usuarios y proveedores de servicios logísticos en Huelva. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de un nuevo PIF en el Muelle Sur. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012
<ul style="list-style-type: none"> Implantación del Geoportal del Puerto de Huelva 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Integrar en un único Plan la estrategia de autoprotección de la APH 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar las iniciativas derivadas del Plan Estratégico de Sistemas. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012
<ul style="list-style-type: none"> Unificación de los programas de gestión de expedientes sancionadores y de recursos y reclamaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012

Objetivos operativos

<ul style="list-style-type: none"> Optimización del fondo de planos del archivo y mantenimiento y actualización del fondo de fotografías 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2012 Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Transformación del PUEP en DEUP 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Consideración del PGOU de Huelva y normas subsidiarias de Palos de la Frontera 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración del Plan Estratégico del Puerto 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013 Marco Estratégico Puertos del Estado
<ul style="list-style-type: none"> Mejora servicios aduaneros y paraduaneiros 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Empresa 2013
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar el Plan de Comunicación del Puerto de Huelva 	<ul style="list-style-type: none"> Plan 2000

Evaluación y Diagnóstico

Para la evaluación y diagnóstico del estado de cumplimiento de los diferentes objetivos estratégicos y operativos que en los últimos años se ha planificado el Puerto hemos procedido a:

- Separar los objetivos en áreas de la organización
- Diferenciar entre objetivos estratégicos / operativos
- Indicar con un color su nivel de cumplimiento a nuestro entender
 - ✓ Verde = cumplido
 - ✓ Naranja = en fase de cumplimiento
 - ✓ Rojo = no cumplido
- Un comentario breve y conciso de la situación de ese objetivo en el momento actual

Secretaría General	
Objetivos Estratégicos	
• Control jurídico y de legalidad	
• Adecuación de la estrategia a la regulación aplicable al Puerto	

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Secretaría General	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Asesoría jurídica interna con representación de la APH ante los órganos jurisdiccionales Control legalidad del procedimiento administrativo Control de la legalidad de la contratación. <ul style="list-style-type: none"> Control procedimiento selección del contratista Relación con áreas de la APH para requerir informe proponente de la contratación y la ejecución del contrato Relación con la IGAE 	
<ul style="list-style-type: none"> Unificación proceso de contratación. 	Como proceso de mejora de la administración y los procesos se recomienda la actualización de la BBDD actual a un gestor documental que facilite la tramitación
<ul style="list-style-type: none"> Normalización del procedimiento de la contratación menor. 	
<ul style="list-style-type: none"> Secretaría Consejo de la Navegación que se pretende que sea el órgano representativo de la Comunidad Portuaria como foro de debate Comité de Servicios Portuarios – tarifa plana servicios portuarios 	El Consejo de Navegación deberá ser un elemento integrador con la Comunidad Portuaria, ofreciendo un espacio de debate que mejore las relaciones entre los diferentes agentes y sea propulsor de nuevas acciones conjuntas para mejorar el funcionamiento de puerto y del comercio marítimo.

Leyenda: ■ Realizado ■ En curso ■ No realizado

Secretaría General	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> En colaboración con el Departamento de Dominio Público la gestión y mantenimiento actualizado de la inscripción registral de todos los bienes demaniales y patrimoniales de la Autoridad Portuaria de Huelva. 	No se están cumpliendo con las fechas establecidas por ley aunque se encuentran en conversaciones con los tres registradores para hacer una planificación de las tareas a realizar. Asimismo el departamento también plantea la realización de un inventario de los bienes muebles
<ul style="list-style-type: none"> Digitalización y documentación fondo fotográfico 	Ya hay establecidas acciones en el plan de empresa 2013 al respecto
<ul style="list-style-type: none"> Organización y gestión de la actividad administrativa de la Autoridad Portuaria Coordinación de los procesos de e-administración que se canalizan a través del Registro electrónico Ventanilla única 	Para la mejora y modernización de la APH se está llevando a cabo los primeros pasos de implantación de la sede electrónica y registro electrónico. Los siguientes pasos para la administración electrónica será la automatización de sus expedientes y el desarrollo del modelo de ventanilla única. Previa a la automatización se recomienda el rediseño de los mismos considerando la inclusión de los aspectos jurídicos en su operativa. Se plantea como una acción a llevar a cabo en el plan de empresa de 2012 la unificación de los programas de gestión de expedientes sancionadores y de recursos y reclamaciones

Leyenda: ■ Realizado ■ En curso ■ No realizado

Económico Financiera	
Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Autosuficiencia económica y financiera y cobertura de costes 	<p>El Puerto de Huelva esta en buena situación económica y financiera gracias a unos tráficos consolidados y a unos clientes estables. Sin embargo el principio de autosuficiencia financiera unido al deseo estratégico de basar el crecimiento del Puerto en la captación de nuevos tráficos y clientes y que éstos y los actuales sean rentables hacen imprescindible que el Puerto disponga de una contabilidad analítica adaptada al negocio y por tanto que refleje resultados por tráficos y clientes. De este modo, es necesario implantar un modelo de contabilidad de costes por tráficos, productos y tipología de clientes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Autoridad Portuaria como una estructura empresarial con visión orgánica de la eficacia y orientada a la prestación de servicios 	<p>La organización del Puerto no dispone actualmente de una orientación clara hacia los tráficos que gestiona y los servicios necesarios en cada uno de ellos y la eficacia de los mismos. Se propone como acción, en cuanto a la eficacia la optimización de los recursos del departamento .</p>
<ul style="list-style-type: none"> Financiación del crecimiento y desarrollo futuro del Puerto 	<p>En estos momentos el Puerto dispone de liquidez. Siendo esencial el desarrollo de nuevas infraestructuras para la ampliación de nuevos usos y servicios portuarios que permitan captar nuevos tráficos y clientes, debería tenerse siempre como objetivo de la gestión financiera el soporte de este objetivo de crecimiento. Se deberá de incluir en los procesos de elaboración y toma de decisiones, los análisis económicos y de coste de oportunidad realizados por el departamento económico financiero con el objetivo de maximizar los recursos económicos que dispone el puerto. Por otro lado, la consecución del objetivo debe ir acompañada con un plan de austeridad alineado con las directrices definidas por el Ministerio. En estos momentos no se está realizando ninguna evaluación del impacto cuantitativo y cualitativo que las diversas actuaciones del Puerto están generando en los ciudadanos, administraciones y empresas de su entorno.</p>

Leyenda: ■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Económico Financiera	
Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Atracción inversión del exterior y fomento de la colaboración público privada Incorporación a la gestión portuaria del modelo de colaboración público-privada. Promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación de instalaciones y servicios 	<p>El desarrollo de la estrategia de crecimiento del Puerto exigirá la puesta a disposición de inversores y operadores de una memoria económico financiera o cuadernos de venta adaptados a las exigencias en estos circuitos. La elaboración del Plan Comercial por parte del área de explotación, en el que colaborará el área económico financiera definiendo las necesidades de financiación y fórmulas económicas de colaboración, facilitará la consecución de la atracción de inversión exterior y colaboración público privada.</p>

Leyenda: ■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Económico Financiera	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la organización y funcionamiento de este ámbito el cambio cultural y operativo 	No existe un plan de trabajo en este sentido con el personal del área para conseguir de los profesionales motivación y compromiso. Proponemos desde el área de RRHH se va a elaborar un plan de gestión del cambio que facilitará la transición y entendimiento de la plantilla a la nueva estrategia, sistema de gestión y funcionamiento del puerto.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Autoridad Portuaria como una estructura empresarial con visión orgánica de la eficacia y orientada a la prestación de servicios requerirá disponer de una plataforma tecnológica de gestión empresarial que integre y permita la gestión completa del negocio portuario 	En estos momentos el Puerto dispone de un ERP Navision que no alcanza a prestar los requerimientos funcionales de negocio exigidos y que no está integrado con el resto de aplicaciones de gestión del área de explotación, infraestructuras, etc. De este modo, se está llevando a cabo un plan de sistemas que define los sistemas actuales del puerto mejorando además la integración entre ellos.
<ul style="list-style-type: none"> Implantación de una contabilidad analítica 	El negocio portuario se caracteriza por estar basado en el aprovechamiento económico de unos usos y servicios de los espacios y activos del Puerto. Es por tanto esencial, conocer en todo momento los ingresos y los gastos y lógicamente el resultado final de todas las actividades de gestión de estos elementos de manera individualizada y separada de forma que permita la toma de decisiones empresariales con la información íntegra y completa mediante la implantación de un modelo de contabilidad analítica.
<ul style="list-style-type: none"> Colaborar en la planificación estratégica de la APH y sociedades participadas (plan de empresa, planificación de inversiones y presupuestos a medio y largo plazo, proyecciones económicas, estudios y previsiones de tráfico, etc.) 	Las previsiones de tráficos actualmente se basan en la estimación de los propios clientes, careciendo de otras fuentes de información como estudios de mercado o del sector. Es necesario definir un modelo de estimación de tráficos dirigido por el departamento de explotación que no dependa únicamente de la información suministrada por las empresas del puerto sino que se apoye en análisis internos realizados desde un observatorio comercial portuario.

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Económico Financiera	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Controlar la posición de tesorería (control de fondos, cobros y pagos, movimientos de cuentas bancarias y de caja, gestiones con entidades financieras, etc.) 	Se ha puesto en marcha recientemente un plan de tesorería
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y realizar el seguimiento de las actividades de auditoría interna y externa 	Para su cumplimiento será necesario la dotación de un perfil para el desarrollo de la auditoría interna
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y verificar la gestión contable de la APH, la correcta liquidación fiscal y gestión de tributos 	

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Recursos Humanos y Relaciones Laborales

Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Promover el cambio cultural y adaptar la gestión y organización a los objetivos generales definidos por la APH Se concreta en conseguir una plantilla motivada y comprometida por el cambio 	<p>No se ha conseguido implantar la visión y la orientación del cambio cultural que el puerto ha establecido con la nueva gestión. La elaboración y ejecución de un plan de gestión del cambio será una herramienta imprescindible para la transmisión, entendimiento e involucración del personal del puerto en la implantación de la nueva estrategia y modelo de gestión y consecución de los nuevos objetivos definidos. Asimismo se plantea la elaboración de un sistema de evaluación de clima laboral</p>
<ul style="list-style-type: none"> Fomento del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada 	<p>No hay establecido un plan de formación ni la realización de un itinerario formativo que permita el desarrollo profesional y la mejora de competencias. Por lo que se propone el desarrollo de ambos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Promover en la Autoridad Portuaria actitudes orientadas a la satisfacción del cliente 	<p>El crecimiento del Puerto pasa por la asunción de nuevas actividades y procesos, así como la gestión de nuevos negocios y clientes para los que se requerirá de personal formado y especializado. En este sentido se está empezando a dar los primeros pasos para el desarrollo del plan de calidad y el catalogo de procedimientos, con el objetivo de orientar la gestión del puerto hacia la satisfacción del cliente. Asimismo, como se ha comentado en el apartado anterior será necesario poner en marcha un plan de formación que logre la especialización de los recursos y que permita la implantación de llevar la gestión por proyectos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Gestión del conocimiento 	<p>Elaboración y ejecución de un plan de formación en gestión del conocimiento así como la mayor integración de los sistemas actuales del puerto para un mayor y mejor flujo de información que facilite la consecución de este objetivo.</p>

Legenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Recursos Humanos y Relaciones Laborales

Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la organización y funcionamiento de este ámbito el cambio cultural y operativo 	<p>No existe un plan de trabajo en este sentido con el personal del área para conseguir de los profesionales motivación y compromiso. La elaboración y ejecución de un plan de gestión del cambio será una herramienta imprescindible para la transmisión, entendimiento e involucración del personal del puerto en la implantación de la nueva estrategia y modelo de gestión y consecución de los nuevos objetivos definidos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Implantar en la APH el sistema de gestión por competencias 	<p>Aunque se están llevando a cabo acciones para su implantación, deberá llevarse a cabo el desarrollo completo del mismo, incluyendo no solo las capacidades técnicas sino también las generales, teniendo en cuenta que se deberá promover la actualización del catálogo de ocupaciones y diccionario de competencias frente a Puertos del Estado</p> <p>Asimismo se plantea la definición y puesta en marcha de un plan de formación para los directivos y mandos medios sobre gestión por competencias</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y realizar las políticas de gestión y desarrollo de recursos humanos (selección, formación, comunicación interna, movilidad, planificación, retribución, etc.) 	<p>No se dispone un plan de formación ni la definición de los itinerarios de formación. La gestión por competencias no se encuentra implantada actualmente. Además de las actividades propuestas en el objetivo "Fomento del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada", será necesario involucrar la resta de departamentos en las políticas de gestión y desarrollo de recursos humanos.</p> <p>Ya en el plan de empresa de 2012 se establece como acción un plan de racionalización y adecuación de los RRHH.</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Recursos Humanos y Relaciones Laborales

Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y realizar las actividades de administración de personal (contratación, altas y bajas, nóminas, seguros sociales, control de personal, expedientes disciplinarios, permisos, licencias, gastos, etc.) 	<p>El procedimiento de nómina no se encuentra diseñado ni está integrado con el sistema económico financiero. Mejora del sistema de nóminas para la inclusión en el modulo económico financiero del ERP.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Garantizar el cumplimiento de las estrategias establecidas en el ámbito de seguridad, prevención de riesgos laborales y gestión medioambiental, proponiendo mejoras en el desarrollo de las misma 	<p>Al respecto se plantea como objetivo mantener niveles óptimos de Prevención de Riesgos Laborales con la implantación del manual de gestión de prevención y la elaboración de planes de emergencia, ya definidas en el plan de empresa 2012</p>
<ul style="list-style-type: none"> Definir e implantar un Plan de Igualdad 	<p>Actualmente no se encuentra definido el plan de igualdad, aunque se va a empezar a trabajar en su desarrollo en colaboración con el Departamento de Estrategia.</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Estrategia	
Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Transformar al Puerto de Huelva en una organización empresarial basada en la combinación de la actividad portuaria, el desarrollo industrial y el servicio a la sociedad 	<p>Esta transformación debe hacerse efectiva introduciendo en la gestión diaria del Puerto de la función y procesos de planificación en todas las áreas y usos y servicios portuarios</p>
<ul style="list-style-type: none"> Extender todos los procesos de la nueva cultura de calidad y excelencia a todas las áreas del Puerto 	<p>Se pretende que la calidad sea un objetivo de gestión que impregne toda la acción de la APH y poder avanzar en la certificación de la calidad en todos los procesos de la APH y su Comunidad Portuaria en la búsqueda de la excelencia. En este sentido se propone la creación de una unidad de apoyo a los clientes para la certificación de calidad.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Replanteamiento y cambio de la gestión de las áreas y funciones de ordenación de la zona de servicio del Puerto y de los usos portuarios, planes de empresa y estratégicos, innovación, I+D+i, Sistemas de Información y Telecomunicaciones, calidad, estadísticas y RSE 	<p>Este replanteamiento se deberá orientar de tal forma que permita coordinar y aglutinar en torno al Plan estratégico y los planes de acción anuales, el resto de instrumentos que se elaboran: CMI, Plan de Empresa, Memoria de sostenibilidad y auditorías de calidad.</p>

Legenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Estrategia	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración y seguimiento del Plan Estratégico de la APH 	<p>Actualmente es el responsable y coordinador de la elaboración del Plan Estratégico en colaboración con toda la estructura orgánica, con el objetivo de que el Plan sirva de guía para para toda la Comunidad Portuaria y especialmente para la APH</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinación y seguimiento del Plan Empresa 	<p>Con el objeto de que se convierta en la herramienta de apoyo a la gestión y la toma de decisiones</p>
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración, coordinación y seguimiento del CMI 	
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración indicadores estratégicos y coordinación estadísticas 	<p>Siendo el departamento responsable de las estadísticas emanadas de los demás departamentos y áreas; así como la elaboración de indicadores estratégicos, que ayuden al gobierno y dirección de la APH se propone la mejora y unificación del sistema estadístico que permitan elaborar indicadores que orienten en la toma de decisiones estratégicas.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinación y control de la unidad de calidad y definir e implantar un Plan de Calidad en el Puerto 	<p>Aunque la APH posee un plan de calidad, este debe actualizarse dado que se realizó en e año 2000, esta mejora debe llevarse a cabo con el rediseño de todos los procesos, bajo los criterios de eficacia y eficiencia, así como manteniendo y desarrollando los procesos y tareas de control, revisión y mejora continua definidos en el Plan actual, aspecto éste que se contempla en el plan de empresa de 2012. Para ello se propone la colaboración el desarrollo de un catálogo de procedimientos y procesos internos de la APH y la mejora del proceso de encuesta y evaluación de la calidad de los servicios.</p>

Legenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Estrategia	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Supervisión y coordinación de los SSII y Comunicaciones de la APH <ul style="list-style-type: none"> Gestión mixta con externalización de determinados servicios Telecomunicaciones convenio con Junta Elaboración Plan de Sistemas y base de datos Actualización plataformas software y hardware Asistencia y formación a usuarios Plan anual de actuaciones 	<p>Se encuentra en fase inicial y se ha realizado una auditoria sobre los sistemas, así mismo se ha definido como objetivo en el plan de empresa la elaboración de las iniciativas derivadas del plan de sistemas. Entre las actuaciones a desarrollar a corto plazo destacamos la necesidad de mejorar la página web y sus contenidos, diseño del modelo de gestión documental así como la definición de la estrategia SmartPort del Puerto</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinación actividades de I+D+i 	<p>Actualmente no se han puesto en marcha acciones en este ámbito, en este sentido se propone el desarrollo de la división de I+D+i con las funciones de búsqueda de financiación para proyectos de I+D+i y como guía de actuación de esta división la creación de un plan estratégico de innovación que facilite la elaboración de propuestas en esta línea</p>
<ul style="list-style-type: none"> Gestión de los instrumentos necesarios en el ámbito de las relaciones Puerto-Ciudad 	<p>Las acciones llevadas a cabo por la APH en este sentido, se basan especialmente en el desarrollo de proyectos de integración con la ciudad, para facilitar la identificación y desarrollo de estos proyectos con otras entidades públicas se propone la definición del modelo de relación del puerto con el exterior</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Estrategia	
Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> RSE <ul style="list-style-type: none"> Elaboración y seguimiento de la estrategia de RSE Elaboración y seguimiento Plan de Relaciones Institucionales Elaboración convenios de colaboración con otras entidades Coordinación labor editorial Memoria Anual Guía del Puerto Centro de recepción – contenidos 	<p>Se están realizando las primeras acciones para el desarrollo de la propuesta del plan de RSE con el objeto de que sea una nueva forma de gestión por la que todas las actividades de la APH sean sostenibles en lo económico, lo social, lo institucional y lo ambiental implicando y vinculando a la Comunidad Portuaria, para ello deberá llevarse a cabo la propuesta del plan que sirva como documento de soporte, así como el fomento de alianzas y colaboraciones con otras entidades</p>
<ul style="list-style-type: none"> Plan de Comunicación 	<p>El puerto debe poseer una estrategia de comunicación tanto de cara al exterior, como en la propia autoridad portuaria, se hace necesario que se desarrolle en colaboración con la unidad de Gabinete y Prensa el diseño y desarrollo de un Plan de comunicación tanto interna como externa.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Colaboración con el Departamento de Infraestructuras y Dominio Publico con la planificación del uso del dominio público de la APH (Planes de Utilización, Planes Especiales, etc.) 	<p>El departamento como coordinador de los instrumentos de Planificación y Ordenación de Usos y Suelos portuarios deberá tener en cuenta que se actualicen y recojan los resultados que se definan en el Plan Estratégico</p>
<ul style="list-style-type: none"> Identificación y conocimiento del impacto social y económico del Puerto en su entorno 	<p>Actualmente no se ha llevado a cabo ningún estudio de contribución socioeconómica del puerto de Huelva sobre su entorno. La cuantificación del impacto contribuirá a mejorar la imagen del puerto así como documento de venta frente a las AAPP locales, regionales e incluso nacionales.</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Estratégicos

<ul style="list-style-type: none"> • Puerto industrial 		<p>El Puerto de Huelva siempre ha sido un puerto industrial. En estos años ha consolidado esta característica. Aunque existen problemas de reorganización en el conjunto de muelles contiguos formados por el Cargadero de Mineral, ciudad de Palos e ingeniero Juan Gonzalo para facilitar la segregación de tráficos portuarios por zonas y del proceso de constitución de un hub en determinadas materias primas</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Diversificación clientes, tráficos y servicios 		<p>Aunque se han conseguido algunos logros aislados, este objetivo aún no se ha cumplido. De acuerdo al establecimiento de bonificaciones se hace una definición de tráficos sensibles, prioritarios y estratégicos en el Plan de Empresa, pero lo que no se ha elaborado es un plan de captación o de análisis de la viabilidad y potencialidad de cada uno de los tráficos definidos como sensibles. En este aspecto se propone entre otras opciones la creación de cuadernos de venta segmentados por tráficos y la creación de un observatorio comercial para la realización de análisis de mercado y estudios de tendencias.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Puerto Logístico y transformador de la materia prima 		<p>Objetivo prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte. Es un puerto que trabaja fundamentalmente con materias primas y que no desarrolla actividades de transformación de valor añadido de las mismas, en este sentido se propone la implantación de una ZAL con actividades de valor añadido y transformación.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Liderazgo en el desarrollo industrial de la comunidad portuaria y su entorno 		<p>Objetivo prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte, donde el puerto deberá ser referencia y motor de la economía regional y donde se propone el desarrollo y liderazgo de un foro de desarrollo de actividad industrial y en la búsqueda activa de nuevas empresas y que puedan ser complementarias a las actuales.</p>

Leyenda:
 Realizado
 En curso
 No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Estratégicos

<ul style="list-style-type: none"> • Puesta en valor del terreno y espacio disponible 		<p>Objetivo prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte y cuya puesta en marcha decidida parece que dependa de que exista el Plan Estratégico al marcar las líneas de futuro que puede plantear una revisión de los sectores, actividades o las posibles diversificaciones, usos y relaciones. Se propone el desarrollo de cuadernos de venta segmentados por el tipo de tráfico que puedan atraer o la viabilidad de implantar un hub de materias primas dado el espacio disponible y la especialización en las mismas que se tiene</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Presencia del Puerto en los corredores marítimos clave 		<p>Objetivo no cumplido y prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte, para lo que se propone el diseño y desarrollo de un plan comercial que permita la captación de tráficos en estos corredores.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Impulso ante la Administración regional y municipal y agentes clave del entorno 		<p>Se han puesto en marcha algunas actuaciones pero el Puerto no esta en un proceso de asumir el papel que le corresponde como el principal agente económico de la ciudad-provincia, para es necesario el desarrollo de alianzas estratégicas con organismos públicos y comerciales, así como con la Comunidad Portuaria que favorezcan la realización de acciones comerciales conjuntas</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Incremento de la colaboración privada en la gestión de activos infrutilizados. Atraer inversión industrial 		<p>Se han conseguido algunas actuaciones aisladas pero no se puede considerar un objetivo alcanzado, será necesario llevar a cabo el desarrollo de análisis de actividad industrial de su zona de influencia para la búsqueda de industrias complementarias a las ya existentes en el Puerto, como puede ser el resurgir minero de la región y su influencia en empresas como Atlantic Copper.</p>

Leyenda:
 Realizado
 En curso
 No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Estratégicos

<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar el marketing portuario 	<p>Objetivo prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte Entendemos que esta función debería estar separada de comercial y de explotación. Deberá llevarse a cabo el diseño de la marca del Puerto de Huelva y elaboración del plan de marketing, así como el diseño y puesta en marcha de una plataforma de gestión de clientes (CRM)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción del cliente 	<p>Objetivo prácticamente sin desarrollo de actuaciones soporte dado que la última encuesta de satisfacción se realizó en el 2009 y que no se está utilizando adecuadamente el servicio de atención al cliente. Se propone centralizar las llamadas entrantes a través del Servicio de Atención al Cliente para su posterior análisis de la incidencia, seguimiento, resolución y evaluación final. Asimismo se plantea el diseño de l procedimiento de gestión comercial en aras de la eficiencia y la orientación de las necesidades del cliente.</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Operativos

<ul style="list-style-type: none"> • Incorporar a la organización y funcionamiento de este ámbito el cambio cultural y operativo 	<p>No existe un plan de trabajo en este sentido con el personal del área para conseguir de los profesionales motivación y compromiso</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Plan comercial anual que recoja la estrategia comercial y que incluya las actuaciones a realizar en el año, objetivos cualitativos y cuantitativos fijados y asignados de forma individual y específica al equipo comercial. Debe recoger objetivos concretos en nuevos tráficos y clientes 	<p>No se dispone de un plan comercial integral que recoja todos estos aspectos. En particular el plan debería recoger los objetivos en relación con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diferentes áreas del Puerto, su ordenación y desarrollo política comercial • Targets del año (nuevos clientes y tráficos) • Productos y soluciones foco • Herramientas (concesiones, contratos, colaboración público-privada, etc) • Identificación de actuaciones operativas y su conciliación con objetivos estratégicos (por ej: hub materias primas; cluster, nodo logístico, etc.)
<ul style="list-style-type: none"> • Gama de productos y soluciones que para la comercialización se recojan en el catalogo de servicios del Puerto 	<p>No se dispone de un Catalogo integral de los servicios del Puerto actualizado. Data del año 2003, deberá actualizarse y llevarse acabo su difusión a través de la página web.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Fuerza de ventas especializada en los tráficos y clientes actuales y en los targets identificados a su vez en el Plan comercial 	<p>Existe una fuerza comercial para los tráficos y clientes consolidados No existe un plan que defina necesidades de captación de recursos especializados en los tráficos y clientes que se desean conseguir</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Política de precios y rentabilidades 	<p>Entendemos que existe para el tráfico y clientes consolidados y tradicionales. Aunque en todo caso no existe un conocimiento de la rentabilidad y márgenes obtenidos por tráficos y clientes consolidados No existe para tráficos y clientes a captar una estrategia definida de oferta de soluciones, precios, márgenes, etc. Aspectos sobre los que se debería trabajar</p>

- Leyenda:
- Realizado
 - En curso
 - No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Operativos

<ul style="list-style-type: none"> Satisfacción del cliente evaluada a través de un proceso definido de medición del nivel de satisfacción del cliente, debidamente formalizado y protocolizado 		<p>Aunque dicho sistema está operativo entendemos que no se ha implantado en su totalidad ya que no esta siendo utilizado en la relación con los clientes. Por otra parte entendemos que los formularios base de esta relación deben ser homogéneos, formalizados y protocolizados para su uso obligatorio en el proceso de seguimiento, resolución y evaluación. Asimismo, la encuesta de satisfacción se realiza cada tres años debiéndose considerar aumentar su frecuencia y su mejora en contenidos. Finalmente debe estar previsto un Plan de Acción específico para la corrección de aquellos aspectos negativos que se hayan puesto de manifiesto en el proceso manifestados por el cliente</p>
<ul style="list-style-type: none"> Rentabilización de espacios y activos 		<p>Se dispone de un detalle específico de activos y espacios vacíos, pero no se lleva un control de su rentabilidad y de su posible optimización. Asimismo no se dispone de una gestión de optimización de las concesiones próximas al vencimiento que deberá realizarse para el control y optimización de los espacios disponibles.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Incorporación del Puerto a las redes y corredores de su área geográfica 		<p>No se la logrado un crecimiento del puerto en corredores Este-Oeste y Norte-Sur para la mercancía general y se está intentado lograr su inclusión en algunos de los diferentes corredores de la red básica de la Red Transeuropea (continental) y en otros no existe iniciativa alguna (Arco Atlántico) por lo que se propone el diseño y desarrollo de un plan comercial que permita la captación de tráfico en estos corredores.</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Explotación y Desarrollo Comercial

Objetivos Operativos

<ul style="list-style-type: none"> Plan de marketing del Puerto que incluya: <ul style="list-style-type: none"> Estrategia comunicación interna y externa – modelo de relación con Administraciones y empresas (Hinterland y foreland) Publicidad off line (medios tradicionales) / on line (redes sociales, digital) Presencia en canales de venta (retail, ferias, etc.) Estudios e investigación de mercado Retención y fidelización de cliente 		<p>No se dispone de un plan de marketing. En este sentido entendemos que sería recomendable separar esta función de ventas. En todo caso si los dejamos juntos deben tener responsables perfectamente diferenciados</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y organizar las actividades relacionadas con la vigilancia de instalaciones, así como la seguridad vial y el transporte en la zona de servicio del Puerto 		
<ul style="list-style-type: none"> Gestión, seguimiento y control de todo lo relacionado con la explotación portuaria. 		<p>Están contempladas en el plan de empresa las siguientes acciones al respecto como son la tramitación para la aprobación de los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios y La licitación para la contratación de la asistencia técnica para la ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo-portuario del Puerto de Huelva</p>
<ul style="list-style-type: none"> Gestionar el Plan de Emergencia de la APH y las actuaciones en materia de seguridad industrial conjuntamente con los usuarios de la zona de servicio portuaria, protección civil y organismos locales relacionados 		<p>No se dispone de un plan de emergencia integral con la comunidad portuaria que deberá consensuarse con el total de empresas que conforman la comunidad portuaria..</p>

Leyenda:

- Realizado
- En curso
- No realizado

Infraestructuras y Dominio Público Portuario

Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Incorporación de los valores medioambientales a la comunicación del Puerto 	Las estrategia medioambiental deberá contener acciones de comunicación y difusión, apoyándose nuevas formas de difusión como las que ya se realizan en las memorias de sostenibilidad y la publicación de la RSE.
<ul style="list-style-type: none"> Analizar la viabilidad de los nuevos usos y servicios portuarios 	El desarrollo y la captación de nuevos tráficos y clientes y sus correspondientes infraestructuras (fachada ciudad, ZAL, muelle sur, etc) sólo estará avalada por su viabilidad si están adecuadamente soportados por el sello técnico de este ámbito. Entendemos que los estudios necesarios se realizan pero habría que dar un paso más en la puesta en marcha de proyectos específicos con involucración de todas las áreas para su realización efectiva como la Definición de directrices estratégicas que permita una mejor eficiencia y rentabilidad en la localización de nuevas actividades (ZAL, terminal de contenedores, Hub del cobre, turismo de cruceros.) y el diseño y desarrollo de una actuación especial para la mejora del Muelle de Levante y Polígono Norte para la transformación en una zona comercial, turística y de ocio
<ul style="list-style-type: none"> Captación fuentes financiación Fondos FEDER 	Esta nueva función ha sido asignada al Departamento de Estrategia siendo una actividad clave por ser una de las principales vías de financiación de acometer el problema de adecuación del puerto a la competitividad en tráficos y entorno medioambiental. El análisis de la estrategia 2014-2020 de la UE será fundamental para valorar y conocer las oportunidades de financiación de las que va a disponer el puerto en materia de infraestructuras e I+D+i para ese periodo.
<ul style="list-style-type: none"> Conectividad 	El Puerto debería tener de forma específica definida su estrategia de desarrollo de conexiones logísticas ferroviarias, por carretera con sus mercados del entorno con el objetivo de incorporarse a la red Básica Transeuropea o la implantación de un sistema de gestión de la red ferroviaria del Puerto de Huelva

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Infraestructuras y Dominio Público Portuario

Objetivos Estratégicos	
<ul style="list-style-type: none"> Geoestrategia 	El Puerto es básicamente una empresa fuertemente vinculada a su territorio, básico para su desarrollo futuro y su gestión diaria. Por esta razón debería disponer de un completo sistema georreferenciado soporte del negocio de todos los usos, servicios y activos portuarios con su entorno económico y social. Actualmente se está implantando el Geoportal del Puerto de Huelva
<ul style="list-style-type: none"> Relación Puerto-entorno también a través de la coherencia de los desarrollos portuarios con los desarrollos urbanos de Huelva y Palos, así como de la ordenación del territorio de la Junta 	No existe un foro común entre el Puerto y los agentes públicos para el desarrollo de acciones conjuntas por lo que se propone la creación del mismo
<ul style="list-style-type: none"> Integración en las redes y corredores marítimos 	Será necesario llevar a cabo análisis que permitan conocer los desarrollos e inversiones necesarios que se exigirán para poder acceder a estos corredores
<ul style="list-style-type: none"> Colaboración Público – privada 	Se propone la incorporación de la inversión privada como un agente colaborador del Puerto en el desarrollo de nuevas infraestructuras para la captación de nuevos tráficos y clientes.
<ul style="list-style-type: none"> Rentabilidad y eficiencia del dominio público portuario 	Se hace necesario contar con unas directrices a la hora de otorgar las concesiones, a fin de definir al otorgamiento de las mismas en función de los distintos usos que se quieran dar a los espacios del puerto bajo criterios de rentabilidad y eficiencia

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Infraestructuras y Dominio Público Portuario

Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la organización y funcionamiento de este ámbito el cambio cultural y operativo 	No existe un plan de trabajo en este sentido con el personal del área para conseguir de los profesionales motivación y compromiso
<ul style="list-style-type: none"> Plan de Inversiones y desarrollo de nuevas infraestructuras. Identificación de las necesidades de planificación de infraestructuras y sistemas de transporte (marítimos y terrestres) para la correcta prestación de servicios a los usuarios y concesionarios de la APH 	<p>Si bien es cierto que se está elaborando un plan de inversiones 2013-2017, no se ha realizado un análisis exhaustivo de las necesidades actuales y futuras de los clientes del puerto.</p> <p>No contempla la adecuación a los objetivos estratégicos relativos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> Captación nuevos tráficos y clientes Nuevos usos portuarios (fachada ciudad, ZAL, etc)
<ul style="list-style-type: none"> Sistema GIS o georreferenciado del Puerto y de la Comunidad Portuaria y mercados cercanos 	La gestión actual del Puerto así como su desarrollo futuro exigen una integración completa en el negocio de las condiciones geográficas en las que éste se desarrolla. Es decir tener perfectamente referenciados todos los activos del Puerto y su situación jurídica, contractual, etc.
<ul style="list-style-type: none"> Plan de rentabilización de suelo, espacios, activos y concesiones 	El Puerto dispone de activos que en determinados momentos pueden estar ociosos, infrutilizados o que su contrato de gestión finalice a corto plazo. Se hace necesario la perfecta identificación en todo momento de los mismos y el conocimiento de su situación conforme a la planificación de los usos que se le quiera dar a las distintas zonas del Puerto. Como acciones a llevar a cabo el Estudio jurídico sobre la propiedad del paraje Marismas del Odiel y actualización de la valoración de suelos y lámina de agua portuaria

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Infraestructuras y Dominio Público Portuario

Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Creación de un Foro medioambiental 	En estos momentos no existe una conexión en el ámbito medioambiental de investigación, desarrollo y estudio de temas medioambientales en el que este presente el Puerto junto con los principales agentes socioeconómicos del entorno. Asimismo se propone el desarrollo de convenios de colaboración con empresas petroquímicas para la aplicación de buenas prácticas medioambientales
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración de un sistema de indicadores medioambientales 	Si bien es cierto que se cuenta con un sistema de indicadores medioambientales, no está siendo utilizado como base para un Plan de comunicación del Puerto en temas medioambientales
<ul style="list-style-type: none"> Definición e implantación de un sistema de gestión ambiental y de eficiencia y ahorro energético 	Se han llevado a cabo diversos intentos de implantar la certificación de calidad ISO 14000, así como las acciones definidas en el plan de empresa 2012 para la mejorar la eficiencia energética de la Autoridad Portuaria de Huelva

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Infraestructuras y Dominio Público Portuario

Objetivos Operativos	
<ul style="list-style-type: none"> Captación de fondos FEDER para el desarrollo de nuevas infraestructuras 	<p>El análisis de la estrategia 2014-2020 de la UE será fundamental para valorar y conocer las oportunidades de financiación de las que va a disponer el puerto en materia de infraestructuras e I+D+i para ese periodo</p>
<ul style="list-style-type: none"> Construcción de un nuevo PIF en el Muelle Sur 	<p>Aunque existe infraestructura en el muelle sur, esta es de carácter provisional, es necesario la implantación de una infraestructura definitiva en el muelle sur, no solo el PIF sino también para la recepción ahora de los pasajeros que permitan dar mayor valor añadido al entorno.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Transformación del PUEP en DEUP 	<p>Ya se han llevado a cabo acciones al respecto dado que el DEUP no necesita informe medioambiental y así poder tramitarlo con mayor celeridad.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Inclusión y conciliación de los planes de desarrollo de nuevas infraestructuras y usos y servicios portuarios de los PGOU y normas subsidiarias de Huelva y Palos de la Frontera, así como en su caso de la Junta de Andalucía 	<p>Es necesario llevar a cabo acciones de aproximación y consenso entre los distintos entes públicos para el desarrollo y fomento de los planes de desarrollo que permitan la tramitación de los mismos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Coordinar y llevar a cabo el proceso administrativo de petición, otorgamiento, modificación, extinción y reversión de las concesiones y autorizaciones en el dominio público portuario, así como replanteo, la inspección, el control y reconocimiento de las obras objeto de las concesiones 	<p>Se lleva a cabo el procedimiento, pero no se tienen criterios o directrices estratégicas para la autorización o concesión de las mismas.</p>

Leyenda:
■ Realizado
■ En curso
■ No realizado

Anexos

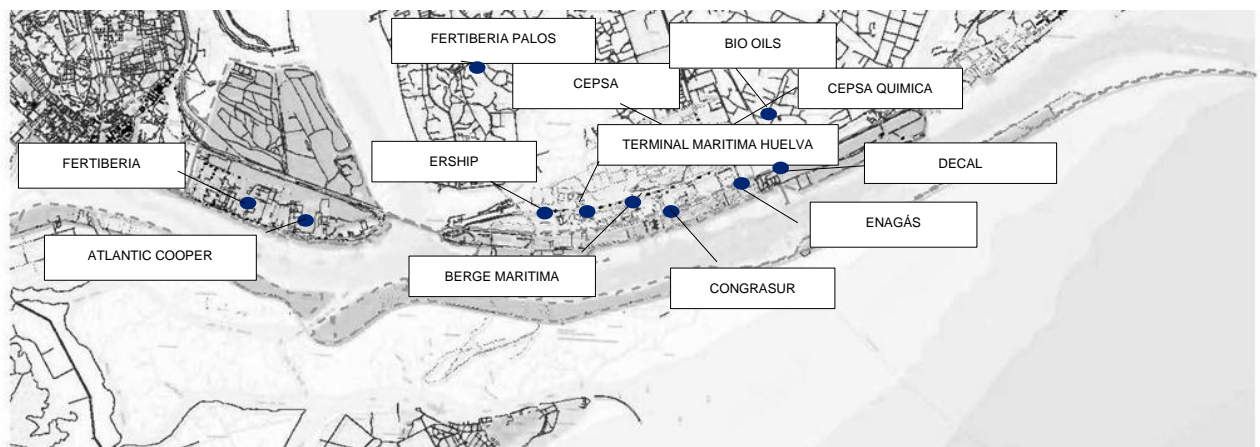


Anexos

Cientes

Ubicación

La ubicación de los principales clientes del puerto son los siguientes:



Cía. Española de Petr6leos, S.A. CEPSA



CEPSA (Compañía Española de Petr6leos, S.A.U.) es un grupo energ6tico integrado, presente en todas las fases de la cadena de valor del petr6leo, y realiza actividades de exploraci6n y producci6n de petr6leo; refino, distribuci6n y comercializaci6n de derivados petrol6feros; petroquímica; gas y electricidad.

CEPSA, a trav6s de su 6rea de Refino, realiza la producci6n de productos petrol6feros en las tres refin6rias con la que cuenta en Espa1a (Tenerife, La R6bida en Huelva y Gibraltar-San Roque en C6diz). Entre los productos petrol6feros que desarrolla CEPSA en sus refin6rias figuran el gas6leo, la gasolina, fuel6leo, queroseno y gas licuado del petr6leo (GLP), entre otros.

El resultado de explotaci6n ajustado se situ6 en 2011 en 121 millones de euros, un 32,7% menos que en 2010 motivado, fundamentalmente, a la condiciones del mercado (precios elevados, reducci6n del consumo y estrechamiento de m6rgenes).

Principales características de las refinerías de CEPSA

	GIBRALTAR-SAN ROQUE	LA RÁBIDA	TENERIFE
Entrada en funcionamiento	1969	1967	1930
Capacidad de Destilación	12 millones TM/A	9,5 millones TM/A	4,5 millones TM/A
Terminal Marítimo	Buques hasta 350.000 TPM	Buques hasta 199.000 TPM	Buques hasta 240.000 TPM
Extensión	1.5 millones m ²	2.4 millones m ²	0.5 millones m ²
Certificaciones medio ambiente	ISO 14001 y EMAS	ISO 14001 y EMAS	ISO 14001 y EMAS
Certificaciones seguridad	OHSAS 18001	OHSAS 18001	OHSAS 18001
Certificaciones calidad	ISO9001/PECAL 2120	ISO9001/PECAL 2120	ISO9001/PECAL 2120
N° de personas	916	748	352

En el puerto de Huelva la compañía cuenta con la Refinería “La Rábida”, que entró en funcionamiento en 1967 en Palos de la Frontera (Huelva). Sus plantas productivas e instalaciones portuarias le permiten almacenar y distribuir una amplia gama de productos para diversas industrias y consumidores (gasolinas, butano, propano, gasóleos, asfaltos, entre otros). Además de la contribución al desarrollo del territorio donde desarrolla sus actividades, destaca por el empleo de tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Ocupa una superficie de 2,4 millones de m² y emplea directamente a más de 800 personas con contratos fijos, y un número muy superior si se tiene en cuenta a las empresas auxiliares, así como al empleo indirecto que este tipo de industrias generan en la comarca.

El proyecto de Ampliación de la Capacidad de Producción de Destilados Medios (ACPDM) en la refinería "La Rábida" ha sido el mayor proyecto de inversión de CEPSA en toda su historia, si excluimos la construcción inicial de sus refinerías, y uno de los más importantes desarrollados en España en los últimos años.

La refinería ha aumentado su capacidad de destilados medios, que supone, junto a otros proyectos, elevar su capacidad total hasta 9,5 millones de toneladas, incrementando la producción de gasóleos y queroseno en 2 millones de toneladas, productos de los que España es deficitaria. El proyecto de ampliación de la capacidad de destilados medios se puso en marcha en 2010, con una inversión de más de 1.000 millones de euros.

Infraestructuras en el Puerto

Infraestructuras en el Puerto	Características
Muelle de Reina Sofía	<p>Longitud: 950,00 metros Calado: 9,50 metros</p> <p>Construido por CEPSA en 1976 está formado por una pasarela de acceso y cuatro plataformas de atraque. Los cuatro atraques exteriores cuentan con sus correspondientes brazos de carga para el tráfico de líquidos. Este muelle ha sido ampliado con un cuarto atraque al sur.</p> <p>Instalaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tuberías para graneles líquidos y brazos de carga • Para productos petrolíferos: <ul style="list-style-type: none"> - Dos brazos de carga de 8" en atraque Este - Un brazo de carga de 8" en atraque Central - Tres brazos de carga de 8" en atraque Oeste - Rendimientos medios de 350 a 800 m3/h • Para deslastre: <ul style="list-style-type: none"> - Un brazo de 8 " en atraque Este - Un brazo de carga de 8" en atraque Oeste - Rendimiento en función del barco • Para carga de fenol y acetona: <ul style="list-style-type: none"> - Dos brazos de 6 " en atraque Este - Dos brazos de 6" en atraque Oeste - Rendimiento de 200 a 250 T/h • Para descarga de propileno: <ul style="list-style-type: none"> - En atraque central un brazo de descarga de 6" y otro de equilibrio de 4" - Rendimiento en función del barco

Infraestructuras en el Puerto	Características
Muelle Petrolero de Muelle Arenillas	<p>Construido por la Administración en 1968 cuentan con dos atraques independientes destinados al tráfico de productos petrolíferos y petroquímicos, fundamentalmente al embarque de productos petrolíferos de la Refinería la Rábida.</p> <p>En cada atraque, 8 brazos de carga</p> <p>Atraque S:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 brazos de carga • 1 brazo de deslastre • 1 brazo de carga de gases licuados • 1 brazo de carga para retorno de vapores <p>Atraque N:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 brazos de carga • 1 brazo de deslastre • 1 brazo de carga benceno • 1 brazo de carga ciclohexano <p>Rendimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Productos pesados y destilados medios: 1000 m3/h • Benceno y ciclohexano: 250 m3/h • Gases licuados: 250 m3/h • Gasolinas: 700 m3/h
Monoboya Terminal de Crudos	<p>Calado: 22 metros Capacidad Máxima de descarga: 3.800T/h Año construcción: 1966 Unida a la Refinería La Rábida por un sea-line</p>

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
000497	Tubería transporte combustibles líquidos refinería/puerto de Huelva	30/10/68	16/12/22	9.741,15	5.931,82
000539	Instalación separadora aguas deslastre de buques	30/10/68	30/10/18	10.373,00	34.647,84
000471	Terminal flotante y tubería submarina	27/12/72	16/12/22	219.802,00	255.371,91
00540	Red tuberías en el muelle petrolero	27/12/72	16/12/22	1.158,50	76.612,86
000893	Línea de reserva contra incendios en muelle petrolero	12/8/81	12/8/18	0	2.571,22
0539-1	Oleómetro junto con el tendido de un cable de mando m. Petrolero	8/2/90	30/10/18	0	703,60
0540-2	Toma de gasóleo para suministro a buques pesqueros muelle petrolero	18/4/91	16/12/22	0	2.217,34
0540-1	Caseta de entrada a muelle petrolero	30/12/93	12/12/22	81,90	1.003,64
001041	Instalaciones complementarias de la refinería	31/7/95	16/12/22	43.513,10	0,00

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
001003	Parque de aceite y combustible y explotación de línea de 15 kv.	11/2/93	30/10/18	5.376,30	26.745,22
0540-3	Instalación brazo para carga/descarga de benceno en muelle petrolero	30/7/98	16/12/22	0,00	0,00
000542	Transporte de graneles líquidos por tubería entre refinería y muelle petrol	21/2/03	16/12/22	13.859,28	81.384,68
000772	Muelle para tráfico de graneles líquidos y área de servicio	28/6/05	27/5/35	101.676,80	1.651.515,47
001238	Tendido una conducción de fuelóleos por galería situada en calle a	10/3/10	10/1/28	14,40	34.709,05

Estadísticas

CEPSA es el principal cliente del puerto de Huelva, ya que movió más del 50% del tráfico del puerto en 2011. La puesta en marcha de la ampliación de la Refinería La Rábida impulsó el tráfico del puerto en este último año, que superó los 21 millones en 2011.

	2007	2008	2009	2010	2011
CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA					
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	24.519,00	33.340,00	105.873,00	104.249,00	23.915,05
ACEITES Y GRASAS		12.590,00	89.486,00	104.249,00	23.915,05
VINOS,BEBIDAS,ALCOHOLES Y DERIVADOS	24.519,00	20.750,00	16.387,00		
ENERGETICO	5.186.274,00	5.363.145,00	4.623.648,00	4.562.475,00	12.785.874,19
BIOCOMBUSTIBLES					26.259,94
FUEL-OIL	108.351,00	111.582,00	50.925,00	573.986,00	1.916.175,65
GASES ENERGETICOS DEL PETROLEO	156.034,00	133.808,00	109.421,00	151.127,00	145.750,26
GAS-OIL	11.395,00			12.083,00	1.015.117,15
GASOLINA				6.133,00	497.267,65
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	190.274,00	204.726,00	138.233,00	31.000,00	1.329.009,15
PETROLEO CRUDO	4.720.220,00	4.913.029,00	4.325.069,00	3.788.146,00	7.856.294,39
MATERIALES DE CONSTRUCCION			4.209,00		65.157,35
ASFALTO			4.209,00		65.157,35
PRODUCTOS QUÍMICOS	950.475,00	893.164,00	914.947,00	1.156.115,00	419.098,61
PRODUCTOS QUÍMICOS	950.475,00	893.164,00	914.947,00	1.156.115,00	419.098,61
Total	6.161.268,00	6.289.649,00	5.648.677,00	5.822.839,00	13.294.045,20

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, en el estudio de calidad de 2009 se indica como Principales Causas de Insatisfacción *“La falta de inversiones en general y temas medioambientales en particular. Falta de medios de lucha contra la contaminación marina y de vigilancia mediante embarcaciones y radares. Falta de control de velocidades de camiones y vehículos particulares “*

Como Principales Causas de satisfacción apuntan *“el trato del personal y la accesibilidad”*.

Enagas



Grupo empresarial del sector gasista español. Enagás cuenta con cerca de 10.000 Km. de gasoductos por todo el territorio español, tres almacenamientos subterráneos, Serrablo (Huesca), Gaviota (Vizcaya) y Yela (Guadalajara), y tres plantas de regasificación en Cartagena, Huelva y Barcelona. Además, es propietaria del 40% de la Planta de Regasificación de Bilbao, del 40% de la terminal de Altamira en México y del 20% de GNL Quintero, en Chile. Las terminales de Enagás en España suman un total de 2.646.500 m³ de capacidad de almacenamiento de GNL y una capacidad de emisión de 6.250.000 Nm³/h.

En los próximos años está previsto que aumente el número de descargas de buques metaneros de gran tamaño procedentes fundamentalmente de Trinidad-Tobago, Nigeria y Golfo Pérsico para cubrir el aumento de la demanda. Por esta razón, Enagás está ampliando las plantas de regasificación, con el objetivo de reforzar la estructura de aprovisionamiento de la Península y poder seguir incrementando la diversificación de las procedencias.

La planta Regasificadora de Huelva está situada en la desembocadura de los ríos Tinto y Odiel y ocupa una superficie de 184.000 m². Su construcción se inició en 1985 y la primera descarga de GNL se efectuó el día 14 de junio de 1988, por el buque "Isabella", con gas procedente de Argelia. En una primera fase constaba de un tanque de 60.000 m³ de capacidad y una capacidad de emisión de 100.000 m³(n)/h, suficientes para suministrar gas a Huelva, Palos y sus zonas industriales, así como a Sevilla, con la que quedó unida mediante un gasoducto de 20".

Con la construcción del gasoducto Sevilla-Madrid, conexión con el Sistema Gasista, comenzaron las diferentes ampliaciones. En sucesivos proyectos, la planta ha visto incrementada su capacidad de almacenamiento de GNL con nuevos tanques. En 1992 se puso en servicio el segundo (100.000 m³), en 2004, el tercer tanque (150.000 m³) y en 2006 el cuarto (159.500 m³). En noviembre de 2010 se puso en marcha el quinto tanque, con capacidad para 150.000 m³.

Con el aumento gradual de la capacidad de almacenamiento de GNL se ha producido también un incremento en la capacidad de emisión de gas natural. Así, en 1992 la capacidad de vaporización se elevaba hasta 450.000 m³(n)/h, y en 2004, hasta 900.000 m³(n)/h. En marzo de 2007, se puso en servicio la ampliación de la emisión hasta 1.350.000 m³(n)/h. Además, la planta está preparada para permitir la entrada de buques de hasta 140.000 m³ de capacidad, desde 1997.

Infraestructuras en el Puerto

Infraestructuras en el Puerto	Características
Pantalán de ENAGAS, S.A.	<p>Longitud: 290,00 metros Calado: 12,00 metros</p> <p>Construido en 1988 entró en servicio el pantalán construido por ENAGAS entre el de FORET, S.A. y el Muelle Reina Sofía, para la descarga de metaneros. Dispone de un atraque con calado de 12 m, equipado con brazos de carga y red de tuberías que le comunican con el resto de las instalaciones del terminal de gas natural. Su capacidad de descarga del muelle es de 4.000 m3/h de GNL</p> <p>Instalaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dos brazos para descargas de GNL, a 2.000 m3/h c.u. 1.988 • Un brazo para manipulación LPG • Cuatro brazos de 16" de GNL • Un brazo de carga para retorno de vapores

Concesiones en el Puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
000945	Instalación tramo gaseoducto Huelva Sevilla en zona serv. Pto Huelv	22/12/88	16/12/22	348,00	595,58
001050	Instalación de una conducción de gas natural a la ct Cristóbal colón	17/5/96	10/6/16	5.376,85	13.799,48
001055	Conducción de gas natural a las plantas de Atlantic Copper y Fmc Foret	7/11/96	10/6/16	3.426,54	4.168,28
1055-1	Conducción de gas natural a la empresa nacional de celulosa (Ence)	26/6/98	10/6/16	2.041,52	1.307,56
001107	Conducción de 30" para el desdoblamiento gasoducto Huelva-Sevilla.	27/9/02	16/12/22	313,00	669,60
001142	Carga y descarga de gas natural licuado, almacenamiento	19/11/04	16/12/22	230.034,97	1.237.643,09

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
ENAGAS S.A.					
ENERGETICO	3.848.236,00	4.055.713,00	3.851.375,00	4.465.492,00	3.970.855,80
GAS NATURAL	3.848.236,00	4.055.713,00	3.851.375,00	4.465.492,00	3.970.855,80
Total	3.848.236,00	4.055.713,00	3.851.375,00	4.465.492,00	3.970.855,80

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, en el estudio de calidad de 2009 se indica como Principales Causas de Insatisfacción: *“Las limitaciones en superficie”*

Como Principales Causas de satisfacción apuntan *“Excelente respuesta a la demanda”*.

Ership, SAU



Empresa consignataria y estibadora del puerto de Huelva. En el año 2011 Ership absorbió la firma Marítima de Huelva, S.L., tanto en su vertiente de empresa consignataria como estibadora.

Medios en el Puerto	Características
Muelle Levante	1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Mantsinen 140 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 10* • Rendimiento en condiciones normales (TM/h): 350 • Año: 2006
M. Ing. J. Gonzalo Ciudad de Palos	1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Gottwald HMK 360 EG • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 63* • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 800 • Año: 2006 1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Gottwald HMK 300 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 40* • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 700 • Año: 1997

Medios en el Puerto	Características
M. Ing. J. Gonzalo Ciudad de Palos	1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Gottwald HMK 330 EG • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 40* • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 700 • Año: 2002 1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Gottwald HMK 330 EG • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 40* • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 700 • Año: 2001
Almacén cerrado	30.110 m2.

Medios en el puerto

Medio	Características
Cinta Transportadora	Número:1 Características: 700 m3/h
Cuchara automática	Número:3 Características: 3,80 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 5 m3
Cuchara automática	Número: 2 Características: 7 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 8 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 8,5 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 9 m3
Cuchara automática	Número: 2 Características: 10 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 12 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 12,20 m3
Cuchara automática	Número: 2 Características: 14 m3
Cuchara automática	Número: 3 Características: 15 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 18 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 21,50 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 33,30 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 34,50 m3
Cuchara automática	Número: 1 Características: 43,50 m3
Gancho giratorio	Número: 1 Características: 106 Tm
Tolvas para graneles	Número: 2 Características: 150 Tm
Tolvas para graneles	Número: 1 Características: 80 Tm
Plataforma elevadora	Número: 1 Características: 20,6 KW

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
ERSHIP S.A.U.					
ABONOS	278.605,00	308.364,00	191.861,00	229.216,00	27.428,32
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	4.503,00	3.533,00	2.711,00	8.000,00	5.388,76
FOSFATOS	274.102,00	297.830,00	173.184,00	194.614,00	
POTASAS		7.001,00	15.966,00	26.602,00	22.039,56
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	818.016,00	371.290,00	256.916,00	271.691,00	299.732,62
CEREALES Y SUS HARINAS	371.710,00	98.909,00	13.544,00		61.515,00
PIENSO Y FORRAJES	446.306,00	272.381,00	243.372,00	271.691,00	238.217,62
ENERGETICO	1.075.476,00	1.169.157,00	810.651,00	2.654.549,00	317.900,17
CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO	694.243,00	694.287,00	368.317,00	526.998,00	317.900,17
FUEL-OIL	127.429,00	239.880,00	168.726,00	243.818,00	
GASES ENERGETICOS DEL PETROLEO	31.402,00	60.004,00	40.525,00	36.209,00	
GAS-OIL	40.550,00	23.224,00	17.454,00	99.651,00	
GASOLINA	33.352,00	18.945,00	56.649,00	107.891,00	
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	148.500,00	132.817,00	123.920,00	82.156,00	
PETROLEO CRUDO			35.060,00	1.557.826,00	
MATERIALES DE CONSTRUCCION	257.171,00		269,00	13.508,00	194.667,81
CEMENTO Y CLINKER	257.171,00			12.991,00	154.777,11
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD			269,00	517,00	39.890,70

	2007	2008	2009	2010	2011
ERSHIP S.A.U.					
MINERALES NO METÁLICOS					134.535,11
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					68.086,28
SAL COMÚN					66.448,83
OTRAS MERCANCÍAS	253.323,00	276.058,00	205.933,00	225.073,00	255.954,19
MADERAS Y CORCHO		475,00			
MAQUINARIA,HERRAMIENTAS,REPUESTOS	962,00	4.427,00	4.648,00	933,00	1.530,19
PAPEL Y PASTA	237.642,00	243.876,00	193.066,00	205.428,00	254.424,00
RESTO DE MERCANCÍAS	14.719,00	27.280,00	8.219,00	18.712,00	
PRODUCTOS QUÍMICOS	386.037,00	309.451,00	191.873,00	104.943,00	23.281,67
PRODUCTOS QUÍMICOS	386.037,00	309.451,00	191.873,00	104.943,00	23.281,67
SIDEROMETALÚRGICO	50.616,00	29.537,00			784.522,09
MINERAL DE HIERRO	14.952,00	29.537,00			
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICO					712.344,61
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS					64.626,81
PRODUCTOS SIDERURGICOS	35.664,00				7.550,67
VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE		207,00	2,00		
AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS		2,00	2,00		
TARA CONTENEDORES		205,00			
Total	3.119.244,00	2.464.064,00	1.657.505,00	3.498.980,00	2.038.021,98

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa no participó en el estudio de calidad realizado en 2009.

Decal España



Compañía multinacional de matriz italiana especializada en construcción y explotación comercial de hidrocarburos. En España tiene dos terminales, una en Barcelona y otra en Huelva.

Huelva

La Terminal de Palos de la Frontera (Huelva), cuyas operaciones se iniciaron en 1996, por su ubicación ocupa una posición estratégica, además de por sus buenas conexiones por carretera y ferrocarril, como plataforma de intercambio logístico para las rutas marítimas internacionales. Asimismo, ofrece actualmente, además de los servicios descritos en Barcelona, los servicios relacionados para los biocarburantes y biocombustibles destinados a la industria alimentaria, incluyendo la posibilidad de realizar diversos procesos de refinado de los aceites crudos recibidos para la posterior producción de biocombustibles en la Planta de producción, a través de la conexión con la Refinería de aceites vegetales ubicada en el citado Puerto.

Productos:

- Gasóleo de automoción
- Gasóleo agrícola
- Gasóleo de calefacción
- Fuelóleo
- Gasolinas (2 grados)
- Biodiesel y aceites vegetales

Infraestructuras en el Puerto

Infraestructura en el Puerto	Características
Pantalán de DECAL ESPAÑA (NORTE)	<p>Longitud: 220,00 metros</p> <p>Calado: 11,50 metros</p> <p>Destinado a graneles líquidos</p> <p>Este Pantalán fue construido en 1995 por Catalana de Almacenes Petrolíferos, S.A (actualmente Decal España, S.A.) para la descarga de gasolinas y gasóleos. Está situado al sur del muelle Reina Sofía. Tiene un calado de 11,50 m (BMVE) y está formado por pasarela y plataforma, dos duques de alba de atraque y cuatro de amarre. Estructura de hormigón pilotada.</p> <p>Instalaciones:</p> <p>Cinco brazos de carga/descarga de combustibles líquidos:</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para gasóleo</p> <p>Uno de 750 m3/h para gasolina</p> <p>Uno de 800 m3/h para ciclohexano</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para aceite</p> <p>Una manguera de 600 m3/h para metanol</p>
Pantalán de DECAL ESPAÑA SUR	<p>Longitud: 257,00 metros</p> <p>Calado: 13,00 metros</p> <p>Destinado a graneles líquidos</p> <p>Este Pantalán fue construido en 2009 por Decal España, S.A. para la carga/descarga de aceites vegetales. Está situado al sur del muelle Reina Sofía. Tiene un calado de 13,00 m (BMVE) y está formado por pasarela y Plataforma y cuatro duques de alba de amarre. Estructura de hormigón pilotada.</p> <p>Instalaciones:</p> <p>Cinco brazos de carga/descarga de combustibles líquidos</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para gasóleo,</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para aceite</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para éster metílico</p> <p>Uno de 1.250 m3/h para fuel</p> <p>Uno de 600 m3/h para metanol</p>
Pantalán de DECAL - Gabarras	<p>Longitud: 257,00 metros</p> <p>Calado: 13,00 metros</p> <p>Destinado a suministro de combustible</p>

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
001023	Terminal marít. Recepc, almacenam, distrib. Hidroc. y fabric. Biocombust.	5/11/93	10/11/28	199.050,41	1.211.526,04

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
DECAL ESPAÑA S.A.					
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	3.125,00	34.640,00	9.273,00	26.913,00	186.393,32
ACEITES Y GRASAS	3.125,00	34.640,00	9.273,00	26.913,00	186.393,32
ENERGETICO	1.052.621,00	893.647,00	605.101,00	504.564,00	1.949.528,03
BIOCOMBUSTIBLES				9.160,00	922.895,57
FUEL-OIL				219.791,00	232.758,54
GAS-OIL	939.399,00	778.199,00	544.353,00	275.613,00	85.435,48
GASOLINA	113.222,00	115.448,00	60.748,00		624.368,83
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS					84.069,61
PRODUCTOS QUÍMICOS	108.014,00	89.542,00	526.795,00	869.515,00	
PRODUCTOS QUÍMICOS	108.014,00	89.542,00	526.795,00	869.515,00	
Total	1.163.760,00	1.017.829,00	1.141.169,00	1.400.992,00	2.135.921,35

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como Causa de la mayor Satisfacción: *“Relaciones personales y disponibilidad para atender peticiones”*

Cepsa Química



CEPSA Química cuenta con 3 plantas de Fabricación en España, 2 en Canadá y 1 en Brasil. En España, cuenta con:

- Planta de Puente Mayorga (San Roque, España)
- Planta de Guadarranque (San Roque, España)
- Planta de Palos de la Frontera (Huelva, España)

Planta de Palos de la Frontera (Huelva, España)

Las actividades industriales de esta Planta se centran en dos líneas de productos: por una parte, cumeno, fenol, acetona y alfametilestireno; por otra, las metilaminas y sus derivados. La proximidad de sus instalaciones con la refinería La Rábida de CEPSA facilita un alto grado de integración entre las dos plantas, y, en esta línea, parte de la materia prima utilizada en la fábrica es suministrada por la refinería.

Dispone de la Terminal portuaria -Reina Sofía- y de cargaderos para camiones cisternas para la recepción de materias primas y expedición de productos terminados.

Producto	Capacidad
CUMENO	800.000 Tm/a
FENOL	600.000 Tm/a
ACETONA	370.000 Tm/a
AMS	24.000 Tm/a
METILAMINAS	15.000 Tm/a
DERIVADOS	7.000 Tm/a

Concesiones en el Puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
00813	Depósitos e instalaciones auxiliares de su planta	21/12/04	29/12/34	45.844,50	370.292,5

Estadísticas

ERTISA fue absorbida por CEPSA, formando parte de la compañía como CEPSA QUIMICA, solo se posee los datos desgregados a partir del 2011.

	2008	2009	2010	2011
CEPSA QUIMICA, S.A.				
ENERGETICO				525.505,93
GASES ENERGETICOS DEL PETROLEO				172.489,07
GASOLINA				8.535,25
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS				344.481,61
PRODUCTOS QUÍMICOS				667.264,88
PRODUCTOS QUÍMICOS				667.264,88
Total	453.449,00	1.149.926,00	1.219.547,00	1.192.770,81

Bergé Marítima, S.L.



BERGÉ

Bergé, con una implantación en 36 puertos, es líder en presencia en puertos en España, y dispone de los mejores medios técnicos y humanos para la realización de las operaciones portuarias.

Opera más de 26 millones de toneladas de mercancía, y es la primera empresa española en consignaciones, con más de 9.000 buques atendidos.

Bergé dispone de más de un millón de metros cuadrados de espacios para almacenamiento, que permiten adecuar la gestión del producto almacenado a las necesidades de cada cliente y tipo de mercancía.

Con más de un millón de vehículos operados en sus terminales, Bergé es líder en España en infraestructura logística portuaria y en volumen de vehículos operados.

En el puerto de Huelva presta los siguientes servicios:

- Consignación
- Estiba
- Almacenaje

Su carga operada en el puerto de Huelva consiste en:

- Granel sucio
- Granel limpio
- Carga general
- Carga proyecto

Medios en el Puerto	Características	
Almacén	Almacén cerrado 3.250 metros cuadrados.	
M. Ing. J. Gonzalo Ciudad de Palos	2 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Lieherr LHM 400 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 52 • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 700 • Año: 2002 	
Alimentador de cinta	Número: 1 Características: 350 m2	
Carretilla elevadora	Número: 1 Características: gas oil	
Cinta transportadora	Número: 1 Características: 500 t/h	
Cuchara automática	Número: 1 Características: 16 m3	Número: 2 Características: 40 m3
Cuchara automática	Número: 2 Características: 35 m3	
Palas cargadoras	Número: 2 Características: L 70	Número: 4 Características: L 120

Medios en el puerto	Características	
Palas cargadoras	Número: 1 Características: L 35	Número: 3 Características: L 150
Palas cargadoras	Número: 1 Características: L 180	
Pulpo automático	Número: 2 Características: 40 m3	Número: 2 Características: 8 m3
Retroexcavadoras	Número: 4 Características: 110 kw	
Tolvas para graneles	Número: 2 Características: 120 m3	
Barredora	Número: 1	
Remolque cuba de combustible	Número: 1	

Concesiones en el Puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
001210	Almacenaje y distribución de graneles sólidos.	20/6/08	28/6/28	12.242,61	40.743,00

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
BERGE MARITIMA S.A.					
ABONOS	572.078,00	476.622,00	100.451,00	328.896,00	
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	234.042,00	175.564,00	71.229,00	179.178,00	
FOSFATOS	279.849,00	239.898,00	17.707,00	93.802,00	
POTASAS	58.187,00	61.160,00	11.515,00	55.916,00	
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	643.711,00	616.454,00	670.625,00	477.484,00	243.909,11
ACEITES Y GRASAS	449,00		349.657,00	164.714,00	106.498,56
CEREALES Y SUS HARINAS	359.132,00	296.549,00	320.968,00	312.770,00	137.410,55
PIENSO Y FORRAJES	284.130,00	319.905,00			
ENERGETICO	748.607,00	484.534,00	594.871,00	1.045.593,00	70.045,02
CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO	27.916,00	10.810,00	120.781,00	8.350,00	70.045,02
FUEL-OIL	463.495,00	166.960,00	215.730,00	281.042,00	
GASES ENERGETICOS DEL PETROLEO	15.111,00	1.679,00	7.275,00	4.521,00	
GAS-OIL	33.921,00	43.255,00	22.020,00	139.397,00	
GASOLINA	8.594,00	18.226,00	41.951,00	138.086,00	
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	199.570,00	243.604,00	187.114,00	169.873,00	
PETROLEO CRUDO				304.324,00	

	2007	2008	2009	2010	2011
BERGE MARITIMA S.A.					
MATERIALES DE CONSTRUCCION	37,00	299,00			
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD	37,00	299,00			
MINERALES NO METÁLICOS					12.321,67
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					12.321,67
OTRAS MERCANCIAS	434.950,00	560.275,00	381.201,00	518.303,00	676.030,54
MADERAS Y CORCHO	430.223,00	559.317,00	381.127,00	518.064,00	676.030,54
MAQUINARIA,HERRAMIENTAS,REPUESTOS	511,00	958,00	74,00	196,00	
PAPEL Y PASTA	4.188,00				
RESTO DE MERCANCIAS	28,00			43,00	
PRODUCTOS QUÍMICOS	61.945,00	118.252,83	158.909,00	89.317,00	
PRODUCTOS QUÍMICOS	61.945,00	118.252,83	158.909,00	89.317,00	
SIDEROMETALÚRGICO	4.106,00	63.638,00	14.489,00	4.567,00	133.816,65
CHATARRA DE HIERRO		43.550,00	14.489,00		1.365,96
MINERAL DE HIERRO					13.748,52
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICO					93.021,52
PRODUCTOS SIDERURGICOS	4.106,00	20.088,00		4.567,00	25.680,65
Total	2.465.434,00	2.320.074,83	1.920.546,00	2.464.160,00	1.136.122,99

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como Causa de la mayor Insatisfacción “*El trato a los clientes a los usuarios*” y como Causa de la mayor Satisfacción: “*Relaciones personales y disponibilidad para atender peticiones*”.

Terminal Marítima de Huelva S.L.



Empresa dedicada al desarrollo de actividades portuarias que presta servicios de estiba, consignación, almacenaje y servicios complementarios a la mercancía.

Medios en el puerto	Características
Almacén	Almacén cerrado 20.000 metros cuadrados.
M. Ing. J. Gonzalo Ciudad de Palos	<ul style="list-style-type: none"> 1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Lieberr LHM 400 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 52 • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 700 • Año: 1996 1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Lieberr LHM 500 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 66 • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 800 • Año: 2004 1 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Lieberr LHM 600 • Energía: Gas-oil • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 900 • Año: 2007

Medios en el Puerto

Medios en el Puerto		Características	
Carretilla elevadora	Número: 1 Características: 42 Tm		
Carretilla elevadora	Número: 1 Características: 5 Tm		
Cucharas automáticas	Número: 1 Características: 23,5 m3	Número: 1 Características: 16 m3	
Cucharas automáticas	Número: 1 Características: 12 m3	Número: 1 Características: 28 m3	
Cucharas automáticas	Número: 1 Características: 33 m3	Número: 1 Características: 42,5 m3	
Cucharas automáticas	Número: 1 Características: 47,5 m3		
Palas Cargadoras	Número: 2 Características: 208 HP	Número: 1 Características: 295 HP	
Palas Cargadoras	Número: 1 Características: 265 HP	Número: 1 Características: 348 HP	
Palas Cargadoras	Número: 1 Características: 160 HP		
Pulpo Automático	Número: 1 Características: 17 m3	Número: 1 Características: 21 m3	
Tolvas para graneles	Número: 1 Características: 50 Tm		

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe
001151	Almacenaje de graneles sólidos no contaminantes	23/9/05	30/9/30	56.306,78	291.389,71

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
TERMINAL MARITIMA DE HUELVA, S.L.					
ABONOS	4.359,00			9.415,00	
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	4.359,00			9.415,00	
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	12.005,00	1.532,00	33.374,00	172.343,00	491.649,87
CEREALES Y SUS HARINAS	12.005,00		5.013,00	93.555,00	255.905,52
FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES					587,90
PIENSO Y FORRAJES		1.532,00	28.361,00	78.788,00	235.156,45
ENERGETICO	108.344,00	80.887,00	38.477,00		
CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO	108.344,00	80.887,00	38.477,00		
MINERALES NO METÁLICOS					36.191,94
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					36.191,94
OTRAS MERCANCÍAS	4.113,00	7.525,00	295,00		9.344,00
MADERAS Y CORCHO		7.472,00			8.472,00
MAQUINARIA,HERRAMIENTAS,REPUESTOS	613,00	52,00	295,00		872,00
PAPEL Y PASTA	3.500,00				
RESTO DE MERCANCÍAS		1,00			
PRODUCTOS QUÍMICOS				7.597,00	
PRODUCTOS QUÍMICOS				7.597,00	
SIDEROMETALÚRGICO	232.657,00	55.163,00	247,00		365.838,17
CHATARRA DE HIERRO	56.432,00	45.821,00			
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICO					350.330,80
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS					15.507,37
PRODUCTOS SIDERURGICOS	176.225,00	9.342,00	247,00		
VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE					108,00
TARA CONTENEDORES					108,00
Total	361.478,00	145.107,00	72.393,00	189.355,00	903.131,98

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como Causa de la mayor Insatisfacción "*Precios altos en determinados servicios, carencia de otros servicios tales como reparación de averías, servicios para tripulantes, etc., que existen en otros puertos*"

Como Causa de la mayor Satisfacción "*Accesibilidad al personal clave y el trato recibido, en general es fácil realizar nuestro trabajo. Buena predisposición a ayudar en todo lo posible*".

Atlantic Copper



Atlantic Copper es un importante productor mundial de cobre. Gracias a un importante esfuerzo inversor y de racionalización de sus procesos productivos, es capaz de producir alrededor de 310.000 TM de ánodos de cobre de los cuáles 260.000 TM son refinados a cátodos de cobre con más del 99,99% de cobre; los subproductos principales son el ácido sulfúrico (alrededor de 1 millón de TM.), y lodos electrolíticos ricos en oro (25 TM) y plata (75 TM).

Instalaciones en el Puerto

Infraestructuras en el Puerto	Características
Pantalán de ATLANTIC COOPER (NORTE)	Longitud: 192,00 metros Calado: 6,50 metros Destinado a graneles líquidos Este pantalán de un sólo atraque, ha sido construido en 2010 por Atlantic Copper, S.A... Tiene un calado de 6,50 m y cuenta con una tubería de 14" para la carga de ácido sulfúrico.
Pantalán de ATLANTIC COOPER (SUR)	Longitud: 120,00 metros Calado: 9,50 metros Destinado a graneles líquidos Este Pantalán de un solo atraque que está situado entre el de Foret, S.A. y el de A.I.E.S.A., entró en servicio en el año 1984. Tiene un calado de 9,5 m. Cuenta con una tubería de 14" para trasiego de ácido sulfúrico Instalaciones: <ul style="list-style-type: none"> • Una tubería de 14 " para carga/descarga de ácido sulfúrico • Rendimiento en función del barco

Concesiones en el Puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe
000621	Almacén y locales para oficinas y exposición	15/7/92	15/7/12	9.378,75	35.402,88
000570	Pasarela y pantalán con estación bombeo para agua de refrigeración	4/3/00	16/12/22	2.093,51	19.087,56
001162	Terminal para tráfico de graneles en general.	25/4/06	30/1/14	43.419,49	278.253,76
001225	Planta de fundición y refinería de cobre, instl. Auxl. y termin trá.	18/12/09	22/10/27	395.975,69	938.260,96

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
ATLANTIC COPPER,S.A.					
PRODUCTOS QUÍMICOS	97.362,00	225.233,00	509.537,00	504.250,00	632.049,70
PRODUCTOS QUÍMICOS	97.362,00	225.233,00	509.537,00	504.250,00	632.049,70
Total	97.362,00	225.233,00	509.537,00	504.250,00	632.049,70

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como causa de la mayor Insatisfacción *“Las tasas de ocupación de superficie hasta los 65 m. del cantil del muelle son abusivas en precio”*

Como causa de la mayor Satisfacción *“Los medios de descarga de las empresas estibadoras”*.

Fertiberia



Fertiberia es la empresa líder del Sector de fertilizantes en la Unión Europea, empresa en constante crecimiento basado en tres ejes principales: internacionalización, diversificación e I+D+i.

Capacidad de producción de cinco millones de toneladas entre productos intermedios y finales. 75% del Sector español de fertilizantes.

Cinco unidades de producción: Huelva, Palos de la Frontera, Puertollano, Sagunto y Avilés.

- A la vanguardia del Sector,
- Dotadas de las más sofisticadas tecnologías
- Amplia variedad de productos intermedios y finales, sólidos y líquidos, simples y complejos.
- Otros dos centros productivos de las filiales Agralia, en Altorrincón, Huesca, y la de Química del Estroncio, en Cartagena.

Fábrica de Huelva

La fábrica de Huelva es un importante centro productor de fosfatos amónicos y uno de los más importantes de abonos complejos.

Ubicación: La fábrica se encuentra situada en el Polígono Industrial de la Punta del Sebo, en la margen izquierda de la Ría del Odiel. Comenzó a funcionar en 1969 y desde entonces ha ido diversificando la producción e incorporando mejoras en sus instalaciones.

Actividad industrial: En la factoría de Huelva, Fertiberia produce: fosfato diamónico (DAP), abonos complejos y fosfatos solubles.

Expedición y almacenamiento: Su ubicación privilegiada permite expedir y recibir los productos tanto por barco, desde el pantalán propio de que dispone, como por camión. La fábrica cuenta con distintos almacenes para materias primas, productos intermedios y acabados, siendo la capacidad para estos últimos de más de 80.000 toneladas.

Producción de fosfato diamónico (DAP): Producto terminado utilizado para el abonado de fondo en suelos bien abastecidos de potasio.

Producción de NPK: Para la fabricación de abonos complejos se siguen cinco pasos: granulación, secado, clasificado, enfriamiento y acondicionamiento. Una gran variedad de fórmulas son fabricadas en esta factoría, en las que el fósforo es aportado, casi en su totalidad, soluble al agua y por tanto, asimilable inmediatamente por las plantas.

Medioambiente: Para cumplir el compromiso que Fertiberia se ha impuesto en relación al entorno, a finales del año 2010 concluyó el vertido de fosfoyesos, subproducto generado en el proceso de fabricación del ácido fosfórico, en las concesiones situadas en las Marismas de la Ría del Tinto y otorgadas para este fin, al pararse definitivamente las plantas de fabricación de ácido fosfórico.

Control de calidad: La calidad del abono es un compromiso fundamental para esta factoría. En todo el proceso de fabricación se toman muestras del producto, cada hora, para analizar sus parámetros físicos y químicos. El P₂O₅ que aportan los fertilizantes de esta fábrica son, en su práctica totalidad, soluble en agua.

Laboratorio agronómico: Dentro de la fábrica se encuentra ubicado el laboratorio agronómico, a través del cual se presta un servicio de análisis de tierras y vegetales a todos los agricultores que lo requieran, siempre canalizados a través de la red oficial de Concesionarios.

Capacidad de producción anual:

Productos	Tm/Año
Fosfato monoamónico (MAP)	277.000
Fosfato diamónico (DAP)	300.000
Abonos complejos	270.000
Fosfato monoamónico cristalino	6.000

Fábrica de Palos-Huelva

La fábrica de Palos-Huelva es el complejo industrial más importante de España productor de Amoníaco y Urea.

Ubicación: La fábrica se encuentra situada en el Polígono Industrial Nuevo Puerto, de Palos de la Frontera. Ocupa una extensión de más de 170.00 m² e inició su actividad en 1976. Rodeada, en parte, de terrenos dedicados al cultivo de la fresa, es un claro exponente de cómo un complejo industrial puede estar ubicado junto a terrenos de elevada fertilidad, sin riesgo de contaminación.

Actividad industrial: La fábrica de Palos-Huelva se dedica a la producción de amoníaco, urea y ad-blue. El amoníaco es suministrado a otras fábricas del grupo, para su utilización de diversos fertilizantes, a la vez que es utilizado en la propia factoría para la producción de urea que, como tal, es consumida directamente por el agricultor.

Materias Primas Industriales: Gas natural: para la producción de amoníaco se utiliza gas natural que se recibe por gaseoducto desde la terminal del Puerto de Huelva o desde el gaseoducto del Magreb. La urea consume el propio amoníaco producido por esta fábrica y el dióxido de carbono, siendo éste un subproducto obtenido en la fabricación del amoníaco.

Expedición y almacenamiento: La fábrica de Palos-Huelva cuenta con un tanque de almacenamiento para amoníaco con una capacidad de 15.000 toneladas. El sistema de compresores instalado permite mantener la temperatura a - 33 °C. El almacén de urea a granel tiene una capacidad de 45.000 toneladas. Se dispone, también, de una estación terminal de brazos articulados para expedir el amoníaco y desde 1989 un amonoducto conecta Palos con Huelva, reduciendo los costes y riesgos de transporte.

Producción de amoníaco: El gas natural se adecúa para los procesos posteriores eliminando de él las trazas que lleva de azufre. A continuación, el gas de proceso se mezcla con una corriente de vapor y aire, y entra en el horno de reformado. Posteriormente, los gases son purificados para eliminar el CO y CO₂. Para aumentar la presión de los gases, requerida en el proceso de síntesis, se introducen éstos en un turbocompresor. Con una presión de 140 kg/cm² y una temperatura de 440 °C, el gas de síntesis pasa por un reactor catalítico en donde se convierte en amoníaco.

Producción de urea: Se obtiene haciendo reaccionar el amoníaco con dióxido de carbono a 175 kg/cm² y 190 °C. En esta reacción se obtiene urea, agua y exceso de amoníaco. Tras recuperar los gases de amoníaco y dióxido de carbono, la solución de urea es filtrada y concentrada. Por último, la solución de urea pasa por un proceso de acabado "prillingen" en el que se producen los gránulos esféricos que constituyen el producto comercial denominado urea prill. También es posible obtener parte de la producción con otro tipo de acabado conocido como urea cristal.

Medioambiente: La protección del medio ambiente es uno de los objetivos fundamentales de la fábrica de Palos-Huelva, habiéndose realizado fuertes inversiones en este apartado en los últimos años.

Seguridad: La seguridad de todo el personal, es una preocupación prioritaria para Fertiberia en esta fábrica dada la complejidad y alta tecnología de sus procesos de producción. Todos los esfuerzos se encaminan a la formación y entrenamiento permanente del personal, para alcanzar el resultado de "accidentes cero".

Calidad del Producto: Durante todo el proceso de Fabricación las condiciones de todos los productos se controlan analíticamente en el laboratorio, ya que obtener un producto de calidad es uno de los retos que la fábrica tiene impuestos.

Capacidad de producción anual

Productos	Tm/Año
Amoniaco	400.000
Urea	250.000
Urea cristal	5.000
Ad-Blue	45.000

En el pantalán de fosfatos de la empresa Fertiberia, se inició el tráfico con el Puerto de Safi en Marruecos, provocado por el cambio en los procesos de producción de abonos complejos tras el cese de actividad de la planta de roca fosfórica por razones medioambientales.

Infraestructuras en el puerto	Características
Pantalán de Fertiberia, S.L. (fosfórico)	<p>Longitud: 120,00 metros Calado: 7,00 metros Destinado a graneles líquidos y sólidos Este pantalán, construido en 1972 por Fosfórico Español, S.A. se dedica actualmente al tráfico de ácidos y graneles sólidos (fosfatos). Una grúa automotor móvil sobre railes de 35 tm y cinta transportadora para descarga de fosfatos Rendimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En condiciones normales: 725 T/h • Cuatro líneas de carga/descarga (tres de 200 mm y una de 350 mm). <p>Rendimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga de ácido fosfórico 200 a 250 T/h • Carga y descarga de ácido sulfúrico 200 a 250 T/h • Carga de ácido fluosilícico: 200 a 250 T/h
Pantalán de Fertiberia, S.L. (Abonos)	<p>Longitud: 120,00 metros Calado: 6,50 metros Destinado a graneles líquidos y sólidos Construido en el año 1966, e igual que el anterior en la margen izquierda del Odiel, este pantalán está habilitado para la carga y descarga de graneles líquidos, además cuenta con una cinta transportadora para la carga de abonos. Instalaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una tubería para amoniaco (carga / descarga) 200 a 250 T/h 1966 • Cinta de carga (abonos NPK, DAP, MAP) 300 a 400 T/h 1999

Medios en el puerto

Medios en el puerto	Características
Pantalán de Fertiberia (Fosfórico)	2 grúa móvil <ul style="list-style-type: none"> • Marca: Lieberr LPS 250 • Energía: Gas-oil • Fuerza (TM): 35 • Rendimiento en condiciones normales (Tm/h): 725 • Año: 2002

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe
001137	Almacenamiento de amoníaco y plantas de fabricación de fertilizantes	25/6/04	16/12/22	204.308,23	436.199,77
001138	Planta de fabricación de ácido sulfúrico y sus derivados	25/6/04	16/12/22	99.364,52	216.264,37
001139	Fábrica de ácido fosfórico, fosfatos amónicos, fertilizantes fosfatado	25/6/04	16/12/22	175.546,47	422.014,46

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
FERTIBERIA, S.A.					
ABONOS	1.079.983,00	747.753,00	152.168,00	592.426,00	266.741,33
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	209.574,00	144.670,00	10.240,00	155.186,00	213.594,90
FOSFATOS	870.409,00	603.083,00	141.928,00	437.240,00	8.148,00
POTASAS					44.998,43
MINERALES NO METÁLICOS					4.781,00
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					4.781,00
OTRAS MERCANCÍAS					321,00
MAQUINARIA, HERRAMIENTAS, REPUESTOS					321,00
PRODUCTOS QUÍMICOS	251.907,00	328.346,00	190.723,00	157.898,00	311.866,73
PRODUCTOS QUÍMICOS	251.907,00	328.346,00	190.723,00	157.898,00	311.866,73
Total	1.331.890,00	1.076.099,00	342.891,00	750.324,00	583.710,06

Percepción del puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como Causa de la mayor Insatisfacción *“Rigidez e inflexibilidad en los horarios para los nombramientos portuarios”*

Como Causa de la mayor Satisfacción *“Profesionalidad, cordialidad y buen hacer de sus mandos”*.

Congrasur, S.A. (Consignaciones y Graneles del Suroeste, S.A.)



Empresa diseñada y dimensionada desde su constitución a comienzos de los 90 del siglo pasado para prestar un servicio integral y personalizado al negocio marítimo, tanto en el Puerto de Huelva, su cabecera, como en cualquier otro Puerto español gracias y su profundo conocimiento e implantación en el sector.

Son consignatarios, estibadores y almacenistas.

Medios en el Puerto

Medios en el Puerto	Características	
Almacén	Almacén descubierto 2.400 metros cuadrados. Almacén cerrado 5.000 metros cuadrados	
Alimentador de cinta	Número: 1 Características: 350 m3	
Cintas transportadoras	Número: 1 Características: 900 m3	Número: 1 Características: 300 m3
Palas cargadoras	Número: 4 Características: 190 HP	
Implemento para pala cargadora	Número: 1	

Estadísticas

	2007	2008	2009	2010	2011
CONGRASUR, S.A.					
ABONOS	9.162,00	9.920,00	25.593,00	2.244,00	13.278,14
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	9.162,00	9.920,00	25.593,00	2.244,00	13.278,14
MATERIALES DE CONSTRUCCION			3.104,00		
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD			3.104,00		
MINERALES NO METÁLICOS					199.171,50
OTROS MINERALES NO METÁLICOS					199.171,50
PRODUCTOS QUÍMICOS	87.274,00	76.209,00	122.121,00	114.959,00	82.553,27
PRODUCTOS QUÍMICOS	87.274,00	76.209,00	122.121,00	114.959,00	82.553,27
SIDEROMETALÚRGICO	118.106,00	88.052,00	22.341,00	18.738,00	194.069,11
MINERAL DE HIERRO	118.106,00	88.052,00	22.341,00	18.738,00	180.482,11
OTROS MINERALES Y RESIDUOS METÁLICO					13.587,00
Total	214.542,00	174.181,00	173.159,00	135.941,00	489.072,02

Percepción del Puerto

En cuanto a la satisfacción con el puerto, esta empresa indica como Causa de la mayor Insatisfacción *“La dificultad para tramitar y resolver problemas”*

Como Causa de la mayor Satisfacción *“Los servicios privados”*.

Bio Oils



Bio-Oils es la sociedad titular de la Planta de Biodiesel ubicada en la Refinería de CEPSA de “La Rábida”, en Palos de la Frontera, Huelva. La nueva Planta está conectada directamente por tuberías a la propia Refinería y al Pantalán “Reina Sofía” del Grupo CEPSA, beneficiándose así de una posición logística inmejorable.

La Planta, que empezó a operar en diciembre 2008, tiene una capacidad de producción de 250.000 toneladas métricas al año y cuenta con un tancaje de 100.000 metros cúbicos.

El biodiesel se obtiene a partir de aceites vegetales. Estos aceites se someten a un proceso químico llamado “esterificación” con la adición de metanol en reactores a baja temperatura. El proceso en su conjunto es sencillo y limpio en términos medioambientales, sin emisiones a la atmósfera ni producción de efluentes contaminantes.

En la actualidad se utilizan aceites de colza, palma, soja, girasol..., y en el futuro está previsto emplear otros aceites como los extraídos de la jatrofa o de las algas marinas.

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
001200	Tendido de tuberías para el transporte de biodiesel, metanol y aceites	22/6/07	27/5/30	0,00	47.648,24

Estadísticas

	2009	2010	2011
BIO-OILS HUELVA, S.L.			
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	5.095,00	15.653,00	133.796,46
ACEITES Y GRASAS	5.095,00	15.653,00	133.796,46
ENERGETICO		1.989,58	94.351,21
BIOCOMBUSTIBLES		1.989,58	94.351,21
PRODUCTOS QUÍMICOS			13.607,40
PRODUCTOS QUÍMICOS			13.607,40
Total	5.095,00	17.642,58	241.755,07

Naviera Armas



Naviera Armas es una compañía de transporte marítimo de pasajeros y mercancías que opera en las Islas Canarias, además de Madeira, Portimao (Portugal), Cabo Verde, Huelva y Sevilla. Es la empresa de este tipo más antigua del archipiélago y la más que ha crecido en los últimos años. Actualmente, Armas posee doce barcos, 16 líneas y se encuentra en plena renovación de flota.

En el año 2011 empezó a operar la línea regular Huelva – Canarias, con el buque Volcán del Teide, incorporando el tráfico rodado y de mercancías en el puerto.

Concesiones en el puerto

Concesión	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²	Importe €
A01250	Explotac. Terminal marítima pasajeros y rampa ro-ro carga mercancías	29/12/10	15/1/14	1.636,50	50.708,75

Estadísticas

	2011
NAVIERA ARMAS, S.A.	
ABONOS	45,55
ABONOS NATURALES Y ARTIFICIALES	45,55
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	32.569,14
ACEITES Y GRASAS	170,20
CEREALES Y SUS HARINAS	4,75
CONSERVAS	1.483,93
FRUTAS, HORTALIZAS, LEGUMBRES	20.138,86
HABAS DE SOJA	0,19
OTROS PRODUCTOS ALIMENTICIOS	10.083,15
PESCADOS CONGELADOS Y REFRIGERADOS	206,13
PIENSO Y FORRAJES	61,24
TABACO, CACAO, CAFÉ, ESPECIAS	104,96
VINOS,BEBIDAS,ALCOHOLES Y DERIVADOS	315,73
ENERGETICO	12,09
CARBÓN Y COQUE DE PETRÓLEO	0,10
FUEL-OIL	9,00
OTROS PRODUCTOS PETROLIFEROS	2,99
MATERIALES DE CONSTRUCCION	327,18
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN ELABORAD	327,18
MINERALES NO METÁLICOS	36,12
OTROS MINERALES NO METÁLICOS	36,12
OTRAS MERCANCÍAS	3.637,58
MADERAS Y CORCHO	9,62
MAQUINARIA,HERRAMIENTAS,REPUESTOS	1.094,26
PAPEL Y PASTA	45,41
RESTO DE MERCANCÍAS	2.488,29
PRODUCTOS QUÍMICOS	584,18
PRODUCTOS QUÍMICOS	584,18
SIDEROMETALÚRGICO	88,91
CHATARRA DE HIERRO	12,10
OTROS PRODUCTOS METALÚRGICOS	18,80
PRODUCTOS SIDERURGICOS	58,01
VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	25.173,35
AUTOMÓVILES Y SUS PIEZAS	2.076,59
TARA CONTENEDORES	1.928,00
TARA EQUIPAMIENTOS (RO-RO)	21.168,76
Total	62.474,10

Sistemas de Información

Sistemas identificados

Sistema de Gestión de Infraestructuras y Concesiones

- **PRESTO:** Herramienta para la elaboración y seguimiento de presupuestos de Obras y Proyectos.
Es una aplicación de mercado, fabricada por la empresa SOFT, SA. Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en PC's (requiere conexión a Internet para verificación de licencia). No tiene interface directa con ningún otro sistema de la APH, solo puede incorporar planos de AUTOCAD para mediciones. En la APH se utiliza desde la División de Proyectos y Obras para:
 - Cálculo de presupuestos de obra, en base a datos de precios y mediciones de las diferentes unidades.
 - Estructuración del presupuesto en capítulos, subcapítulos y partidas presupuestarias.
 - Seguimiento presupuestario (control de presupuesto incurrido frente a asignado, cálculo de desviaciones y presupuesto pendiente).
 - Certificaciones de obra y liquidaciones.
 - Mantenimiento de tablas maestras.
 - Mantenimiento y actualización de precios.
 - Generación de informes para reporte a Puertos del Estado
- **GIS: Herramienta para la gestión de la información geográfica (cartográfica y batimétrica).**
Es la aplicación de mercado Geomedia, fabricada por la empresa Intergraph. Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Server R2 con sistema operativo Windows 2003. Tiene interfaces para la relación automática con:
 - Aplicación WEB del Puerto, del Sistema de Servicios Internos; a través de la utilidad Geomedia-WebMap.
 - Aplicación GESCO (actualización de la información cartográfica de las Concesiones) de este mismo Sistema de Gestión de Infraestructuras y Concesiones.

En la APH se utiliza desde la División de Concesiones para:

- Actualizaciones geográficas de planos del Puerto: edificios, concesiones, redes de abastecimiento, redes de saneamiento, redes de alumbrado, etc.
- Actualización de datos de batimetría, mediante la incorporación de ficheros generados por la aplicación de medición de batimetrías Hypack. (HYPACK es una aplicación de mercado instalada en PC, que utiliza la División de Proyectos y Obras para el procesamiento de los datos de batimetrías recopilados mediante sondas instaladas en los barcos que realizan las mediciones, y el procesamiento de los mismos para la elaboración estudios comparativos y estadísticas).
- **AUTOCAD:** Herramienta para la generación de planos (básicamente para la unidad de Delineación), que posteriormente se incorporan en el GIS. Es una aplicación de mercado, fabricada por la empresa Autodesk. Se trata de una aplicación instalada en PC's. No tiene interface directa con ningún otro sistema de la APH, aunque sí se utiliza de forma manual para incorporar planos al GIS. En la APH se utiliza desde la División de Proyectos y Obras y desde la división de Concesiones, para:
 - Creación de planos.
 - Incorporación de elementos en planos y mapas: entidades (líneas, círculos, polígonos, textos,...), áreas gráficas, coordenadas, listas,....
 - Incorporación de archivos raster (básicamente fotografías).
- **SIPO: Herramienta de gestión administrativo-económica de expedientes de contratación.** Es una aplicación desarrollada en Visual Basic.NET por SADIEL, y utiliza como Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer 2000. No tiene interface directa con ningún otro sistema de la APH. La información registrada se utiliza para alimentar (manualmente) la aplicación SEINVER (Seguimiento de Inversiones) de Puertos del Estado. Cuando se trata de un expediente de contratación de obra, en ocasiones se solicita al adjudicatario la entrega de la correspondiente cartografía; en cuyo caso, se incorpora a la del Puerto, controlada por la aplicación GIS. En la APH se utiliza desde la División de Proyectos y Obras, y realiza las funciones básicas de una gestión de expedientes administrativos, esto es:
 - Alta de expediente de contratación.
 - Control del proceso de licitación (con archivo de ofertas presentadas).
 - Adjudicación de oferta y contrato.
 - Recepción de documentación técnica y control de obra.
 - Recepción, liquidación y devolución de fianza.

- **GESCO: Herramienta para la gestión administrativo-económica y representación gráfica de las concesiones.** Es una aplicación Cliente/Servidor desarrollada en Visual Basic por Prodevelop, y utiliza como Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB de IBM. Tiene interfaces para la relación automática con:
 - Aplicación de Facturación, del Sistema de Facturación Portuaria; al que transfiere las facturaciones periódicas de las concesiones.
 - Aplicación GIS de este mismo Sistema, del cual obtiene las representaciones gráficas de las distintas concesiones.

En la APH se utiliza desde la División de Concesiones, y realiza las funciones de gestión administrativo-económica y representación geográfica de las concesiones, es decir:

- Mantenimiento de expediente de concesiones.
- Mantenimiento de expedientes de planificación y obra no vinculados a concesión.
- Mantenimiento de características de la concesión (cambios de titularidad, segregaciones,...).
- Alarmas y avisos (fechas de vencimiento, excepciones,...).
- Generación de informes (de seguimiento, estadísticos y especiales).

Sistema de Gestión de Servicios de Explotación

- **CARDES: Herramienta para la gestión de manifiestos de carga y declaraciones sumarias de descarga de buques.** Es una aplicación de mercado, fabricada por la empresa PORTEL. Se trata de una aplicación instalada en PC's (requiere conexión a Internet para el envío y recepción de manifiestos y declaraciones). No tiene interface directa con ningún otro sistema de la APH, solo hay una verificación manual de la aceptación del manifiesto/declaración por parte de Aduanas, y de que la información del buque coincide con la declarada en la aplicación PIDE. Alimenta manualmente a la Aplicación de EXPLOTACIÓN del Sistema de Facturación Portuaria. En la APH se utiliza desde la División de Explotación para:
 - Recepción y/o generación del manifiesto/declaración de la empresa consignataria del buque (con las validaciones correspondientes).
 - Envío de la declaración/manifiesto a Aduanas (vía Portel).
 - Gestión del proceso de aprobación/rechazo por parte de Aduanas.
 - Generación de fichero de alimentación de Aplicación de Explotación y/o impresión de manifiesto/declaración.

- **PIDE: Herramienta para la gestión de las solicitudes de entrada y salida de buques al Puerto.** Es una aplicación Cliente/Servidor desarrollada en Lotus Script por Prodevelop, y utiliza como Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB de IBM. Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Server R2 con sistema operativo Windows 2003. Tiene interfaces para la relación automática con:
 - Aplicación DUE del Sistema de Servicios Internos, ubicada en la Web del Puerto.
 - Envío de datos de escala y atraque de buques a la Aplicación de EXPLOTACIÓN del Sistema de Facturación Portuaria.

En la APH se utiliza desde la División de Explotación para:

- El tratamiento de las solicitudes de escala de buques recibidas desde: La aplicación DUE de la Web de la APH, y de mensajes XML y EDI (BERMAN) enviados por empresas consignatarias.
 - La generación de mensajes BERMAN y envío de los mismos a Puertos del Estado (vía Portel).
 - El mantenimiento de información asociada a la solicitud de escala (listas de tripulantes, residuos,...).
 - Tratamiento de las autorizaciones o denegaciones de atraque remitidas por la Capitanía Marítima de Huelva.
 - Mantenimiento de ficheros maestros (fichas técnicas de buques, información de consignatarios,...).
 - Envío de la información de datos de escala y atraque a la Aplicación de Explotación, que los valida y envía a la Aplicación de Facturación.
- **SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE:** Herramienta para la gestión de las solicitudes de suministro de combustible en muelles y fondeaderos. Es una aplicación desarrollada internamente en Lotus Script, instalada en equipo iSeries de IBM (antes llamados AS/400). La única interface es con la Web de la APH, a través de la cual pueden acceder los distintos suministradores a las solicitudes de combustible realizadas. En la APH se utiliza desde la División de Explotación, y realiza las funciones siguientes:
 - Gestión de las solicitudes de combustible.
 - Mantenimiento de suministradores (altas, bajas y modificaciones).
 - Validación de la información (coherencia de datos de suministrador y escala de buque).
 - Proceso de autorización/denegación de solicitudes.

- **CAMARAS: Sistema de monitorización, control, visualización y grabación de las cámaras de seguridad del Puerto.** Es una aplicación de mercado, fabricada por la empresa BOSCH. Se ejecuta sobre sistema operativo Windows 2003 Server, y utiliza el Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer. No tiene interface con ninguna otra aplicación. En la APH se utiliza desde la División de Explotación, y realiza las funciones siguientes:
 - Monitorización y visualización de las cámaras fijas y móviles (en la actualidad 16 son fijas y 16 son móviles).
 - Grabación permanente de las imágenes captadas por las cámaras.
 - Recuperación y reproducción de grabaciones, seleccionando fecha y hora.

- **AIS: Herramienta para el seguimiento y localización de buques.** El AIS (acrónimo de Automatic Identification System) es un sistema de localización de buques, aprobado por la OMI (Organización Marítima Internacional) en el año 2002, comenzando su implantación en el 2005. Se basa en la instalación de un transpondedor en el buque, que comunica los datos del buque, su posición (GPS), rumbo y velocidad, a otro dispositivo o estación ubicada en tierra. En la actualidad es aplicable a buques con arqueo bruto superior a 500 GT (para los que realicen tráfico internacional el límite son 300 GT), y a todos los buques de pasaje, independiente de su tamaño. En la APH se utilizan realmente 4 servicios AIS:
 - Un AIS local, que ofrece información de la zona marítima próxima al Puerto de Huelva, y que está conectado con la aplicación Shiplocus de Puertos del Estado para el envío de esta información.
 - El AIS Shiplocus de Puertos del Estado, que ofrece información de la localización de buques en todos los puertos españoles.
 - Una aplicación AIS adquirida por el Centro de Control del Puerto de Huelva.
 - Una aplicación pública (Localizado.com) que proporciona información de localización de buques por todo el mundo.

Salvo la conexión del AIS local con el Shiplocus de Puertos del Estado, no existe interface con ninguna otra aplicación. En la APH se utiliza desde la División de Explotación (Centro de Control), y realiza las funciones de:

- Representación gráfica en tiempo real de la localización de los buques.
- Información adicional sobre los propios buques (tipo de buque, bandera, eslora, manga, calado, rumbo, velocidad, etc.).

- **INFORMACION GEOGRAFICA PARA PLANES DE EMERGENCIA:** No es exactamente una aplicación, se trata de la habilitación de facilidades de incorporación de notas con un editor (al estilo de “posits”) sobre utilidades de identificación de localizaciones (edificios, concesiones,...) facilitadas por la aplicación GIS (Geomedia). Permite identificar, además del texto grabado con motivo de la emergencia, todas las características gráficas y de texto existentes en el GIS sobre esa localización.
- **RIEGO DE MUELLES:** Herramienta para el control del Sistema de Riego de los muelles de graneles sólidos, para evitar que el viento difunda su polvo por el resto de instalaciones portuarias y por la propia ciudad de Huelva. Es una aplicación de mercado, suministrada por la empresa RAINBIRD. No tiene interface con ninguna otra aplicación. En la APH se utiliza desde la División de Explotación y, mediante ella, se realizan las funciones siguientes:
 - Activación y selección del número de cañones de riego y parcela sobre la que actuar.
 - Planificación de la frecuencia y duración del riego.
- **GRABACIÓN DE AUDIO: Herramienta para la grabación de las llamadas recibidas y emitidas por el Centro de Control.** Es una aplicación de mercado, suministrada por la empresa IDELTEC. Está programada en ASP.NET, y se ejecuta sobre sistema operativo Microsoft Server 2003 Web Edition SP2. En la APH se utiliza desde la División de Explotación, para control de las llamadas entrantes y salientes al Centro de Control, y realiza las funciones siguientes:
 - Grabación de llamadas entrantes y salientes de todas las líneas de telefonía fija que llegan al Centro de Control.
 - Grabación de los canales de la emisora de VHF.
 - Recuperación y reproducción de grabaciones.
 - Selección de llamadas grabadas, por fecha y hora, mostrando datos de: números de origen y destino de la llamada, duración, etc.
- **APLICACIONES DE MEDIOAMBIENTE:** Conjunto de aplicaciones para el registro y consulta de los datos de las estaciones meteorológicas y de medición de parámetros medioambientales. Todas ellas son aplicaciones de mercado instaladas en Servidor Windows 2003. No tiene interface con ninguna otra aplicación. En la APH se utilizan desde la División de Explotación. Sus funcionalidades son las siguientes:
 - Gavia Suite.- Visualización on-line de los datos de dirección y velocidad de viento, en la estación meteorológica del Puerto.
 - Cecom 2000.- Visualización on-line de los datos de concentración de gases y partículas atmosféricas.

- Simet.- Visualización (no en tiempo real) de información sobre concentración de partículas.
- GeomediaPro.- Visualización de los datos de calidad de agua, suelo, aire, residuos, etc., localizados geográficamente (utiliza el producto Geomedia del GIS).

Sistema de Facturación Portuaria

- **FACTURACIÓN:** Herramienta para la facturación de tasas y tarifas correspondientes al tráfico de buques, servicios a los mismos, tráfico interior, concesiones y demás conceptos. Es una aplicación desarrollada a medida y mantenida por personal de la APH, instalada en AS/400 y utiliza el Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB. Tiene interfaces con distintas aplicaciones; que en la mayoría de los casos son manuales, y en algunos casos a través de información recogida en papel. Sus interfaces son con:
 - Aplicaciones PIDE y CARDES del Sistema de Gestión de Servicios de Explotación.
 - Aplicación de Peticiones de Facturación de este mismo Sistema de Facturación Portuaria.
 - Aplicación GESCO del Sistema de Gestión de Infraestructuras y Concesiones.
 - Aplicación NAVISION del Sistema de Gestión Económico-Financiero.

En la APH se utiliza desde la División de Facturación, y sus funcionalidades básicas son:

- Facturación del tráfico de buques a partir de los datos de escalas y atraques recibidos de la aplicación PIDE, y los datos de mercancías cargadas/descargadas recibidas de la aplicación CARDES.
- Facturación de servicios adicionales del Puerto (suministro de luz, agua, ocupación de superficies,...) a partir de información registrada en papel.
- Facturación de conceptos fijos, tales como tráfico interior y ocupaciones físicas no consideradas concesiones, a partir de información mantenida en la propia aplicación.
- Facturación de otros conceptos (sanciones, ventas,...) solicitados en la aplicación de Peticiones de Facturación.
- Facturación de las concesiones (facturaciones periódicas) a partir de la información recibida de la aplicación GESCO.
- Utilidades de validación y verificación de facturas, por parte del equipo de recaudación.

- Envío de facturas a la aplicación NAVISION para su contabilización.
- Obtención de información para la elaboración de informes estadísticos.
- **EXPLOTACIÓN:** Es una herramienta que engloba un conjunto de aplicaciones relacionadas con la Facturación, desde las que se realiza la generación o validación de la información de entrada o salida a la anterior aplicación de FACTURACIÓN. Todas estas aplicaciones han sido desarrolladas a medida por personal de la APH, instaladas en AS/400 y utilizan el Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB. Sus interfaces son automáticas con la aplicación de FACTURACION de este mismo Sistema de Facturación Portuaria. En la APH todas ellas se utilizan desde la División de Facturación, y son:
 - Aplicación de explotación.- Para la comprobación de los datos de facturación correspondientes a escalas y atraques, y para la generación de informes específicos para Capitanía Marítima y empresas consignatarias.
 - Aplicación de manifiestos.- Para la vinculación de manifiestos y declaraciones sumarias con su correspondiente identificador de escala, y envío de sus datos a la aplicación de Facturación.
 - Aplicación de ocupación de superficies.- Para la introducción de los datos específicos de la superficie de ocupación de mercancías en muelle, para su envío a la aplicación de Facturación.
 - Aplicación de liquidaciones fijas mensuales.- Para el mantenimiento y facturación automática mensual de conceptos fijos (recogida de basuras, aparcamiento en lonja, limpieza,...).
 - Aplicación de liquidaciones estándar.- Para la facturación de conceptos que no poseen un programa específico de liquidación (contribuciones, venta de libros, etc.).
 - Aplicación de estadísticas.- Para la generación de informes estadísticos de facturación (comparativas de facturación por año, de facturación por cliente, por tipo de mercancía, por país origen/destino, por operación,...), estadísticas para la Dirección y estadísticas para la Junta de Andalucía.
 - Aplicación de generación de ficheros APH.- Para la generación de 5 ficheros de estadísticas mensuales para Puertos del Estado, correspondientes a datos generales de referencia de los ficheros generados (fechas, nombres,...) y datos estadísticos de: Facturación de pesca fresca, tráfico de mercancías, entradas/salidas de buques a puerto y escalas efectuadas en puerto.

- **PETICIONES FACTURACION:** Herramienta para la gestión de las solicitudes de peticiones de facturación correspondientes a conceptos adicionales, tales como: sanciones de policía, ventas, visitas a ferias, importes de concesiones pendientes de facturar, etc. Es una aplicación Cliente/Servidor desarrollada en Lotus Script por Prodevelop, y utiliza como Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB de IBM. Solo tiene interface manual con la aplicación de Facturación de este mismo Sistema de Facturación Portuaria. En la APH se utiliza desde la División de Facturación, y sus funciones son:
 - Registro de la solicitud de facturación con su información correspondiente.
 - Consulta y notificación de las solicitudes generadas.
 - Actualización del estado de las peticiones, una vez procesadas en la aplicación de Facturación.
 - Consulta y seguimiento de las peticiones, por estado y solicitante.

Sistema de Gestión Económico-Financiero

Incorpora las siguientes aplicaciones informáticas:

- **NAVISION:** Herramienta de contabilidad financiera, activos fijos, gestión de cobros y apremios, gestión de pagos y gestión de almacén de la APH. Es una aplicación de mercado, también conocida como Microsoft Dynamics NAV (es el ERP de Microsoft). Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Server con sistema operativo Windows. Tiene interfaces con las aplicaciones:
 - FACTURACION del Sistema de Gestión de Facturación Portuaria.
 - ALHAMBRA de este mismo Sistema de Gestión Económico-Financiero.
 - GPCN del Sistema de Gestión de RRHH.

En la APH se utiliza desde la División de Contabilidad y Control de Gestión, y sus funcionalidades básicas son:

- Contabilización de facturas de gastos e inversión, y verificación de la imputación contable.
- Contabilización de cobros y recaudación, tanto los realizados por transferencia bancaria (a partir de la información bancaria) como los realizados por ventanilla (a partir del parte de caja diario).
- Contabilización de pagos.

- Contabilización de asientos de nómina, a partir de la información proporcionada por la aplicación GPCN de Recursos Humanos.
- Recepción de avales y fianzas.
- Gestión de activos fijos, maestro de elementos de activo, cálculo de amortizaciones, altas, segregaciones y enajenaciones de elementos de activo.
- Gestión de almacén, registro de entradas y salidas de artículos, gestión de inventario, consulta de proveedores, informes de inventario y registro de entradas y salidas.
- Generación de reporting legal.
- **ALHAMBRA: Es una herramienta para la gestión de la Contabilidad Analítica y el reparto de Costes e Ingresos de la APH.** Es una aplicación de mercado, fabricada por Alhambra Soluciones y Servicios SA. (En la APH la ha instalado IECISA). Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Servidor Windows, que utiliza el Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer 2000. Tiene interfaces con las aplicaciones:
 - GPCN del Sistema de Gestión de RRHH.
 - NAVISION de este mismo Sistema de Gestión Económico-Financiero.
 - FACTURACION del Sistema de Gestión de Facturación Portuaria.

En la APH se utilizan desde la División de Contabilidad y Control de Gestión, y las funciones que realiza son:

- Carga automática de datos de:
 - Nóminas.- Procedentes de la aplicación GPCN.
 - Contabilidad, activos fijos y almacén.- Procedentes de la aplicación NAVISION.
 - Facturación de tasas y servicios portuarios.- Procedentes de la aplicación FACTURACION.
- Generación de asientos provisionales a partir de los datos de entrada.
- Validación de los datos de asientos provisionales y generación de asientos definitivos.
- Proceso de reparto de costes e ingresos, incluyendo criterios de reparto y algoritmos de cálculo para el reparto desde los centros auxiliares a los receptores de coste (centros de consumo) y de ingresos (tasas y tarifas).
- Generación de asientos de reparto de costes e ingresos.

Sistema de Gestión de RRHH

- **GPCN: Herramienta de gestión integral de Recursos Humanos de la APH.** La herramienta GPCN (Gestión de Personal y Cálculo de Nómina) es una aplicación de mercado, fabricada por el Grupo Conektia. Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Server con sistema operativo Windows, que utiliza el Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer 2000. Tiene interfaces con las aplicaciones:

- NAVISION del Sistema de Gestión Económico-Financiero.
- ALHAMBRA del Sistema de Gestión Económico-Financiero.

En la APH se utiliza desde la División de Recursos Humanos, y sus funcionalidades son:

- Cálculo de nómina e IRPF: calendario anual de pagos, proceso de cálculo de nómina e IRPF, envío de información de nómina a la aplicación NAVISION para su contabilización.
 - Gestión de incorporaciones, renovaciones y desvinculaciones: contratación, altas y bajas en la Seguridad Social, registro de contratos en el INEM, gestión de vencimientos de contratos temporales, cálculo de finiquitos.
 - Formación y gestión por competencias: elaboración y actualización de los perfiles mínimo y óptimo para cada ocupación, elaboración del plan de formación, identificación de deficiencias formativas y cursos necesarios para cubrirlas.
 - Gestión de ITs (Incapacidades Temporales), ATs (Accidentes de Trabajo), maternidad y bajas, con recepción y registro de partes, comunicación a la Seguridad Social, control y seguimiento.
 - Gestión de salarios de tramitación.
- **PORTAL DEL EMPLEADO: Es una herramienta de uso interno para que los empleados de la APH puedan disponer, de manera on-line, de la información de sus nóminas, certificados IRPF, tramitación de solicitudes, etc.** Es una aplicación desarrollada por el Grupo Conektia, y que *todavía no se encuentra en Producción*. Esta aplicación fundamentalmente da visibilidad a cada empleado de su información que está registrada en la aplicación GPCN. Tiene interface con la aplicación GPCN de este mismo Sistema de Gestión de RRHH. La aplicación permite, a través de la Web, a cada empleado de la APH:
- Consultas e impresión de nómina en modo on-line.
 - Obtención de certificados IRPF (consulta e impresión) y posibilidad de tramitar la modificación de datos relativos al certificado.
 - Tramitación de solicitudes, aprobación y control de vacaciones.

- Gestión de altas de cuotas sindicales.
- Gestión de cobro de variables.
- Tramitación de partes de trabajo.
- Red social y de contacto para los empleados.
- **WINMEDTRA: Herramienta para el registro de historias clínicas, consultas, reconocimientos médicos y partes de accidentes de trabajo, en la APH.** Es una aplicación de mercado, fabricada por MEDTRA SL. Se trata de una aplicación cliente/servidor instalada en un Server con sistema operativo Windows. No tiene interfaces con ninguna otra aplicación de la APH. En la APH se utiliza desde la División de Seguridad Laboral y Salud, y sus funcionalidades son:
 - Gestión y almacenamiento de las historias clínicas de los pacientes.
 - Registro de las consultas médicas realizadas por los pacientes, incluyendo los datos referentes a los diagnósticos y tratamientos prescritos.
 - Registro de los reconocimientos médicos realizados y resultados de los mismos.
 - Registro de resultados de pruebas de electrocardiograma.
 - Datos de afiliación a la Seguridad Social.

Sistema de Servicios Internos

Contempla las diversas aplicaciones de uso general e institucional, así como su relación con el exterior. Incorpora las siguientes aplicaciones informáticas:

- **WEB del PUERTO: Web oficial de la APH.** La aplicación Web ha sido desarrollada a medida por la empresa Portel, en ASP.NET y utilizando el Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer 2003. Tiene interfaces con las aplicaciones:
 - PIDE del Sistema de Gestión de Servicios de Explotación.
 - WEB del CONSEJO de este mismo Sistema de Servicios Internos.
 - GIS del Sistema de Gestión de Infraestructuras y Concesiones.
 - Gestión de cobro de variables.
 - Tramitación de partes de trabajo.
 - Red social y de contacto para los empleados.

Entre las funcionalidades y contenido de la Web de la APH se incluyen las siguientes:

- Información general del Puerto: Situación, historia, características técnicas, tasas, tarifas, fotografías, publicaciones, directorio de industrias, tablas de mareas, etc.
 - Servicios para empresas consignatarias de buques: Tramitación de solicitudes de autorización de escalas mediante información declarada en el DUE (Documento Único de Escala).
 - Servicios para suministradores de combustible: Acceso de los suministradores a las peticiones de repostaje de los buques.
 - Servicios para el Consejo de Administración de la APH: Acceso de los consejeros a información sobre los miembros del Consejo, asistencia a sesiones, órdenes del día, actas y acuerdos.
 - Perfil del contratante: Publicación de normas y reglas generales de los procedimientos de contratación y detalle de las licitaciones adjudicadas y no adjudicadas.
 - Presentación de información geográfica y medioambiental de la aplicación GIS, a través de la utilidad Geomedia-WebMap.
- **WEB del CONSEJO: Es una herramienta para la gestión documental y elaboración de la documentación de la Secretaría General de la APH.** Es una aplicación desarrollada a medida por la empresa Optima, en PHP 4.3.10 y utilizando el Sistema de Gestión de BD's MySQL 4.1.9. Tiene interface con la aplicación WEB del PUERTO de este mismo Sistema de Servicios Internos, pues a través de ella se da acceso a los consejeros. Entre sus funcionalidades se incluyen:
 - Registro de los datos necesarios para la elaboración de la documentación (asistentes, convocados, fechas,...).
 - Elaboración de los documentos, en base a la información registrada y a plantillas predefinidas por cada tipo de documento (órdenes el día, actas de reuniones, acuerdos, notificaciones, calendario de sesiones planificadas,...).
 - Consulta de documentos por parte de Secretaría General, consejeros, Autoridades Portuarias y otras personas externas al Puerto.
 - Publicación, a través de la Web del Puerto, de información referente a: Noticias, miembros del Consejo, calendario de sesiones e información de contactos.
 - Publicación y actualización en la Intranet del Puerto para los miembros del Consejo de información referente a: Asistencia a sesiones, información de los miembros del Consejo, contenido de órdenes del día, actas, acuerdos y documentos asociados.

- **CLARA: Herramienta para la gestión documental y archivo fotográfico y cartográfico de la APH.** Es una aplicación de mercado, suministrada por Ever Team Spain SAU. Esta herramienta está compuesta por una aplicación Web (Opac) desarrollada en Java 1.4 e instalada en un servidor Windows 2003, y por una Base de Datos (Clara) que utiliza el Sistema de Gestión de BD's MS/SQLServer. Aun *no se encuentra en producción*, y cuando se encuentre operativa tendrá interface con la Web de la APH. Entre sus funcionalidades se incluyen:
 - Consulta de planos, mapas y fotografías históricas del Puerto.
 - Escaneado, archivo y clasificación de documentos.
 - Facilidades de consulta, vía Web, de la información incorporada.
- **LOTUS NOTES ORGANIZER: Herramienta de gestión de correo electrónico y programación de tareas, eventos y citas.** Es una aplicación de mercado, suministrada por IBM. Esta herramienta ha sido construida en arquitectura cliente/servidor, desarrollada en Java, y es utilizada por todo el personal de la APH. Entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Gestión, clasificación y archivo del correo electrónico entrante y saliente.
 - Convocatoria y seguimiento de reuniones.
 - Configuración de grupos de correo.
 - Sistemas de avisos y alertas: correos entrantes, reuniones planificadas, confirmación de asistencia a reuniones, etc.
- **QLIK VIEW: Herramienta de Business Intelligence para la obtención de información y diseño de consultas e informes personalizados.** Es una aplicación de mercado, fabricada por Qlik Technologies Inc. Es una herramienta que permite confeccionar consultas a las distintas estructuras de información de la APH, facilitando su diseño personalizado. Tendrá interface con toda estructura de datos de cualquiera de las aplicaciones existentes, sobre la que se desee diseñar y establecer una consulta. En la actualidad, las consultas implementadas son:
 - En la División de Contabilidad: Extracción de información de la aplicación de Contabilidad Analítica (ALHAMBRA) y elaboración de informes no definidos en esa aplicación.
 - En Secretaría General: Extracción de información de la aplicación de Sanciones, para consulta de expedientes sancionadores.
 - En la División Comercial: Extracción de información de indicadores estratégicos del Cuadro de Mando Integral.

- En la División de Facturación: Extracción de información de facturación (tasas, tarifas, número de facturas,...) y definición de consultas.
- **QUICK-SCORECARD: Herramienta para la elaboración y seguimiento del Plan de Empresa y Plan Operativo, con reporte a la APH de los indicadores que conforman el Cuadro de Mando Integral.** Es una aplicación desarrollada a medida, en arquitectura cliente/servidor sobre Microsoft Access 2000, por la empresa Profit. La utiliza la División Comercial, y entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Elaboración, documentación y seguimiento del Plan de Empresa.
 - Elaboración, documentación y seguimiento del Plan Operativo.
 - Elaboración del Cuadro de Mando Integral, formado por 20 indicadores económicos, de calidad y de estructura.
 - Actualización de indicadores del Cuadro de Mando Integral.
 - Reporte trimestral de indicadores del Cuadro de Mando Integral a Puertos del Estado.
- **REGISTRO: Herramienta para el registro de las entradas y salidas de documentos y faxes (documentos oficiales, cartas, comunicaciones, peticiones internas,...).** Es una aplicación de desarrollo propio sobre MS/Access, que utiliza la Secretaría General de la APH. Entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Alta de documentos a partir del documento físico, informando: número de documento, tipo de documento, procedencia, destino, persona que lo envía, empresa, observaciones, etc.
 - Posibilidad de adjuntar los documentos originales escaneados a cada entrada del registro.
 - Consultas de documentos por fechas y tipología (documentos de entrada o salida y documento físico o fax).
 - Consulta de documentos históricos registrados.
- **SANCIONES: Herramienta para el registro y gestión de los expedientes sancionadores emitidos por la policía portuaria.** Es una aplicación de desarrollo propio sobre MS/Access, que utiliza la Secretaría General y el Departamento de Explotación de la APH. Entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Control de plazos de los expedientes sancionadores, con sistema de alarmas y avisos de fechas de vencimiento.
 - Gestión de estados de los expedientes sancionadores.

- Definición de plantillas para la documentación de expedientes por tipología de sanción: Multas de aparcamiento, incumplimiento de normativa por parte de las concesiones, etc.
- Impresión de expedientes sancionadores.
- Incorporación del expediente original escaneado (formato pdf) al registro de la sanción.
- **PETICIONES A COMPRAS: Herramienta para el registro de la solicitud y, en su caso, aprobación de las compras a realizar por los diferentes departamentos y divisiones de la APH.** Es una aplicación desarrollada por la empresa Prodevelop, en arquitectura cliente/servidor, en Lotus Script con Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB. La utilizan todos los departamentos de la APH, para solicitar la aprobación de sus compras por parte del departamento de Compras. Entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Registro de las solicitudes de compra, informando los datos referentes a solicitante, concepto, importe,....
 - Selección de aprobador de la compra (jefe de Departamento o División desde el que se solicita la compra).
 - Generación de la solicitud de aprobación y envío de la notificación al aprobador, mediante correo electrónico.
 - Proceso de aprobación/rechazo de la solicitud, actualizando el estado de la misma.
 - Determinación de niveles de aprobación, dependiendo del importe y tipo de material.
 - Consulta de solicitudes realizadas y estado de las mismas.
- **PETICIONES A INFORMATICA: Herramienta para el registro y documentación de las incidencias, relacionadas con el hardware y las aplicaciones, que los distintos usuarios de la APH tengan.** Es una aplicación desarrollada por la empresa Prodevelop, en arquitectura cliente/servidor, en Lotus Script con Sistema de Gestión de BD's DB2 UDB. La utilizan los distintos usuarios de la APH, para notificar al Departamento de Informática de posibles incidencias en el hardware y/o en las aplicaciones. Entre sus funcionalidades se encuentran:
 - Alta de la incidencia por parte del usuario, incluyendo información de su tipología (hardware o software), aplicación, datos de la incidencia y fecha de respuesta.
 - Recepción y asignación de incidencias por parte del equipo de Sistemas de Información para su resolución.
 - Seguimiento y documentación del proceso de resolución de las incidencias por parte del equipo de Sistemas.

- Consulta del histórico de acciones llevadas a cabo sobre cada incidencia.
- Clasificación de incidencias por su estado de resolución.
- Incorporación de documentación adjunta relacionada con el proceso de resolución.

Estructura Hardware que da soporte a las Aplicaciones

Nombre del Servidor	Dirección IP	Constructor	Sistema Operativo	Memoria	Espacio Libre en Disco	
					GB	%
aph	172.26.5.49	Dell	Windows Server 2003	4 GB	58.3 GB (C:)	86% (C:)
aph	172.26.5.49	Dell	Windows Server 2003	4 GB	5.1 GB (D:)	2% (D:)
aphbak	172.26.1.40	Dell	Windows Server 2003	4 GB	112 GB (C:)	82% (C:)
aphbak	172.26.1.40	Dell	Windows Server 2003	4 GB	136 GB (X:)	100% (X:)
aphbes	172.26.1.65	VMware	Windows Server 2003	2 GB	5.8 GB (C:)	29% (C:)
aphbi	172.26.1.50	VMware	Windows Server 2003	2 GB	4.9 GB (C:)	25% (C:)
aphbi	172.26.1.50	VMware	Windows Server 2003	2 GB	11.1 GB (E:)	56% (E:)
aphcctv	172.26.3.20	VMware	Windows Server 2003	1 GB	11.8 GB (C:)	29% (C:)
aphcctv	172.26.3.20	VMware	Windows Server 2003	1 GB	9.9 GB (X:)	99% (X:)
aphcon	172.26.1.15	VMware	Windows Server 2003	1 GB	10.3 GB (C:)	52% (C:)
aphcon	172.26.1.15	VMware	Windows Server 2003	1 GB	12 GB (G:)	6% (G:)
aphcon	172.26.1.15	VMware	Windows Server 2003	1 GB	14.1 GB (F:)	71% (F:)
aphcon	172.26.1.15	VMware	Windows Server 2003	1 GB	37.1 GB (H:)	37% (H:)
aphconta	172.26.1.25	VMware	Windows Server 2003	2 GB	2.8 GB (C:)	14% (C:)
aphconta	172.26.1.25	VMware	Windows Server 2003	2 GB	6.6 GB (F:)	33% (F:)
aphconta	172.26.1.25	VMware	Windows Server 2003	2 GB	20.5 GB (G:)	41% (G:)
aphconta	172.26.1.25	VMware	Windows Server 2003	2 GB	10.5 GB (E:)	21% (E:)
aphelearn	172.26.1.80		CentOS Linux	1 GB	12.8 GB (/)	74% (/)
aphelearn	172.26.1.80		CentOS Linux	1 GB	412.9 MB (/boot)	85% (/boot)

Nombre del Servidor	Dirección IP	Constructor	Sistema Operativo	Memoria	Espacio Libre en Disco	
					GB	%
aphfront1	192.168.100.15		CentOS	1 GB	3.7 GB (/)	67% (/)
aphfront1	192.168.100.15		CentOS	1 GB	410 MB (/boot)	85% (/boot)
aphgeoprod	172.26.1.55	VMware	Windows Server 2003	1 GB	9.3 GB (C:)	47% (C:)
aphgeoprod	172.26.1.55	VMware	Windows Server 2003	1 GB	13.3 GB (E:)	66% (E:)
aphgestit	172.26.1.35	VMware	Windows Server 2003	3 GB	19.6 GB (C:)	49% (C:)
aphgestit	172.26.1.35	VMware	Windows Server 2003	3 GB	69.9 GB (X:)	100% (X:)
aphgestit	172.26.1.35	VMware	Windows Server 2003	3 GB	283.4 MB (D:)	0% (D:)
aphgestit	172.26.1.35	VMware	Windows Server 2003	3 GB	1.4 GB (E:)	3% (E:)
aphgestit	172.26.1.35	VMware	Windows Server 2003	3 GB	51 GB (W:)	34% (W:)
aphmeteo	172.26.1.45	VMware	Windows Server 2003	1 GB	18.2 GB (C:)	46% (C:)
aphmeteo	172.26.1.45	VMware	Windows Server 2003	1 GB	9.5 GB (X:)	95% (X:)
aphmeteo	172.26.1.45	VMware	Windows Server 2003	1 GB	18.1 GB (D:)	90% (D:)
aphreg	172.26.1.30	VMware	Windows Server 2003	2 GB	6.8 GB (C:)	34% (C:)
aphreg	172.26.1.30	VMware	Windows Server 2003	2 GB	48.9 GB (E:)	17% (E:)
aphreg	172.26.1.30	VMware	Windows Server 2003	2 GB	31.2 GB (F:)	16% (F:)
aphreg	172.26.1.30	VMware	Windows Server 2003	2 GB	81.6 GB (G:)	23% (G:)
aphrrhh	172.26.1.20	VMware	Windows Server 2003	1 GB	8.9 GB (C:)	44% (C:)
aphrrhh	172.26.1.20	VMware	Windows Server 2003	1 GB	3.2 GB (F:)	16% (F:)
aphrrhh	172.26.1.20	VMware	Windows Server 2003	1 GB	7.2 GB (G:)	36% (G:)
aphsicyp	192.168.100.10	VMware	Windows Server 2003	2 GB	11.8 GB (C:)	59% (C:)
aphsicyp	192.168.100.10	VMware	Windows Server 2003	2 GB	17.4 GB (E:)	87% (E:)
aphsql	172.26.1.11	VMware	Windows Server 2003	1 GB	7 GB (C:)	35% (C:)
aphsql	172.26.1.11	VMware	Windows Server 2003	1 GB	10.7 GB (E:)	72% (E:)
aphsql	172.26.1.11	VMware	Windows Server 2003	1 GB	4.9 GB (L:)	49% (L:)
aphsql	172.26.1.11	VMware	Windows Server 2003	1 GB	4.2 GB (M:)	84% (M:)
aphvc	172.26.1.75	Sun Microsystems	Windows Server 2003	4 GB	18.7 GB (C:)	55% (C:)

Nombre del Servidor	Dirección IP	Constructor	Sistema Operativo	Memoria	Espacio Libre en Disco	
					GB	%
aphweb2	172.26.1.90	VMware	Windows Server 2003	2 GB	2.4 GB (C:)	24% (C:)
aphweb2	172.26.1.90	VMware	Windows Server 2003	2 GB	18.2 GB (E:)	91% (E:)
IBM eServer I5 9405-520		IBM		0 Bytes	()	-
IBM eServer xSeries 336 7310-CR3		IBM		0 Bytes	()	-
qs65a058a	172.20.42.24			0 Bytes	()	-
s44b7254	172.20.42.26			0 Bytes	()	-
S8500C	172.26.4.12		Red Hat Ent Linux ES	1 GB	913 KB (/)	8% (/)
S8500C	172.26.4.12		Red Hat Ent Linux ES	1 GB	32.8 GB (/var)	91% (/var)
S8500C	172.26.4.12		Red Hat Ent Linux ES	1 GB	32.8 GB (/diskroot/var)	91% (/diskroot/var)
S8500C	172.26.4.12		Red Hat Ent Linux ES	1 GB	15.4 GB (/diskroot)	85% (/diskroot)
S8500C	172.26.4.12		Red Hat Ent Linux ES	1 GB	16 GB (/root2)	89% (/root2)
servideo	172.26.4.9	Zonet Tech		0 Bytes	()	-
vm-sb6k-blade-1	172.26.100.1	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	204.2 GB (vmvol_02)	24% (vmvol_02)
vm-sb6k-blade-1	172.26.100.1	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	203.3 GB (vmvol_01)	24% (vmvol_01)
vm-sb6k-blade-1	172.26.100.1	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	181.2 GB (vmvol_03)	18% (vmvol_03)
vm-sb6k-blade-1	172.26.100.1	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	58.8 GB (Storage1 (2))	88% (Storage1 (2))

Nombre del Servidor	Dirección IP	Constructor	Sistema Operativo	Memoria	Espacio Libre en Disco	
					GB	%
vm-sb6k-blade-2	172.26.100.2	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	203.9 GB (vmvol_02)	24% (vmvol_02)
vm-sb6k-blade-2	172.26.100.2	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	58.8 GB (Storage1)	88% (Storage1)
vm-sb6k-blade-2	172.26.100.2	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	207.1 GB (vmvol_01)	25% (vmvol_01)
vm-sb6k-blade-2	172.26.100.2	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	182.8 GB (vmvol_03)	18% (vmvol_03)
vm-sb6k-blade-3	172.26.100.3	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	58.8 GB (Storage1 (1))	88% (Storage1 (1))
vm-sb6k-blade-3	172.26.100.3	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	185.4 GB (vmvol_02)	22% (vmvol_02)
vm-sb6k-blade-3	172.26.100.3	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	198.2 GB (vmvol_01)	24% (vmvol_01)
vm-sb6k-blade-3	172.26.100.3	Sun Microsystems	VMware ESX	48 GB	176.5 GB (vmvol_03)	18% (vmvol_03)

La distribución de las aplicaciones informáticas sobre los servidores de la APH es la siguiente:

APH	Windows Server 2003 SP2 Controlador de dominio principal Servidor Global Catalog DNS DHCP Servidor impresión Servidor de ficheros Lloyds Register Presto 8.82, 2012.01, 2012.04 Aranzadi Knosys LAC Geomedia (licencias concurrentes)	APHCCTV	Windows 2003 Server R2 SP2 BOSCH RAIDWatch BOSCH Video Recording Manager BOSCH Video Management System Central Server BOSCH Network Video Recorder Service BOSCH Vidos Avaya Integrated Management Site Administration Avaya Integrated Management Administration Tools 6.0 SP2 Cerberus FTP Server Microsoft SQL Server Desktop Engine
APHBK	Windows Server 2003 R2 SP2 Controlador de dominio Servidor Global Catalog DNS Servidor FTP Symantec Backup Exec 12.5 for Windows Server MS SQL Server 2005 Express Edition	APHCON	Windows Server 2003 SP1 Easy PHP 1.8.0.1 (Gestión APACHE, MySQL, PHP) Apache: Consejo Administración, Consejo de Navegación, Web Consejo Administración, Control Buques Active Directory Application Mode (ADAM) GesNAUTA (gestión pasajeros extrapeninsulares) SGCP (Sistema de Gestión de la Conservación Portuaria) BBDD Access: Averías, ISPS, Policía, Sancionadores
APHBES	Windows Server 2003 R2 SP2 BlackBerry Administration Service BlackBerry Enterprise Server 5.0.2.12 IBM Lotus Domino Server 6.5	APHCONTA	Windows 2003 Server R2 SP1 Magic 8.30 License Server (FLEXIm license server) - Cont. Analítica Microsoft Dynamics NAV 5.0 SP1 MS SQL Server 2000: MS Dynamics NAV, Contabilidad Analítica Alhambra BBDD Access: SIC (consultas as400) Firmador de factura
APHBI	Windows Server 2003 R2 SP2 QlikView Server & Publisher 9.0.7440.8: consultas de Facturación, Recursos, proveedores y clientes, indicadores estratégicos, concesiones. iFactPDF	APHELEARN	Linux Centos 6 phpMyAdmin 3.4.7 MySQL 5.5.52 APACHE 2.2.15: Plataforma eLearning, COMA (alimenta a eLearning)

APHEMP	Windows Server 2003 R2 SP2 IIS: Portal del Empleado	APHRRHH	Windows Server 2003 R2 SP1 GPCN (Gestión RRHH) MS SQL Server 2000: GPCNBD, APH (SIPO) MS SQL Sever 2005 IIS: SIPO (Sistema Integrado Proyectos y Obras)
APHFRONT1(Pruebas)	Linux Centos 6	APHSICYP	Windows Server 2003 R2 SP2 IIS: SICYP (Sistema Integrado de Clientes y Proveedores) MS SQL Server 2008 Express Edition
APHGEOPROD	APACHE 2.2.15 (Funciones de proxy inverso) Windows Server 2003 R2 SP2 GeoMedia Professional 6.1 GeoMedia WebMap 6.1: Información GIS (GeoPortal, Redes, OrtoFotos,...)	APHSQL	Windows Server 2003 SP2 GeoMedia Professional 4.0 Servicio de actualización de atraques (para informes web) Programas actualizadores de datos de la página web MS SQL Server 2000: APHNET (web), GIS, cartografía, navegación, NAUTA,...
APHGESTIT	Windows Server 2003 SP2 WSUS 3.0 SP1 McAfee ePolicy Orchestrator 4.0 Server Sun StorageTek Common Array Manager WatchGuard System Manager 10.2	APHSQL2	Windows Server 2008 R2 MS SQL Server 2008: (Futuro uso para GeoPortal y GIS en general)
APHMETEO	Windows Server 2003 R2 SP2 Geonica Suit 2: Datagraph-W 2.1.0.5, Gavia 1.0.0.67, Teletrans-W 1.2.38 SIMET CECOMA 2000 - SIGMA/Puerto de Huelva TCPCom (convertidor serie a TCP/IP) Microsoft SQL Server 2005: ePO4, meteostation (Geonica Suite), PREVENBD (BBDD prevención), SUSDB (BBDD WSUS)	APHVC	Windows Server 2003 R2 SP2 Sun StorageTek Raid Manager Agent VMWare vCenter Server 4 MS SQL Server 2005 Express Edition SANSurfer (Qlogic Management Suite)
APHREG	Windows Server 2003 R2 SP1 Apache Tomcat 5.0: Clara MS SQL Server 2005: Clara Clara Server OPAC Clara Knosys Blue Server Knosys Blue Enterprise Autodesk Network License Manager APACHE: Amarres y atraques de buques	APHWEB	Windows Server 2003 SP1 APACHE HTTP Server 1.3.34 GeoMedia Web Map 4.0 Seagate Crystal Reports 8.0.1.0 (reportes para web) Seagate Web Component Server IIS: Portal APH (a extinguir)
		APHWEB2	Windows Server 2003 R2 SP2 phpMyAdmin 3.4.5 MySQL 5.5.16 Apache 2.2.21: Portal APH, Administración Joomla Joomla 1.5.26 (WCM del puerto)

S44B7254	Aplicación de explotación (desarrollo propio) Aplicación de facturación (desarrollo propio) DB2 UDB: GESCO (Gestión de concesiones)
S65A058A	Domino Server 6.5: PIDE, Integración XML (relacionado con PIDE), Suministro de Combustible, Peticiones a Facturación, Peticiones a Compras, Peticiones a Informática, Buzón de Sugerencias (en desuso)
VM-SB6K-BLADE-1	VMWare ESX 4.0
VM-SB6K-BLADE-2	VMWare ESX 4.0
VM-SB6K-BLADE-3	VMWare ESX 4.0
SERVVOIP	
GRABADOR AUDIO	
S8500C	

Concesiones

Se expone a continuación una relación de las concesiones y autorizaciones vigentes en noviembre de 2012, distinguiendo su titular, ubicación, destino, plazo y superficie ocupada.

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 000003	LOPEZ OÑATE, BLAS	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	FABRICA DE ACEITES DE PESCADO	07/11/1957	16/12/2027	1.389,75
* 000030	GARCIA RODRIGUEZ, JOSE Y PEDRO	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	FABRICA DE ARTICULOS DE GOMA	13/02/1956	16/12/2022	800,00
* 000048	JUNTA DE ANDALUCIA	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	CENTRO NAUTICO DE HUELVA.	15/07/1992	30/12/2013	34.550,00
* 000102	EXCMO.AYUNTAMIENTO DE HUELVA	CENTRO	PASEO MARITIMO	EXPLOTACIÓN DEL ANTIGUO MUELLE DE RÍO TINTO.	29/09/1994	29/09/2024	2.395,80
* 000306	MANTENIMIENTO Y LIMP.SUPERMADE,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	MANTENIMIENTO, LIMPIEZA Y REPARACIÓN DE EDIFICIOS EN GENERAL.	28/09/2011	31/07/2021	3.812,60
* 000308	AISLAMIENTOS TÉRMICOS Y FRIGORÍFICOS, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	FABRICACIÓN E INSTALACIÓN DE AISLAMIENTOS TÉRMICOS.	20/07/1995	20/07/2015	2.319,71
* 000324	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	MARISMAS DEL RIO TINTO	MARISMAS DEL RIO TINTO	TENDIDO LINEAS AEREAS CENTRAL TERMICA "CRISTOBAL COLON"	07/07/1961	16/12/2022	50.994,40
* 000336	ENDESA GENERACIÓN,S.A.SOCIEDAD UNIP	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	TOMA DE AGUA Y DESAGUE	20/03/1962	16/12/2022	5.369,41
* 000339	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	CENTRO	AVDA. HISPANOAMERICA	CASETA DE TRANSFORMACION PESCADERIA	28/03/1962	16/12/2022	24,48
* 000341	CRUZ ROJA ESPAÑOLA-ASAMBLEA PROV.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	FINES PROPIOS DE LA INSTITUCIÓN.	21/11/2008	20/11/2018	1.710,00
* 000395	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	CENTRO	AVDA. HISPANOAMERICA	CASETA DE TRANSFORMACIÓN PARA EL SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA.	01/07/1965	16/12/2022	54,48
* 000407	COMERCIAL ELECTRICA ONUBENSE S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER DE CALDERERIA MECANICO Y ELECTRICO	19/10/1965	16/12/2022	2.187,00
* 000408	EXPOFRISA	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	INSTALACION DE UNA PLANTA FRIGORIFICA	19/07/1965	16/12/2022	1.714,00
* 000415	EXPOFERRER S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	INSTALACIONES FRIGORÍFICAS Y DE ALMACENAMIENTO.	08/10/1987	28/12/2017	17.212,50
* 000458	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD. UNIPERS.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	LINEA ELECTRICA 66 KV.	14/02/1968	16/12/2022	5.935,00
* 000471	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TERMINAL FLOTANTE Y TUBERIA SUBMARINA.	27/12/1972	16/12/2022	219.802,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 000481	ENDESA GENERACIÓN,S.A.SOCIEDAD UNIP	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	TOMA Y SALIDA DE AGUA TUBERIA ENTERRADA	14/03/1967	16/12/2022	724,30
* 000488	MARITIMA POLUX S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA	19/06/1967	16/12/2022	2.430,00
* 000497	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	TUBERIA TRANSPORTE COMBUSTIBLES LIQUIDOS REFINERIA/PUERTO DE HUELVA	30/10/1968	16/12/2022	9.741,15
* 000500	GABRIELITOS S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA	29/12/1986	26/02/2017	4.050,00
* 000503	IDAMAR S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	VENTA DE EFECTOS NAVALES Y GASES HALOGENOS	10/10/1968	10/06/2013	2.430,00
* 000512	FRIONUBA, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIÓN Y REPARACIÓN DE EQUIPOS DE REFRIGERACIÓN NAVAL.	21/12/2001	21/04/2015	1.620,00
* 000515	RIO DO MAR, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA	17/09/1968	16/12/2022	810,00
* 000516	ASOCIACION ARMADORES B.PESC.FRESCA	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	EDIFICIO SOCIAL.	08/03/1968	16/12/2022	1.046,90
* 000517	FERNANDEZ BELTRAN, INOCENCIO	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER PARA REPARACION Y MANTENIMIENTO DE BUQUES.	04/03/1993	04/03/2013	810,00
* 000523	ARTES Y REDES DEL SUR,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACENAJE Y COMERCIALIZACIÓN DE ENSERES PARA LA INDUSTRIA PESQUERA.	20/12/2002	02/01/2018	1.620,00
* 000525	DRAGADOS INDUSTRIAL, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	NAVES PARA TALLERES MECANICOS	31/07/1968	16/12/2022	1.617,50
* 000527	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD. UNIPERS.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	LINEA 15 KV. SUBESTACION NUEVO PUERTO/REFINERIA RIO-GULF	30/10/1968	16/12/2022	5.215,00
* 000530	SALINAS Y EXPLOTACIONES MARINAS (SALEXMAR, S.L.)	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACEN DE PRODUCTOS INDUSTRIALES	28/04/1994	16/12/2022	2.221,38
* 000531	SUMINISTROS SIDERÚRGICOS HUELVA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	FABRICA DE MATERIALES DE CONSTRUCCION	15/11/1968	15/11/2018	2.209,06
* 000534	GRANITOS HUELVA,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	COMERCIALIZACIÓN Y ELABORACIÓN DE MÁRMOLES.	03/07/1996	11/07/2016	2.295,75
* 000535	EXPOFRISA	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	EXPLOTACION TOMAS AGUA DULCE Y SALADA PARA SU PLANTA FRIGORIFICA	18/02/2000	16/12/2022	1.032,60
* 000539	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACION SEPARADORA AGUAS DESLASTRE DE BUQUES	30/10/1968	30/10/2018	10.373,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 000540	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	MUELLE PETROLEROS	RED DE TUBERIAS EN EL MUELLE PETROLERO	27/12/1972	16/12/2022	1.158,50
* 000542	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TRANSPORTE DE GRANELES LÍQUIDOS POR TUBERÍA ENTRE REFINERÍA Y M.PETROL	21/02/2003	16/12/2022	13.859,28
* 000570	ATLANTIC COPPER, S.L.U.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PASARELA Y PANTALÁN CON ESTACIÓN BOMBEO PARA AGUA DE REFRIGERACION	04/03/2000	16/12/2022	2.093,51
* 000573	GOIPE HUELVA S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	INSTALACIONES PARA SUMINISTROS INDUSTRIALES.	02/12/1993	02/06/2016	4.825,00
* 000581	MONTAJES METALICOS HUELVA, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	NAVE ALMACEN TALLERES DE CONSTRUCCIONES METALICAS Y CALDERERIA	22/07/2005	11/05/2015	7.044,00
* 000591	SCDAD ESPAÑOLA CARBUROS METALICOS	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PLANTA DE ALMACENAMIENTO DE ANHIDRIDO CARBONICO LIQUIDO	05/04/2011	13/07/2025	9.957,00
* 000607	PUNTA NAVAL S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	COMERC. EMBARCACIONES RECREO Y REPAR.MAQUINARIA Y MOTORES MARINOS	18/11/2005	28/07/2020	2.430,00
* 000608	FERAMAR REMOLCADORES S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	SERVICIO DE REMOLCADORES Y ASISTENCIA AL TRÁFICO MARÍTIMO INTERIOR.	21/11/2008	05/05/2019	810,00
* 000618	ABANTIA TICSA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	TALLER DE CALDERERÍA.	27/09/2002	30/07/2018	9.268,48
* 000645	DIPUTACION PROVINCIAL DE HUELVA	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	EXPLOTACION DE INSTALACIONES PARA SERVICIOS PROPIOS.	25/04/2003	23/04/2013	2.796,50
* 000676	ERCROS, S.A.	MARISMAS DEL RIO ODIEL	MARISMAS DEL RIO ODIEL	LAVADERO Y ACOPIO DE SAL DE LAS BALSAS DE CRISTALIZACIÓN.	05/03/1974	30/07/2014	77.909,88
* 000693	RAMOS SIERRA,S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAJE Y DISTRIBUCION DE MATERIAL ELECTRICO.	23/06/2010	14/02/2025	4.842,18
* 000731	IDAMAR S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACEN Y VENTA DE EFECTOS NAVALES.	24/07/2009	10/06/2013	1.620,00
* 000736	GRUPO AMASUA, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACÉN DE REDES, PERTRECHOS, OFICINAS, EXPOSICIÓN Y VENTA PRODUC. PESQU.	14/06/2002	26/06/2017	2.394,15
* 000737	GRUAS LOZANO S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	PARQUE Y MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA.	23/02/1995	23/02/2015	3.990,50
* 000772	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	MUELLE PARA TRÁFICO DE GRANELES LÍQ. Y ÁREA DE SERVICIO.	28/06/2005	27/05/2035	101.676,80
* 000779	TIOXIDE EUROPE,S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOT. DEL SISTEMA DE CAPTACIÓN Y VERTIDO DE AGUA DE REFRIGERACIÓN.	25/04/2006	08/01/2021	1.155,60
* 000813	CEPSA QUIMICA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	DEPÓSITOS E INSTALACIONES AUXILIARES DE SU PLANTA	21/12/2004	29/12/2034	45.844,50

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 000829	ELECTRO NAVAL S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	PLANTA INDUSTRIAL DE REPARACIONES ELECTRO-MECANICAS.	24/07/2009	07/08/2019	4.792,00
* 000874	NAUTICA AVANTE CLARO,S.L.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	SERVICIOS DE REPARACIÓN, COMPRAVENTA Y MANTENIMIENTO DE BUQUES.	17/04/2009	25/04/2019	810,00
* 000879	BALTIMAR,S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA	12/05/2010	01/05/2025	1.587,50
* 000880	ANTONIO MACHUCA,S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	SUMINISTROS MARÍTIMOS E INDUSTRIALES.	21/02/2003	04/03/2013	1.750,00
* 000883	MODUNAVAL,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	CARPINTERIA NAVAL.	20/06/1997	30/06/2017	2.760,00
* 000893	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	LINEAS DE RESERVA CONTRA INCENDIOS EN MUELLE PETROLERO.	12/08/1981	12/08/2018	0,00
* 000900	MASEPORT, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PARQUE DE MAQUINARIA EN EL PUERTO EXTERIOR.	22/11/2002	04/12/2017	5.486,00
* 000902	JUNTA DE ANDALUCIA	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	MUELLE PARA EMBARCACIONES MENORES	26/10/1982	30/12/2013	659,50
* 000904	AIR LIQUIDE IBERICA DE GASES,S.L.U.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PLANTA DE OXIGENO	24/09/2004	16/12/2022	15.219,65
* 000905	IBERTRANS 2000,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	RESGUARDO Y MANTENIMIENTO FLOTA DE CAMIONES	24/09/2004	31/01/2014	6.200,00
* 000920	AIR LIQUIDE IBERICA DE GASES,S.L.U.	MARISMAS DEL RIO TINTO	MARISMAS DEL RIO TINTO	CANALIZACION DE NITROGENO EN ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE HUELVA.	27/06/2003	01/03/2013	1.924,90
* 000924	EUROGRUAS OCCIDENTAL, S.L.U.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	PARQUE Y TALLER DE MAQUINARIA.	19/09/2012	28/06/2022	2.109,00
* 000926	MANTENIMIENTOS Y MONTAJES S.COOP	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	NAVE INDUSTRIAL PARA MECANIZADOS Y RECTIFICADOS DE MOTORES DE BUQUES.	15/12/2006	10/03/2017	3.746,20
* 000928	EMS SHIP SUPPLY (SPAIN), S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	DEPÓSITO ADUANERO PRIVADO TINGLADO Nº2 DEL MUELLE DE LEVANTE.	25/04/2003	12/05/2013	1.200,00
* 000931	GAS NATURAL ANDALUCIA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACION DE UNA CONDUCCION DE GAS NATURAL	30/07/1987	16/12/2022	24.436,68

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 000932	GAS-AUTO S.C.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CENTRO DE ALMACEN. Y SUMINIST. G.L.P. A GRANEL Y GASOLEO A AL POR MEN	16/02/2007	27/02/2017	5.557,02
* 000937	PETROPESCA, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES, EN EL MUELLE DE LEVANTE	18/07/2008	13/05/2020	448,78
* 000938	BRICONUBA,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACEN DE SUMINISTROS NAVALES E INDUSTRIALES	23/11/2007	31/01/2018	2.430,00
* 000945	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACION TRAMO GASEODUCTO HUELVA-SEVILLA EN ZONA SERV. PTO HUELV	22/12/1988	16/12/2022	348,00
* 000948	FRIGORIFICOS CRUSTAMAR S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	INSTALACIONES FRIGORIFICAS EN EL MUELLE DE LEVANTE	12/05/1988	12/05/2013	9.105,10
* 000961	PAIN Y TODO, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	COMERCIALIZACIÓN DE PINTURAS Y SUS ACCESORIOS.	20/02/2009	09/06/2019	377,62
* 000964	GAS NATURAL ANDALUCIA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ACOMETIDA DE G.N. A ERTISA S.A.	15/12/2006	10/08/2021	112,92
* 000968	SERV.MARITIMOS ADUANEROS HUELVA S.L	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN DE GRANELES SOLIDOS EN T.ARENILLAS.	09/03/1989	13/03/2019	15.400,00
* 000969	CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALU	MARISMAS DEL RIO ODIEL	MARISMAS DEL RIO ODIEL	CENTRO RECEPCION PARAJE NATURAL DE LAS MARISMAS DEL ODIEL (I.BACUTA)	19/06/2009	26/04/2029	127.779,00
* 000970	PINTURAS BRICO, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACÉN DE PINTURAS.	17/04/2009	25/04/2019	810,00
* 000973	BERGE Y CIA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALAC. RECEPCION ALMACENAJE Y EXPEDICION DE GRANELES SOLIDOS	08/06/1989	16/06/2019	9.289,00
* 000976	GAS NATURAL ANDALUCIA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTAL. ESTACION PROTECCION CATODICA Nº 1 GASODUCTO HUELVA-SEVILLA.	09/11/1989	16/12/2022	132,00
* 000980	EXPROMAR S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTAL. ELABORACION, TRANSFORMACION Y DISTRIB. PESCADOS Y MARISCOS.	12/07/1990	12/07/2015	2.430,00
* 000986	BEFESA GESTION DE RESIDUOS INDUSTRIALES, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PLANTA DE TRATAMIENTO Y REUTILIZACIÓN DE RESIDUOS INDUSTRIALES	24/09/2004	05/10/2024	16.832,85
* 000990	AMARRES MARITIMOS DEL SUR, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER Y ALMACÉN PARA EMBARCACIONES Y VEHÍCULOS DEL SERVICIO.	23/06/2010	13/09/2025	1.100,00
* 000992	TODO-CARTON, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	FABRICACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE ENVASES PARA SECTOR PESQUERO.	26/07/2002	30/07/2017	810,00
* 000993	ALEX HUELVA, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	SERVICIO DE LIMPIEZA INDUSTRIAL	05/04/2011	14/09/2025	2.839,00
* 000997	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD. UNIPERS.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOTAC. LÍNEA SUBTERRÁNEA MEDIA TENSIÓN DE 15 KV	15/02/2012	19/04/2026	39,16

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001006	FMC FORET, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	EXPLOTACION DE PANTALAN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA.	11/02/1993	11/02/2013	276,60
* 001008	CANDON MIER, MANUEL	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	BAR-RESTAURANTE, EN LA AVDA.FRANCISCO MONTENEGRO.	10/06/1993	10/06/2013	1.116,00
* 001009	UNIDAD DE CARRETERAS DE HUELVA	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	LABORATORIO, PARQUE DE MAQUINARIA Y OTROS.	11/02/1993	11/02/2013	11.081,00
* 001010	ALMAGRAN SAN JUAN,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAJE Y COMERCIALIZACIÓN DE ROCAS ORNAMENTALES.	20/12/2002	27/12/2012	3.325,00
* 001011	SERTEGO SERVICIOS MEDIOAMBIENTALES, S.L.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	REGENERACIÓN Y RECUPERACIÓN ENERGÉTICA DE ACEITES USADOS.	20/04/2007	22/12/2022	14.536,50
* 001013	CEPSA, ESTACIONES DE SERVICIO S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	ESTACION DE SERVICIO Y AREA COMPLEMENTARIA.	13/05/1993	13/05/2013	39.199,28
* 001021	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PARQUE DE ACEITE Y COMBUSTIBLE Y EXPLOTACION DE LINEA DE 15 KV.	11/02/1993	30/10/2018	5.376,30
* 001023	DECAL ESPAÑA S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TERMINAL MARIT.RECEPC, ALMACENAM, DISTRIB. HIDROC.Y FABRIC.BIOCOMBUST.	05/11/1993	10/11/2028	199.050,41
* 001025	REPSOL BUTANO S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOTACION POLIDUCTO TRANSP.PRODUCT.PETROLIFEROS Y LICUADOS PETROLEO.	28/04/1994	16/12/2022	1.038,66
* 001027	EMPRESA DE GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESÍDUOS INDUSTRIALES.	21/12/2004	01/01/2020	14.539,00
* 001030	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	LINEA 66 KV.DESDE PLANTA COGENERACIÓN FORET A CENTRAL TÉRMICA.	15/12/1994	16/12/2022	1.458,00
* 001031	JOSE ANTONIO RODRIGUEZ VELEZ,S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	BAR-RESTAURANTE EN TORRE ARENILLAS.	29/09/1994	29/09/2014	780,00
* 001033	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	LÍNEA ELÉCTRICA DE 15 KV. A CAPESA.	23/02/1995	10/11/2023	585,06
* 001034	EXMO. AYUNTAMIENTO PALOS DE LA FTRA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOTACIÓN DEL MUELLE DE LA RABIDA.	15/12/1994	15/12/2024	824,76
* 001035	ANTONIO ESPAÑA E HIJOS S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	PLANTA DE RECUPERACIÓN, CLASIFICACIÓN Y RECICLADO RESÍDUOS SÓLIDOS.	18/02/2000	23/02/2020	17.781,60

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001036	PINTURAS Y DESGASIFICACIONES, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ACTIVIDADES SUBSIDIARIAS DE LAS INDUSTRIAS NAVAL Y DE LA CONSTRUCCION.	11/05/1995	22/05/2015	1.056,00
* 001038	ASTILLEROS DE HUELVA S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	EXPLOTACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO E INSTALACIONES PARA INDUSTRIA NAVAL.	20/07/1995	20/07/2025	50.530,72
* 001039	EXCMO.AYUNTAMIENTO DE HUELVA	MARISMAS DEL RIO TINTO	MARISMAS DEL RIO TINTO	ESTACIÓN DEPURADORA DE AGUAS RESIDUALES EN MARISMA DEL PINAR.	31/07/1995	02/08/2025	64.083,00
* 001041	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS DE LA REFINERÍA.	31/07/1995	16/12/2022	43.513,10
* 001045	SERVICIOS AGRICULTURA DEL SUR,S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE DE GRANELES SOLIDOS	30/07/1996	01/10/2016	19.136,94
* 001047	ESTACIONES PUERTO SUR, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ESTACIÓN DE SERVICIO PARA CARBURANTES E INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS.	03/07/1996	11/07/2016	2.950,00
* 001048	CONSIGN. Y GRANELES SUROESTE, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE DE GRANELES SÓLIDOS Y SUBPRODUCTOS.	30/07/1996	06/08/2016	15.676,00
* 001049	BUENO SANCHEZ, JOSE MANUEL	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	CAFETERÍA-BAR.	23/06/2006	12/07/2015	44,64
* 001050	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACIÓN DE UNA CONDUCCIÓN DE GAS NATURAL A LA CT CRISTÓBAL COLÓN	17/05/1996	10/06/2016	5.376,85
* 001054	LABORAL TEAM STROS.INDUSTRIALES,S.L	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAJE Y COMERCIALIZACIÓN DE REPUESTOS INDUSTRIALES	07/11/1996	13/11/2016	1.571,01
* 001055	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	CONDUCCIÓN DE GAS NATURAL A LAS PLANTAS DE ATLANTIC COPPER Y FMC FORET	07/11/1996	10/06/2016	3.426,54
* 001056	MARISCOS RODRIGUEZ S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACENAMIENTO FRIGORÍFICO Y COMERCIALIZACIÓN DE PRODUCTOS DE LA PESCA	26/09/1996	01/10/2016	12.964,70
* 001062	IMISA DE MANTENIMIENTO Y MONTAJE, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	SERVIC.Y SUMINIST.PARA MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES INDUSTRIALES.	30/12/1997	13/12/2017	1.527,75
* 001063	REFRACTARIOS DEL SUR,S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	MONTAJE INDUSTRIAL DE REVESTIMIENTOS ANTIÁCIDOS Y REFRACTARIOS.	30/12/1997	30/12/2017	1.584,00
* 001065	GAM SUROESTE, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALQUILER DE MAQUINARIA PARA LA CONSTRUCCIÓN, INDUSTRIA Y SERVICIOS.	10/12/1997	10/12/2017	4.182,50
* 001069	CINROCAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPLOTACION DE BAR-RESTAURANTE EN LONJA DEL MUELLE DE LEVANTE.	23/07/2004	31/12/2013	182,21

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001071	DRAGADOS INDUSTRIAL, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	LIMPIEZA, DESCONTAMINACIÓN Y TRATAMIENTO DE INSTALACIONES INDUSTRIALES	09/04/1999	28/04/2019	1.701,00
* 001073	MARISCOS MENDEZ,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MANIPULACIÓN, EMPAQUETADO Y VENTA PESCADOS Y MARISCOS.	28/05/1999	10/06/2019	1.118,00
* 001075	TDN SEVILLA,S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CENTRO LOGÍSTICO DE RECEPCIÓN, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN MERCANCIAS.	07/04/2000	28/04/2020	4.475,00
* 001076	NAUTICA AVANTE, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	COMERCIALIZACIÓN, VENTA Y REPARACIÓN DE MOTORES MARINOS.	24/09/1999	08/10/2019	1.600,00
* 001086	EXTRUPERFIL, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN MICROPOLÍGONO INDUSTRIAL EN AV.F.MONTENEGRO	27/04/2001	15/05/2031	25.350,00
* 001087	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	CENTRO	AVDA. HISPANOAMERICA	2ª FASE LINEA ELECTR. M.T. "SAN PEDRO" AV.HISPANOAMERICA-PL.12 OCTUBRE	29/06/2001	20/07/2021	394,40
* 001089	BOGARIS RETAIL 3, S.L	POLIGONO PESQUERO NORTE	POL. PESQUERO NORTE. TERCARIO	CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN CENTRO DE SERVICIOS.	21/12/2001	22/01/2032	0,00
* 001090	IBEMETEX SPAIN, S.L.	CENTRO	TRIANGULO Y GLORIETA NORTE	CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN CENTRO DE EQUIPAMIENTO TERCARIO.	21/12/2001	11/01/2032	243,50
* 001091	GAS NATURAL ANDALUCIA, S.A.	CENTRO	AVDA. HISPANOAMERICA	TRANSPORTE DE GAS NATURAL POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE HUELVA	29/06/2001	11/07/2021	431,48
* 001093	EXCMO.AYUNTAMIENTO DE HUELVA	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN CENTRO DE RECOGIDA Y RECICLAJE(PUNTO LIMPIO	22/02/2002	05/03/2022	2.758,23
* 001095	ALEX HUELVA, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAMIENTO Y VENTA DE MUEBLES	29/06/2001	13/07/2016	500,04
* 001097	TECNICAS INDUSTRIALES DE AISLAMIENTOS, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	REALIZACIÓN OBRAS DE AISLAMIENTOS, IMPERMEABILIZACIÓN Y MONTAJE.	28/09/2001	12/10/2021	3.175,00
* 001101	CESPA CONTEN, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	SEDE SOCIAL Y GESTIÓN INTEGRAL RECOGIDA SELECTIVA RESIDUOS URBANOS.	26/04/2002	06/05/2017	9.500,00
* 001103	SERVICIOS AGRICULTURA DEL SUR,S.A.	PUERTO EXTERIOR	MUELLE ING. JUAN GONZALO	ALMACENAJE, Y DISTRIBUCIÓN DE MADERA Y SUS DERIVADOS.	26/04/2002	07/05/2017	39.150,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001106	GAS NATURAL SDG, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CAPTACIÓN Y VERTIDO AGUA DE MAR DEL SISTEMA REFRIGERACIÓN C.T.C.C.	27/09/2002	04/10/2022	7.144,64
* 001107	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CONDUCCIÓN DE 30" PARA EL DESDOBLAMIENTO GASODUCTO HUELVA-SEVILLA.	27/09/2002	16/12/2022	313,00
* 001109	FRANCISCO GUERRA-LIBRERO GARCIA	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	COMERCIALIZACIÓN Y MONTAJE DE EQUIPOS INDUSTRIALES.	10/03/2010	10/10/2019	497,72
* 001110	GARCIA-MUNTE ENERGIA,S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAMIENTO, TRATAMIENTO Y COMERCIALIZACIÓN COMBUSTIBLES SÓLIDOS.	27/09/2002	04/10/2017	33.080,50
* 001111	CONTINENTAL PESCAMAR,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA.	22/11/2002	16/12/2022	810,00
* 001112	JOSE MARTI PEIX S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA.	22/11/2002	16/12/2022	1.620,00
* 001113	ALEX HUELVA, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ESTACIÓN DE LAVADO DE VEHICULOS, DISTRIB.Y VENTA ARTIC.RELAC.ACTIVIDAD.	20/12/2002	27/12/2012	2.610,00
* 001114	COMERCIAL KUBOT, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAMIENTO, COMERCIALIZACIÓN Y VENTA DE MUEBLES.	20/12/2002	28/12/2022	722,25
* 001115	NUEVA LIMA,S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INDUSTRIA AUXILIAR DE APOYO A LA FABRICACIÓN NAVAL.	21/02/2003	03/03/2023	3.240,00
* 001118	MATERIAS PRIMAS SECUNDARIAS, S.A.	MARISMAS DEL RIO TINTO	MARISMAS DEL RIO TINTO	EXPLORACIÓN DE CENIZAS DE PIRITAS ALMACENADAS EN MARISMAS DEL PINAR.	25/07/2003	30/07/2014	0,00
* 001122	GOMAS Y TRANSPORTES, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	MANTENIMIENTO MAQUINARIA, ALMACÉN Y EXPOSICIÓN Y VENTA VEHÍCULOS.	25/04/2003	07/05/2023	13.416,96
* 001128	MARMOLERA ONUBENSE,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAJE Y COMERCIALIZACIÓN DE ROCAS ORNAMENTALES.	25/07/2003	30/07/2023	5.125,00
* 001130	CIA.LOGISTICA DE HIDROCARBUROS CLH	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CONDUCCIÓN 14" PARA TRANSPORTE PRODUCTOS PETROLIFEROS.	25/07/2003	10/11/2023	1.849,45
* 001131	ARAMBURU GÚZMAN,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	SUMINISTROS INDUSTRIALES, EN EL POLIGONO PESQUERO NORTE.	21/11/2003	05/12/2023	1.710,00
* 001132	CIA.LOGISTICA DE HIDROCARBUROS CLH	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TUBERÍA DE TRANSPORTE DE PRODUCTOS PETROLIFEROS.	25/02/2005	10/11/2023	1.675,85
* 001133	INSYTE INSTALACIONES, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MONTAJES Y REPARACIONES ELÉCTRICAS	24/09/2004	05/10/2014	1.620,00
* 001134	AUTO REPUESTOS SUR, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACENAM.Y VENTA DE MAQUINARIA Y RECAMBIOS DE NÁUTICA Y AUTOMOCIÓN.	21/10/2003	21/10/2023	2.144,43
* 001137	FERTIBERIA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	ALMACENAMIENTO DE AMONIACO Y PLANTAS DE FABRICACIÓN DE FERTILIZANTES	25/06/2004	16/12/2022	204.308,23

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001138	FERTIBERIA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PLANTA DE FABRICACIÓN DE ÁCIDO SULFÚRICO Y SUS DERIVADOS	25/06/2004	16/12/2022	99.364,52
* 001139	FERTIBERIA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	FÁBRICA DE ÁCIDO FOSFÓRICO, FOSFATOS AMÓNICOS, FERTILIZANTES FOSFATADO	25/06/2004	16/12/2022	175.546,47
* 001141	ALEX HUELVA, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	CENTRO DE LAVADO DE VEHÍCULOS.	21/12/2004	30/12/2014	1.384,21
* 001142	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CARGA Y DESCARGA DE GAS NATURAL LICUADO, ALMACENAMIENTO	19/11/2004	16/12/2022	230.034,97
* 001143	FLOTA PROYECTOS SINGULARES, S.A.	MARISMAS DEL RIO ODIEL	MARISMAS DEL RIO ODIEL	LÍNEA ELÉCTRICA SUBTERRÁNEA DE 15 KV.	28/06/2005	07/07/2040	818,40
* 001144	SERVICIOS AGRICULTURA DEL SUR,S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE DE GRANELES SÓLIDOS,EN EL PUERTO EXTERIOR	19/11/2004	04/12/2024	25.507,00
* 001149	PINSUR, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	TRATAMIENTO DE SUPERFICIES METÁLICAS.	22/04/2005	10/05/2025	6.912,00
* 001151	TERMINAL MARITIMA DE HUELVA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE DE GRANELES SOLIDOS NO CONTAMINANTES	23/09/2005	30/09/2030	56.306,78
* 001160	FMC FORET, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PLANTA DE FABRICACIÓN DE POLIFOSFATOS, PIGMENTOS Y ACTIVIDADES COMPLEM.	17/02/2006	16/12/2022	192.752,21
* 001162	ATLANTIC COPPER, S.L.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TERMINAL PARA TRÁFICO DE GRANELES EN GENERAL.	25/04/2006	30/01/2014	56.125,54
* 001163	EXCMO.AYUNTAMIENTO DE MOGUER	EXPLOTACION	EXPLOTACION	USOS DE INTERÉS SOCIAL	18/11/2005	22/12/2015	2.244,00
* 001164	TALLERES VARGAS,C.B.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER DE SERVICIO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTES,MARITIMAS Y PORTUARIAS	16/12/2005	24/12/2015	370,75
* 001165	EXMO. AYUNTAMIENTO PALOS DE LA FTRA	EXPLOTACION	EXPLOTACION	CENTRO DE COORDINACIÓN DE ACCIÓN DE PLAYAS Y OTRAS ACTIVIDADES MARITIM	25/04/2006	09/05/2026	23.952,00
* 001166	COMPAÑÍA GENERAL DE CARBONES, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTAL. PLANTA DE CLASIFICACIÓN Y ALMACENAM. DE COMBUSTIBLES SOLIDOS	20/07/2007	28/07/2017	30.196,01
* 001171	CABLEUROPA, S.A.U.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	LÍNEA DE TELECOMUNICACIÓN.	25/04/2006	05/05/2036	148,40

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001173	CONTENEDORES ONUBA,S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	INSTALACIÓN PLANTA VALORIZACIÓN RESIDUOS DE LA CONSTRUCCIÓN	17/04/2009	25/04/2015	15.061,98
* 001177	LIMPIEZAS MARSOL,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	SERVICIO DE LIMPIEZA INDUSTRIAL.	22/09/2006	04/10/2026	4.206,54
* 001183	BIOSUR TRANSFORMACION, S.L.U	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	RACK TUBERÍAS TRANSPORTE ACEITES,HIDROCARBUROS,ALCOHOLES	21/12/2007	10/01/2028	5.423,85
* 001185	HUELVA BELTS S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	INSTALACIÓN SISTEMA RECEPCIÓN Y TRANSPORTE CEREAL	21/12/2007	30/09/2030	1.120,46
* 001186	ASTIPESCA S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIONES PARA LA INDUSTRIA DE LA PESCA Y EXPLOTACIÓN NAVAL PESQUE	23/06/2006	05/08/2016	3.240,00
* 001187	SDAD.CEMENTOS Y MAT.CONST. ANDALUCÍA, S.A.	PUERTO EXTERIOR	MUELLE ING. JUAN GONZALO	CENTRO LOGISTICO DE ALMACENAMIENTO DE GRANELES SOLIDOS Y OTROS PRODUCT	26/07/2006	27/11/2025	44.603,09
* 001188	J. PEREZ ALONSO, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MONTAJES ELECTRICOS.	23/06/2006	06/07/2016	1.620,00
* 001189	FRESNO CASTILLO, EMILIO	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER DE SERVICIO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE, MARITIMAS Y PORTUARIAS	22/09/2006	30/09/2016	931,50
* 001190	BAR NUEVO PUERTO, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	BAR RESTAURANTE.	17/11/2006	02/12/2026	1.519,59
* 001191	CONUSA S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE OBRAS E INSTALACIONES.	26/07/2006	01/08/2016	500,00
* 001195	LIPIDOS SANTIGA HUELVA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PLANTA DE REFINADO DE ACEITES VEGETALES.	15/12/2006	10/11/2028	32.205,00
* 001197	REAL CLUB MARITIMO DE HUELVA	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS.	22/06/2007	30/06/2027	53.984,88
* 001200	BIO-OILS HUELVA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TENDIDO DE TUBERÍAS PARA EL TRANSPORTE DE BIODIESEL, METANOL Y ACEITES	22/06/2007	27/05/2030	0,00
* 001207	PROMETALIA XXI, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	MONTAJE Y SUMINISTROS INDUSTRIALES Y NAVALES.	22/02/2008	07/03/2023	4.439,00
* 001209	ALEX HUELVA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CENTRO DE RECOGIDA Y TRANSFERENCIA DE RESIDUOS MARPOL.	20/06/2008	01/07/2028	1.450,00
* 001210	BERGE MARITIMA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN DE GRANELES SÓLIDOS.	20/06/2008	28/06/2028	12.242,61
* 001212	MARISCOS MENDEZ,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MANIPULACIÓN, EMPAQUETADO Y VENTA DE PESCADOS Y MARISCOS.	18/07/2008	26/07/2026	750,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001224	FUNDAC.DE AYUDA INFAN.JUVEN.Y MAY.STA. M ^a .BELEN	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	EQUIPAMIENTO AUXILIAR DE LOS FINES PROPIOS DE LA FUNDACIÓN.	21/11/2008	02/12/2012	2.065,50
* 001225	ATLANTIC COPPER, S.L.U.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PLANTA DE FUNDICION Y REFINERÍA DE COBRE, INSTL. AUXL. Y TERMIN TRÁF.	18/12/2009	22/10/2027	395.975,69
* 001231	BANCO DE ALIMENTOS DE HUELVA	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	RECEPCIÓN, ALMACENAJE, CLASIFICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE ALIMENTOS.	20/11/2009	31/12/2024	1.040,00
* 001238	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TENDIDO UNA CONDUCCIÓN DE FUELÓLEOS POR GALERÍA SITUADA EN CALLE A.	10/03/2010	10/01/2028	14,40
* 001239	URBASER, S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALAC. AUXIL. PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE JARDINERÍA.	18/12/2009	07/01/2014	377,24
* 001240	CELEBRACIONES CARTUJA, S.L.U.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES PARCELAS N-442	CENTRO DE CONVENCIONES, CELEBRACIONES Y RESTAURACIÓN	10/03/2010	23/03/2015	4.306,56
* 001244	CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE DE LA JUNTA DE ANDALU	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CONDUCC. DE ABASTECIMIENTO DE AGUA DE RIEGO AL JARDÍN BOTÁNICO	05/04/2011	29/11/2045	1.275,00
* 001245	FERTINAGRO SUR, S.L.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	PRODUCCION DE NUTRIENTES SECUNDARIOS Y OLIGOELEMENTOS PARA NUTRICION	29/12/2010	13/01/2036	162.062,73
* 001246	ENDESA DISTRIBUCION ELECTRICA, S.L., SDAD.UNIPERS.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	EXPLOTACIÓN DE LÍNEA ELÉCTRICA DE 15 KV.	05/04/2011	25/07/2030	920,05
* 001251	MC OBRAS Y SERVICIOS 2006, S.L.U.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	SERVICIOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES.	05/04/2011	04/05/2017	285,00
* 001252	TELEFONICA MOVILES ESPAÑA,S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	INSTALACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE ANTENAS DE TELEFONÍA MÓVIL.	27/06/2012	26/07/2022	686,82
* 001255	PESC. Y MAR. SANCHEZ DE LA CAMPA, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	COMERCIALIZACIÓN DE PESCADOS Y MARISCOS	05/04/2011	04/05/2031	1.095,00
* 001261	ONoba, AUXILIAR DE LA CARROCERIA, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	TALLER DE SERVICIO VEHÍCULOS PARA EMPRESAS TRANSPORTE	16/06/2011	08/07/2021	1.255,50
* 001266	CHATARRAS Y DEMOLICIONES HUELVA, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CENTRO DE GESTIÓN DE RESIDUOS	14/12/2011	19/01/2018	1.708,00
* 001268	JOSE SANCHEZ BLANCO	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MANIPULACION Y COMERCIALIZACIÓN DE PESCADOS Y MARISCOS	28/09/2011	18/10/2031	1.500,00
* 001270	PRESS PARTNER ESPAÑA, S.L.U.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CENTRO PARA MEDIOS DE COMUNICACIÓN	14/12/2011	21/01/2022	401,08
* 001273	LAHUERTA SUBIAS, JOSE MIGUEL	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	CENTRO DEPORTIVO	15/02/2012	03/03/2027	2.596,80

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 001274	GRUPO HOSTELERO BONILLA, S.L.U.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. CENTRO	EXPLOTACIÓN BAR/CAFETERÍA-RESTAURANTE	31/05/2012	27/06/2027	605,50
* 001275	FERTINAGRO SUR, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	TERMINAL PARA ALMACENAMIENTO Y EXPEDICIÓN DE GRANELES LÍQUIDOS	27/06/2012	26/07/2027	11.540,12
* 001276	TIOXIDE EUROPE,S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	RECEPCIÓN, ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE GRANELES LÍQUIDOS	27/06/2012	25/07/2022	4.357,75
* 001281	MARISCOS MENDEZ,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MANIPULACIÓN, EMPAQUETADO Y VENTA DE PESCADOS Y MARISCOS.	31/05/2012	23/06/2027	2.150,00
* 001284	SEABERY SOLUCIONES, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	PLANTA ENSAMBLAJE Y PRODUCCIÓN COMPONENT. INFORMÁTICOS Y ELECTRÓNICOS.	27/06/2012	28/07/2022	1.000,00
* 001290	ERCROS, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PLANTA DE NEUTRALIZACIÓN DE EFLUENTES.	19/09/2012	01/02/2013	19.228,97
* 001291	ERCROS, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOTACIÓN DEL PANTALÁN PARA ATRAQUE DE BUQUES.	19/09/2012	01/02/2013	15.055,14
* 0029-1	HOSTELERIA MONTERREAL,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	BAR-RESTAURANTE.	16/06/2011	14/08/2021	333,00
* 0029-2	COMERCIAL ELECTRICA ONUBENSE S.A.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	FABRICACIÓN Y MONTAJE DE INSTALACIONES ELÉCTRICAS.	28/09/2011	14/08/2021	400,00
* 0132-1	REBOBINADOS SUR, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE MOTORES ELÉCTRICOS INDUSTRIALES.	16/09/1997	25/09/2017	1.050,00
* 0448-2	ENDESA GENERACIÓN,S.A.SOCIEDAD UNIP	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	CONDUCCION AGUA DE LA C.H.G. A CENTRAL TÉRMICA.	30/12/1966	16/12/2022	191,14
* 0489-1	CIMPOR HORMIGON ESPAÑA, S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	FABRICACIÓN DE HORMIGONES Y MORTEROS.	20/07/1995	20/07/2015	6.412,00
* 0489-2	PAVIMENTOS DEL MAR S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	ALMACÉN Y SUMINISTRO DE MATERIALES DE LA CONSTRUCCIÓN.	20/07/1995	20/07/2015	6.150,00
* 0521-1	COMERCIAL PUENTE ODIEL, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	FABRICACIÓN DE CORDELERÍA PARA BUQUES DE PESCA	28/07/2011	11/03/2017	1.249,25
* 0539-1	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	OLEOMETRO JUNTO CON EL TENDIDO DE UN CABLE DE MANDO M. PETROLEROS	08/02/1990	30/10/2018	0,00
* 0540-1	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	CASETA DE ENTRADA A MUELLE PETROLERO.	30/12/1993	16/12/2022	81,90
* 0540-2	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	MUELLE PETROLEROS	TOMA DE GASOLEO PARA SUMINISTRO A BUQUES PESQUEROS MLE.PETROLERO.	18/04/1991	16/12/2022	0,00
* 0540-3	CIA.ESPAÑOLA DE PETROLEOS,S.A.CEPSA	PUERTO EXTERIOR	MUELLE PETROLEROS	INSTALACIÓN BRAZO PARA CARGA/DESCARGA DE BENCENO EN MLE.PETROLERO.	30/07/1998	16/12/2022	0,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* 0617-1	REJILLAS PLASTICAS,S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CONSTRUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN ELEMENTOS PLÁSTICOS PARA LA INDUSTRIA.	22/09/2006	18/12/2016	1.536,00
* 0981-1	STROS. INDUSTRIALES ATLANTICO SUR,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	SERVICIO Y SUMINISTRO NAVAL Y PESQUERO.	20/07/2007	12/07/2015	500,00
* 0981-2	TODO GAS HUELVA,S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	INSTALACIÓN DE GAS BUTANO Y PROPANO EN EL ÁMBITO INDUSTRIAL/NAVAL.	24/04/1997	12/07/2015	500,00
* 1006-1	FMC FORET, S.A.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	INSTALACION DE TENDIDO ELECTR.DE ALUMBRADO Y AGUA CONTRA INCENDIO	14/07/1994	11/02/2013	85,20
* 1048-1	CONSIGN. Y GRANELES SUROESTE, S.A.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	LINEA ELÉCTRICA DE 15 KV Y CENTRO TRANSFORMACIÓN A SUS INSTALACIONES	13/02/1997	06/08/2016	46,40
* 1055-1	ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.	MARISMAS DEL RIO TINTO	MARISMAS DEL RIO TINTO	CONDUCCIÓN DE GAS NATURAL A LA EMPRESA NACIONAL DE CELULOSA (ENCE)	26/06/1998	10/06/2016	2.041,52
* 1080-7	ZALVIDE S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	EXPLOTACIÓN DE 1 GRÚA PÓRTICO (Nº 3) DE 8 TM. EN EL MLLE DE LEVANTE.	07/04/2000	01/10/2019	0,00
* A00052	HUELVA REGALOS,S.L.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	BAR RESTAURANTE	02/08/2011	27/06/2014	600,00
* A00054	NUEVA RABIDA, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	EXPLOTACIÓN DE UN ACCESO, DESDE SUS INSTALACIONES A CALZADA POSTERIOR.	03/03/2010	16/02/2013	300,00
* A00927	AGUIRRE ALVAREZ, JOSE MANUEL	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MONTAJE, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES NAVALES E INDUSTR	21/01/2010	22/01/2013	258,00
* A01046	SERTEGO SERVICIOS MEDIOAMBIENTALES, S.L.U.	PUERTO EXTERIOR	MUELLE ING. JUAN GONZALO	RECOGIDA DE RESIDUOS OLEOSOS DE SENTINAS DE BUQUES.	20/07/2012	31/07/2015	344,61
* A01061	PUIG CATALAN, ANDRES	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	EXPLOTACIÓN DE UN CAFE-BAR EN LA AVDA.NORTE DEL POLÍGONO PESQ.NORTE.	03/07/2012	05/07/2015	20,15
* A01074	CRUZ ROJA ESPAÑOLA-ASAMBLEA PROV.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ALMACENAJE DE ALIMENTOS EXCEDENTARIOS PROCEDENTES DE LA U.E.	16/12/2010	23/04/2014	578,00
* A01105	DORNIER,S.A.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	DEPÓSITO DE VEHÍCULOS RETIRADOS VÍA PÚBLICA POR LA GRÚA.	24/05/2011	14/06/2014	5.263,50
* A01152	SERNATURALMONTE, S.L.U.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	INSTALACIÓN DE UN TELESCOPIO DE OBSERVACIÓN TURÍSTICA.	27/09/2011	23/06/2014	1,50
* A01201	DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE	CENTRO	AVDA. HISPANOAMERICA	LABORES ADMINISTRATIVAS PROPIAS.	26/07/2007		52,70
* A01215	OBRAS Y SERVICIOS PERGAR 98, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	MÁQUINA EXPENDEDORA DE ALIMENTOS SÓLIDOS Y LIQUIDOS.	29/11/2011	18/09/2014	4,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* A01217	AMARRES MARITIMOS DEL SUR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	LOCAL AUXILIAR DEL SERVICIO MARITIMO DE AMARRADORES	11/10/2011	20/09/2014	14,46
* A01237	ASOC. PERSONAS EXPERTAS VOLUNT. UNIPO MAZAGON	EXPLOTACION	EXPLOTACION	TALLER DE ACTIVIDADES RADIOFÓNICAS.	29/06/2012	10/06/2015	50,00
* A01241	AGENCIA ESTATAL ADMON TRIBUTARIA	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. COMERCIAL	LOCALES PARA SERVICIO MARÍTIMO Nº 6, Nº 7, Nº 8 Y Nº 9.	19/01/2010	29/01/2013	65,07
* A01250	NAVIERA ARMAS, S.A.	PUERTO EXTERIOR	MUELLE SUR	EXPLOTAC. TERMINAL MARÍTIMA PASAJEROS Y RAMPA RO-RO CARGA MERCANCIAS	29/12/2010	15/01/2014	1.636,50
* A01256	BERNARDINO ABAD, S.L.	PUERTO EXTERIOR	MUELLE SUR	ACTIVIDADES DE INTERMEDICACIÓN EN OPER. DE TRÁFICO EXT. DE MERCANCIAS	06/04/2011	16/04/2014	14,40
* A01257	J.M. COMUNIDAD DE BIENES	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	ALMACÉN DE MATERIALES ELÉCTRICOS E INSTALAC. TÉRMICAS	14/04/2011	04/05/2014	698,62
* A01262	EMPRESA TRANSFORMACION AGRARIA S.A	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	ACOPIO TEMPORAL MÓDULOS PARA CONSTRUCCIÓN ARRECIFE ARTIFICIAL	23/06/2011	15/01/2013	2.000,00
* A01267	CONSCORVE, S.L.	PUNTA DEL SEBO	TRANSVERSALES	CONSERVACIÓN Y REPARAC. DE OBRAS E INSTALAC.	02/12/2011	16/12/2014	500,28
* A01278	LONJA HUELVA, S.L.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPLOTACIÓN DE LA LONJA DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/06/2012	27/09/2013	2.562,17
* A01280	FERTINAGRO SUR, S.L.	PUERTO EXTERIOR	PUERTO EXTERIOR	PANTALÁN PARA CARGA Y DECARGA DE GRANELES LÍQUIDOS	18/06/2012	26/06/2015	9.938,52
* A01282	GESTIONES Y SISTEMAS ECOLOGICOS, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	MANTENIMIENTO INDUSTRIAL, INC. LIMPIEZA INSTALAC. Y MONTAJES ANDAMIOS	10/04/2012	24/04/2015	810,00
* A01283	GRUPO HOSTELERO BONILLA, S.L.U.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. CENTRO	TERRAZA-BAR-CAFETERÍA	03/07/2012	24/07/2015	382,89
* A01287	HIELOS COSTA DE LA LUZ, S.L.	POLIGONO PESQUERO NORTE	POLÍGONO PESQUERO NORTE	FÁBRICA DE HIELO	19/07/2012	21/07/2013	750,00
* A01288	TODO PROYECTOS ALGARE, S.L.	PUNTA DEL SEBO	PUNTA DEL SEBO	MANTENIMIENTO Y SERVICIOS INDUSTRIALES.	12/07/2012	26/09/2015	250,14
* ME0004	RICARDO FUENTES E HIJOS CADIZ, S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/09/2012	31/12/2012	60,00
* ME0005	RICARDO FUENTES E HIJOS CADIZ, S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/09/2012	31/12/2012	60,00
* ME0026	MARISCOS COSTA DE LA LUZ, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/09/2012	31/12/2012	60,00
* ME0038	BARROSO Y CAÑON S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/09/2012	31/12/2012	60,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* ME0043	MARISCOS HERNANDEZ, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0046	TOLEDANO BORRERO, JESUS	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0047	COSTA PESCA RICO MAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0050	PESC. Y MAR. SANCHEZ DE LA CAMPA, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0051	TRAOLA S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0055	PESC. Y MAR. SANCHEZ DE LA CAMPA, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0058	DISTRIBUMAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0059	DISTRIBUMAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0060	JOSE SANCHEZ BLANCO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	23/09/2011	31/12/2012	60,00
* ME0061	JOSE SANCHEZ BLANCO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	23/09/2011	31/12/2012	60,00
* ME0062	JOSE SANCHEZ BLANCO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	23/09/2011	31/12/2012	60,00
* ME0065	PESCADOS Y MARISCOS M. MUÑOZ, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0066	MARISCOS COSTAONUBA 2001, S.L.U.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0067	DISTRIBUIDORA MARTI PEIX, S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2011	31/12/2012	60,00
* ME0068	DISTRIBUIDORA MARTI PEIX, S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* ME0069	MARISCOS MAREMAGNUM, S.L.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0070	MARISCOS MAREMAGNUM, S.L.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0071	MARISCOS MAREMAGNUM, S.L.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0072	TAJO RIVERIÑO, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0073	TAJO RIVERIÑO, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0074	MARISCOS PESCA, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0075	TARTESSOS MAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	29/05/2012	31/12/2012	60,00
* ME0078	FREIREMAR S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0079	FREIREMAR S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0080	MARISCOS ROBLES, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0081	FERNANDEZ DOMINGUEZ, MANUEL	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0082	PEREZ PERDIGONES, JOSE ANTONIO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0083	MARISCOS FRESCOHUELVA, S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0084	MARISCOS FRESCOHUELVA,S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0086	CARDENAS LOZANO, JOAQUIN	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0087	LAGUNAPEIXE, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	12/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0091	MARISCOS FRESCOHUELVA,S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0097	NEVADO Y MIGUEL PDOS. Y MCOS., C.B.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0098	NEVADO Y MIGUEL PDOS. Y MCOS., C.B.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0102	JUAN GONZALEZ TORRES, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00

Concesión	Titular	Zona	Subzona	Destino	Fecha Otorgamiento	Fecha Vencimiento	Total M ²
* ME0103	MARISCOS VELEZ, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0104	MARISCOS RUBIO S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0105	MARISCOS RUBIO S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0106	DOMINGUEZ GONZALEZ, CARMEN	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0108	GOMEZ JIMENEZ, ANTONIO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0109	GOMEZ JIMENEZ, ANTONIO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0116	P. Y M. HERMANOS FERNANDEZ, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0117	LOPEZ NAVARRO, JUAN ANTONIO	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0118	PAULAPESCA,S.A.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0120	MARISCOS JESUMAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/12/2011	31/12/2012	60,00
* ME0122	LOPEZ GORDILLO, ANA MARIA	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	13/02/2012	31/12/2012	60,00
* ME0123	TARTESSOS MAR, S.L.	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	EXPORTADORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	24/01/2012	31/12/2012	60,00
* MV0014	AS. EXPOR.PESCADOS Y MARISCOS	CENTRO	MUELLE DE LEVANTE. PESQUERO	VENDEDORES DE PESCADOS Y MARISCOS.	29/05/2012	31/12/2012	24,00

Si desea información adicional, por favor, visite www.deloitte.es

Deloitte se refiere a Deloitte Touche Tohmatsu Limited, (private company limited by guarantee, de acuerdo con la legislación del Reino Unido) y a su red de firmas miembro, cada una de las cuales es una entidad independiente. En www.deloitte.com/about se ofrece una descripción detallada de la estructura legal de Deloitte Touche Tohmatsu Limited y sus firmas miembro.

Deloitte presta servicios de auditoría, asesoramiento fiscal y legal, consultoría y asesoramiento en transacciones corporativas a entidades que operan en un elevado número de sectores de actividad. Con una red de firmas miembro interconectadas a escala global que se extiende por más de 150 países, Deloitte aporta las mejores capacidades y un servicio de máxima calidad a sus clientes, ofreciéndoles la información que necesitan para abordar los complejos desafíos a los que se enfrentan. Deloitte cuenta en la región con más de 200.000 profesionales, que han asumido el compromiso de convertirse en modelo de excelencia.

Esta publicación contiene exclusivamente información de carácter general, y Deloitte Touche Tohmatsu Limited, Deloitte Global Services Limited, Deloitte Global Services Holdings Limited, la Verein Deloitte Touche Tohmatsu, así como sus firmas miembro y las empresas asociadas de las firmas mencionadas (conjuntamente, la "Red Deloitte"), no pretenden, por medio de esta publicación, prestar servicios o asesoramiento en materia contable, de negocios, financiera, de inversiones, legal, fiscal u otro tipo de servicio o asesoramiento profesional. Esta publicación no podrá sustituir a dicho asesoramiento o servicios profesionales, ni será utilizada como base para tomar decisiones o adoptar medidas que puedan afectar a su situación financiera o a su negocio. Antes de tomar cualquier decisión o adoptar cualquier medida que pueda afectar a su situación financiera o a su negocio, debe consultar con un asesor profesional cualificado. Ninguna entidad de la Red Deloitte se hace responsable de las pérdidas sufridas por cualquier persona que actúe basándose en esta publicación.

© 2013 Deloitte, Advisory S.L.