



Ramón Fernández-Pacheco Monterreal:
"La creación de esta consejería constituye toda una declaración de intenciones por parte del presidente de la Junta" P4



Gerardo Landaluce:
"Algeciras cerró el año como puerto líder en el Mediterráneo de suministro de combustible a los buques" P33



Carlos Rubio: "El espacio ciudadano creado en el Puerto recibe unos 10 millones de visitas al año" P35



Pilar Miranda:
"Nuestro proyecto más relevante es transformar los 80.000 metros cuadrados del Muelle de Levante" P39

Tribuna de Andalucía

Periódico regional de información Económica y Empresarial de Andalucía

MARZO MMXXIII | 1,20€ | Andalucía

TRIBUNADEANDALUCIA.ES

Juanma Moreno firma con CEA, UGT-A y CCOO-A un nuevo Pacto social y económico por el impulso de Andalucía, el tercero que sellan desde 2020 P2



NUEVA ECONOMÍA

José Manuel Gómez,
Presidente del Consejo Andaluz de Relaciones Laborales.
Equilibrio de género en los consejos de administración P23



Montse Godoy,
CEO MG Talen.
El sector agroalimentario con Rostro de mujer P24



Manuel Alejandro Cardenete, Catedrático de economía.
Universidad Loyola.
Ferroviario: crónica de una salida anunciada P25



Gonzalo Juan Fernández-Sambruno,
Abogado Titular De Claver & Egler Abogados Y Mediadores Slp.
Los modelos de Compliance son confirmados como válidos por la Audiencia Nacional en cuanto a elemento de exoneración de la responsabilidad penal P31



Tribuna de Andalucía celebra sus primeros premios con un lleno absoluto P6

ESPECIAL PUERTOS, TRANSPORTES Y LOGÍSTICA

La autonomía energética y proyectos de innovación relacionados con la economía circular, objetivos de Atlantic Copper en 2023-2030 P10



El I Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (INSOAN) reclama infraestructuras vitales con las que preservar el medio ambiente en los territorios y ciudades de Andalucía P12

Berlín, el mejor lugar para atraer al turista internacional P60





Andalucía se sitúa como referente en el diálogo social y moviliza 9.000 millones para familias, jóvenes, pymes y autónomos



REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

El acuerdo firmado por el Presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno con CEA, UGT-A y CCOO-A es el tercer Pacto social y económico por el impulso de Andalucía, que sellan desde 2020 e incluye ayudas directas a familias vulnerables con menores, un bono de 200 euros por bajos ingresos o ayudas a pymes y autónomos.

Además, de los recursos destinados a sanidad, se fija un compromiso presupuestario mínimo de 3.370 millones para reforzar la atención primaria

“Andalucía da hoy un paso de enorme valor: vamos a desplegar el mayor escudo social y económico de nuestra historia”, ha destacado el presidente que ha informado de que el Gobierno andaluz movilizará casi 9.000 millones de euros en medidas de apoyo a familias, jóvenes, pymes y autónomos para hacer frente a la crisis social y económica, entre las que incluye el refuerzo de la Atención Primaria de la sanidad pública.

“El paso que da hoy Andalucía tiene un enorme valor. De un lado, la unión de las principales fuerzas vivas de nuestra tierra en busca de un mismo propósito: dar respuesta a este tiempo plagado de incertidumbres y dificultades. De otro, el mensaje directo que trasladamos a la sociedad andaluza. Su Gobierno autonómico y sus principales representantes económicos y sociales estamos y vamos a una: ayudar a los andaluces frente a esta crisis”, ha destacado Moreno.

Así, dicho pacto se sustenta en dos ejes fundamentales. Por un lado, un bloque de medidas de carácter urgente enfocadas a mitigar los efectos de la actual crisis económica en la sociedad andaluza y en su tejido laboral, así como a reforzar los servicios públicos esenciales. Y por otro, un programa de iniciativas a desarrollar en los próximos años, y que afectarán a múltiples ámbitos como la FP, el emprendimiento o la seguridad laboral.

En cuanto a las medidas urgentes que recoge el acuerdo, destacan, entre otras:

- Bono familia de ayudas directas a



aquéllas con menores en condiciones vulnerables y que se encuentren por debajo del umbral de pobreza severa. Se destinarán casi 119 millones de euros.

- Bono carestía de un único pago de 200 euros para familias con menores a su cargo e ingresos anuales inferiores a tres veces el IPREM vigente. La partida contemplada para este bono es de 12 millones.

- Garantías sobre nuevos préstamos hipotecarios para viviendas adquiridas por personas físicas de hasta 35 años, que adquieran su primera vivienda, nueva o usada, y que se destine a vivienda habitual. Se destinarán 20 millones de euros, ampliables en función de su alcance, y revisables para ampliar su ámbito de cobertura.

- Ayudas a pymes y autónomos especialmente afectados por el incremento del coste de la energía. Se destinarán a ellas 525 millones.

- Plan urgente de empleo juvenil, dotado con 70 millones, que busca facilitar y ofrecer a los jóvenes el acceso a nuevas oportunidades laborales.

- Plan para la Transformación digital y

la competitividad industrial de las pymes andaluzas, dotado con 240 millones de euros.

- Paquete especial de medidas para luchar contra la siniestralidad laboral por un importe de 2,2 millones de euros.

Junto a las medidas de impacto económico, y ya dentro del ámbito social, el acuerdo suscrito incluye un Pacto Andaluz por la Atención Primaria pública para reforzarla a todos los niveles, también en el presupuestario. Así, se establece que se garantizará a ella un mínimo de 3.370 millones de euros de los recursos que se destinan a sanidad en cada proyecto de presupuestos de la comunidad autónoma. En total, a través de todas estas medidas a implementar a corto plazo, el Gobierno andaluz prevé movilizar más de 4.430 millones de euros.

Al compromiso anual anteriormente citado en el ámbito de la asistencia sanitaria, hay que sumar los 1.064 millones que corresponden al conjunto de medidas sociales y económicas descritas. “Vamos a desplegar el mayor escudo social y eco-

nómico de nuestra historia”, ha subrayado Moreno.

Además, entre los ámbitos sobre los que impactarán las medidas que se proponen, destaca uno que supone una novedad respecto a los acuerdos anteriores, y que todas las partes coinciden en señalar como fundamental: la sequía.

Así, el texto del acuerdo incide en que es necesario “iniciar un nuevo impulso en la toma de decisiones que puedan favorecer a Andalucía en la generación y gestión de este recurso, tan importante en nuestra economía”. Por ello, las medidas de carácter económico incluyen destinar 60 millones a la “agilización de la ejecución de las iniciativas para mejorar la seguridad hídrica en Andalucía”, que deberá perseguir como objetivo “más recursos hídricos, infraestructuras y eficiencia en el uso del agua”, se apunta. “Este pacto es fruto de meses de negociaciones muy complicadas debido al contexto tan tensionado en el que vivimos. Pero, una vez más, Andalucía sabe dar respuesta, emergida y alentada en el marco del Diálogo Social, convertido en

seña de identidad del Gobierno andaluz”, ha añadido el presidente.

Además de las medidas urgentes que incluye este nuevo Pacto Social y Económico por el Impulso de Andalucía, se enumera una batería de iniciativas a desarrollar en los próximos años, cuyo impacto global se estima en otros 4.467 millones.

Entre otras medidas, destacan las relativas al fomento del emprendimiento, un gran Pacto por la Formación Profesional, una Estrategia de Seguridad Laboral, un Plan de Especial Atención a la Juventud, o la creación, en las próximas semanas, de un Comité de Análisis integrado por los firmantes de este pacto relativo a los fondos europeos.

Igualmente, se prevén acciones en materia de acceso a la vivienda, al fomento de la igualdad entre hombres y mujeres, a la lucha contra la pobreza infantil, o al incentivo de actividades deportivas.

El pacto concluye con el compromiso de iniciar el trámite parlamentario de la Ley de Participación Institucional en este primer semestre de 2023.



Ramón Fernández-Pacheco Monterreal:
“Hoy en día, ser sostenibles no es una opción, sino que es una obligación, tanto moral como ética y real”

ENTREVISTA

RAMÓN FERNÁNDEZ-PACHECO MONTERREAL
CONSEJERO DE SOSTENIBILIDAD, MEDIOAMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
¿Cuál es la finalidad de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul?

Esta nueva consejería, sello de Juanma Moreno, vela por nuestro entorno natural, que es tanto como afirmar que cuida nuestro presente para garantizar nuestro futuro y el de las siguientes generaciones de andaluces. De hecho, es una consejería muy transversal, en la medida en la que aborda cuestiones que inciden, ya sea de manera directa o indirecta, en prácticamente todas las consejerías restantes.

En mi opinión, la creación de esta consejería constituye toda una declaración de intenciones por parte del presidente de la Junta. Históricamente, la Consejería de Medio Ambiente de Andalucía ha estado vinculada a otras, pero para poder hacer frente a la realidad que vivimos, era necesario crear una dedicada plenamente a ello. En efecto, la economía azul, el medio ambiente y la sostenibilidad son tres conceptos muy europeos, muy internacionales, pero de los que se había hablado poco hasta ahora en Andalucía.

La verdad es que, desde el máximo respeto, siempre diré que tengo la suerte de estar en la consejería más bonita de toda la Junta de Andalucía.

La sostenibilidad es un término muy nuevo, pero que parece estar muy manido ¿Cómo encaja este concepto con el desarrollo industrial?

Es probable que el excesivo uso de la terminología pueda llevar a desvirtuar el propio concepto. Si yo tuviera que definir la sostenibilidad, la definiría como la capacidad de garantizar las necesidades del presente sin comprometer el futuro. Hoy en día, ser sostenibles no es una opción, sino que es una obligación, tanto moral como ética y real. El cambio climático es una evidencia y sus consecuencias las estamos pagando todos, no solo a nivel ambiental, sino también económico y social. Los ejemplos son palmarios: si no nieva en Sierra Nevada o si el ave asiática inunda nuestras costas cada verano, tenemos problemas económicos, sociales y ambientales. Es por eso por lo que, desde el rigor, el apoyo científico y técnico, así como desde la solvencia que nos da el conocimiento, tenemos que abordar la sostenibilidad como una manera de estar en este mundo de ahora en adelante para siempre.

En el sector de la industria es evidente la importancia de la sostenibilidad. En efecto, las industrias tienen que ser sostenibles o directamente no tendrán cabida en el territorio de Andalucía. Por ejemplo, la apuesta por la energía renovable es una apuesta clara del gobierno andaluz que acomete esta consejería. Recientemente, hemos cumplido el hito ambiental de la instalación de las fotovoltaicas y podemos decir con orgullo que somos de las pocas comunidades que hemos cumplido plazos y que, con todo el rigor de una legislación que es excesivamente burocrática, los proyectos han salido, y aquellos

que no han podido salir, no lo han hecho, pero ninguno se ha quedado sin respuesta.

En este sentido ¿Considera que el conflicto de Ucrania y todo lo puesto de manifiesto en el consumo de energías fósiles puede ser un punto a favor del cambio?

Sin duda, la guerra en Ucrania es un drama humanitario de primer nivel, que ha evidenciado la necesidad que tiene Europa de ser, en primer lugar, autosuficiente energéticamente y, en segundo lugar, de intentar hacerlo sin depender de las energías fósiles. Antes, estos dos conceptos estaban encima de la mesa, pero, tras la irrupción del conflicto, se han tornado en asuntos urgentes. Ahora, es una opción que nadie cuestiona y, afortunadamente, Andalucía está liderando ese camino. Estamos viendo cómo hay importantes apuestas empresariales por fuentes alternativas, como son el hidrógeno verde, las fotovoltaicas o la eólica. Además, considero que tenemos el derecho de intentar ser líderes e intentar capitalizar ese desarrollo porque Andalucía cuenta con un gran territorio, costas, mucho sol y viento. Lo tenemos absolutamente todo. Ahora bien, estamos a favor de que se pongan instalaciones fotovoltaicas o parques eólicos en nuestro territorio, pero no en cualquier sitio ni de cualquier manera. Ahí es donde entra la gestión de la sostenibilidad por parte de la consejería.

En política es común trabajar con la luz corta y se llevan a cabo acciones



necesarias para ese preciso momento. Sin embargo, la sostenibilidad requiere algo más de perspectiva.

Totalmente. En esta consejería estamos trabajando para las próximas generaciones de andaluces. Y es que, por ejemplo, cuando tiene lugar un incendio forestal que arrasa miles de hectáreas de masa arbórea durante semanas, la superficie quemada puede tardar un lustro en volver a ser como antes. De hecho, es posible que los resultados de la reforestación, la limpieza o los tratamientos realizados, no los lleguemos a ver nosotros.

Asimismo, en lo que respecta al cambio climático, otra de las vertientes de la consejería, soy consciente de que la Junta de Andalucía no va a lograr erradicarlo, por muy vehemente que sea yo defendiendo el asunto. Lo que sí es cierto es que, si todo el mundo piensa con la luz corta, y todos pensamos que los esfuerzos de esta consejería no van a ser suficientes para acabar con el problema, nunca podremos acabar con él. Es más, los problemas globales necesitan de muchas acciones locales, por lo que nuestras acciones sí pueden ayudar a ir frenando paulatinamente las consecuencias del cambio climático.

En cuanto a puertos, Andalucía cuenta con algunos muy importantes, tanto a nivel nacional como internacional, que concentran en un espacio delimitado una importante actividad industrial ¿Cómo se trabaja en ellos la sostenibilidad?

Cuando introdujimos en el discurso permanente de la Junta de Andalucía el concepto de economía azul, lo hicimos por el gran potencial que tiene el litoral andaluz. Y a lo largo de los más de 1000 km de litoral hay un eslabón que resulta crucial: nuestras instalaciones portuarias. En Andalucía contamos con puertos de primer nivel. Por un lado, están los puertos de interés general



del Estado: el Puerto de Algeciras, primero de España y uno de los primeros de Europa; el Puerto de Almería; el Puerto de Cádiz; el Puerto de Huelva, quinto a nivel nacional; el Puerto de Málaga; el Puerto de Motril y el Puerto de Sevilla. Por otro lado, contamos con una red autonómica integrada por 34 puertos de titularidad económica que albergan 52 instalaciones portuarias.

Los puertos no son ajenos a la actividad empresarial andaluza y en la actualidad, todos ellos han de convertirse o complementar,

a los parques industriales en términos de innovación, desarrollo tecnológico y potencial económico. Además, teniendo en cuenta que los puertos están situados por norma general en lugares privilegiados de los entornos urbanos, parece lógico que debamos abordar la ecologización de los mismos y apostar por la innovación, la digitalización, la economía circular y por una integración amable en los entornos urbanos. La barrera que tradicionalmente ha existido, esa valla física y psicológica que ha separado la trama urbana de la actividad portuaria, hemos de ser capaces de echarla abajo. Por ello, estamos trabajando para que los puertos sean sostenibles y sumen a las ciudades de cara al futuro.

Cabe destacar que los puertos de interés general del Estado están realizando inversiones significativas para la

descarbonización de su actividad y algunos de ellos, como es el caso del Puerto de Cádiz o el Puerto de Huelva, están invirtiendo en hidrógeno verde. Por su parte, en los puertos de titularidad que gestionamos desde la Junta de Andalucía se está apostando por la economía circular. Por ejemplo, este año contamos con la mayor partida destinada a la red portuaria, unos 17,7 millones de euros, para trabajar en la integración de los puertos en las ciudades. Entre las acciones que estamos llevando a cabo se encuentran: la creación de carriles bici, vehículos marítimos y terrestres 100% eléctrico, colocación de puntos de recargas, digitalización o *greenport*, entre otras.

¿Hay por parte de la administración autonómica controles para asegurar que el cambio sea real y no se caiga en meras acciones de *greenwashing*?

Nosotros cuando llevamos a cabo una obra, nos aseguramos de que, por ejemplo, todos los áridos empleados procedan de materiales reciclados. Además, en la anterior legislatura, la Junta aprobó el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030 y se destinaron 1700 millones de euros para ello. Ahora, nos encontramos en la segunda fase del mismo y seguimos trabajando para optimizar la climatización de los colegios con placas fotovoltaicas o el cambio de la flota de vehículos, entre otras muchas acciones. Nuestro trabajo incita de cierta forma a las empresas, además de que las divisiones de sostenibilidad en las empresas son, sin duda, las divisiones que más han crecido. Antiguamente, el que contaba con un departamento de sostenibilidad era el hermano pobre del Consejo de Administración. Hoy en día, todo lo contrario, una empresa que no hace nada por la sostenibilidad es una empresa de dudosa reputación.

¿Cree que el presidente ha decidido que el portavoz sea el consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul precisamente para remarcar la importancia de esta área?

Habría que preguntárselo a Juanma Moreno, no lo sé. No obstante, lo que sí te



Los puertos no son ajenos a la actividad empresarial andaluza y en la actualidad, todos ellos han de convertirse o complementar, a los parques industriales en términos de innovación, desarrollo tecnológico y potencial económico

puedo garantizar es que, si hay alguien convencido de que todo esto constituye una cuestión urgente y lo defiende con vehemencia como nadie, es él. Te garantizo que no hay Consejo de Gobierno en el que el presidente en su punto de orden del día no hable del medio ambiente o de las consecuencias que este conlleva. Realmente, si analizamos el concepto de medio ambiente o de sostenibilidad, vemos que se han demonizado hasta tal punto que hemos perdido toda perspectiva. No somos conscientes de que estos dos términos son fundamentales puesto que recogen los maravillosos entornos naturales, la biodiversidad, el agua, el clima, la calidad del aire, la propia sociedad o la economía... Desde luego, el presidente aboga por un discurso de la Junta de Andalucía que esté impregnado de esa filosofía.





Tribuna de Andalucía celebra sus primeros premios con un lleno absoluto



► La Fundación Cajasol fue el lugar elegido para celebrar los primeros galardones del medio de comunicación económico

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

El periódico líder en información económica y empresarial de Andalucía, Tribuna de Andalucía, celebró la primera edición de sus premios el pasado día 6 de marzo, en un marco incomparable como es la Fundación Cajasol, en Sevilla.



Casi trescientas personas acudieron a una gala que pretende ser de carácter anual y que, en su primera edición, ha contado con cuatro galardonados de excepción: Futuralga, como Mejor Iniciativa Emprendedora; La Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía, que se alzó con el Premio a la Mejor Iniciativa

Público-Privada; Sando, como Premio a la Trayectoria Empresarial y, por último, Migasa, que recogió el galardón a la Mejor Empresa.

Coincidiendo con el primer aniversario del periódico, Tribuna de Andalucía, quiso reunir a políticos, organizaciones empresariales, y demás personalidades

para homenajear aquellas iniciativas, empresas y personas que, de manera especial, han luchado y se han convertido en verdaderos referentes en la comunidad autónoma. Personas e iniciativas que, con valentía, han mantenido el pulso en tiempos convulsos y han apostado por Andalucía, generando valor.

La noche contó con una amplia



representación de la Junta de Andalucía pues, precisamente, Rocío Blanco, consejera de Empleo, fue la encargada de recoger el Premio a la Iniciativa Público-Privada por las distintas medidas efectivas

que se han llevado a cabo desde la consejería para apoyar a los autónomos andaluces, como la tarifa plana, desde 2029, hasta la cuota cero que ha entrado en Vigo este año 2023. Por su parte, Antonio

Sanz, consejero de Presidencia de la Junta, cerró el evento. La consejera de Salud y Consumo, Catalina García, también estuvo presente durante toda la velada, así como otros cargos del gobierno.

Antonio Pulido, presidente de La Fundación Cajasol dio la bienvenida haciendo referencia a la labor que realiza La Fundación, un lugar que apuesta por la cultura, por el debate y por la evolución, siendo un punto de referencia para todos los andaluces y ofreciendo una programación rica y variada, para todos los públicos, Asimismo,

elogió la labor que se ha realizado desde el propio medio en solo un año de vida, augurándole una larga vida.

Por parte, Montserrat Hernández, directora del Grupo, centró su discurso el año de vida del periódico y en los hitos conseguidos, haciendo especial mención a los convenios de colaboración con



todas las organizaciones empresariales de la comunidad autónoma, convenio que asegura una difusión del contenido mensual a todos los asociados de dichas organizaciones y mediante el cual Tribuna de Andalucía también se compromete a una difusión de todas aquellas noticias de interés.

Sin embargo, también aludió a los continuos comentarios de demonización hacia los empresarios que se suceden de manera reiterada los últimos meses desde diversos sectores, haciendo un llamamiento a la concordia y recordando que son precisamente los empresarios los que generan empleo y riqueza.

El broche musical corrió a cargo de Gonzalo Alhambra, con dos canciones espectaculares que emocionaron a todos los congregados. Un joven con un extraordinario talento que recordó a todos que Andalucía respira arte en cualquier esquina.

Todos los asistentes disfrutaron de un cóctel después de una gala ágil y corta donde lo importante fueron las personas asistentes y el disfrute de aquellos que quisieron acompañar al medio en esta primera edición de los Premios Tribuna de Andalucía, unos premios que darán mucho de qué hablar a lo largo de los años.



La autonomía energética y proyectos de innovación relacionados con la economía circular, objetivos de Atlantic Copper en 2023-2030



versiones necesarias para la transición energética, la movilidad sostenible y la digitalización”, apuntó la directora general.

Según Macarena Gutiérrez, “2022 ha sido un año en el que los precios de la energía han afectado de manera generalizada a la economía de los hogares españoles y también han supuesto un gran impacto en la cuenta de resultados de todo el sector industrial, no solo de España, sino de toda Europa”. En concreto, la directora general de Atlantic Copper se refirió a que los costes relacionados con la energía han supuesto para la empresa onubense 76,4 millones de euros (41% del total) debido a un incremento de los precios de cerca del 50% en el último año. En 2022, el 51% de la electricidad consumida provino de fuentes renovables y autogeneración y nuestro objetivo es que este porcentaje se eleve al 90% en 2030”, ha subrayado.

Macarena Gutiérrez volvió a recordar que, con todo ello, Atlantic Copper ha seguido posicionada en 2022 como una de las fundiciones de cobre más eficientes del mundo en cuanto a consumo energético por tonelada de cobre procesada, según los datos proporcionados por la consultora Wood Mackenzie.

Con todo, la facturación de la empresa metalúrgica ascendió a 2.325 millones de euros, obteniendo un margen operativo de 37 millones de euros -excluyendo los 66,3 millones de euros del impacto de la parada-, un 27% menor al obtenido en 2021, debido a los precios de la energía.

Sobre las inversiones previstas para este año, el proyecto CirCular será el gran protagonista con unos 310 millones de euros de inversión durante los 24 meses de construcción y será la base para los futuros proyectos de innovación que permitirán explorar nuevos desarrollos de negocios, que girarán sobre los metales críticos que la sociedad requerirá en las próximas décadas.

El mantenimiento, creación de empleo de calidad y la consolidación de proyectos como la FP Dual o la participación de Atlantic Copper en programas de retención de talento como LEAD (Líderes de Equipos de Alto Desempeño) o Transforma España serán, en el capítulo de Personas, otros ejes estratégicos de la Compañía en 2023.

Con relación a la Fundación Atlantic Copper, la directora general de la Compañía ha mostrado su enorme satisfacción por el extraordinario grado de implicación en Huelva y en las numerosas iniciativas educativas, medioambientales, culturales y deportivas que viene impulsando desde su constitución en 2009. En concreto, cerca de 6 millones de euros. Los capítulos Educación y Formación (38%), Social (21%) y Entorno Natural (20%) son los grandes beneficiarios de la actividad de la Fundación.

Atlantic Copper es una Compañía onubense, la mayor productora de cobre y de ácido sulfúrico de España, que genera en torno a 2.500 empleos directos, indirectos e inducidos. Su accionista es la empresa norteamericana Freeport-McMoRan, que cotiza en la bolsa de valores de Nueva York y está a la cabeza del ranking mundial de productores de cobre, es el primer productor de molibdeno y un importante productor de oro.

La autonomía energética, el impulso de proyectos de innovación relacionados con la economía circular y el mantenimiento y creación de empleo de calidad serán los pilares estratégicos en los que Atlantic Copper desarrollará su actividad en 2023, según ha destacado Macarena Gutiérrez, directora general de la Compañía onubense, en la presentación del balance de la empresa correspondiente al ejercicio 2022. “Trabajamos en un sector esencial para abordar los grandes desafíos del siglo XXI, donde los metales que producimos jugarán un papel fundamental para acometer las in-



Quique Dacosta, Hilario Arbelaitz, la Fundación Banco de Alimentos, el Consejo Regulador de las IGP Aceitunas Manzanilla y Gordal y el Hotel Colón Gran Meliá, premiados por la Escuela Superior de Hostelería de Sevilla

La Escuela Superior de Hostelería de Sevilla (ESHS), perteneciente al Grupo Lezama, ha celebrado su IV Gala de Premios Extraordinarios 2022, entregando reconocimientos a aquellas personas y entidades que, a través de la educación, de la investigación, de la sostenibilidad, de la comunicación o del turismo y la gastronomía están comprometidas con el progreso de una mejor sociedad y un mejor futuro para todos.

El director de la ESHS, D. Iñaki Echeveste destacó, en esta gala, que lo que comenzó en 1993 como iniciativa de D. Luis de Lezama para lograr una mayor profesionalización del sector, se ha convertido treinta años después en un movimiento, el movimiento ESHS, que hoy conforman más de 35.000 alumnos que actualmente llenan las aulas presenciales y on line, procedentes de más de 22 países en los 5 continentes.

Por su parte D. Luis de

Lezama, presidente del Grupo Lezama, destacó que uno de los valores que distinguen la particular manera de formar de la ESHS es cómo “pone a las personas en el centro” y señaló que la ESHS lleva treinta años haciendo lo que ya se ha realizado en la mayoría de Europa: “enseñar a hacer”, que es la única forma de acercar a los futuros profesionales a la realidad del sector y convertirlos en líderes formados en innovación, en gestión, en humanística y en nuevas tecnologías.

LOS PREMIADOS

MEJOR RESTAURANTE: El Restaurante Sobretablas.

MEJOR HOTEL: El Hotel Colón Gran Meliá.

MEJOR ALUMNI: Rocío Sutil - Diputada de Cohesión Social e Igualdad.

MEJOR PROFESOR: Armando Fernández-Aramburu, profesor de Nuevas Tecnologías Aplicadas y Tecnologías de la Información en la ESHS.

MEJOR EMPRESA AGROALIMENTARIA: El Consejo Regulador de las IGP Aceitunas Manzanilla y Gordal de Sevilla.

MEJOR EMPLEADO: Daniela Díaz.

MEJOR ENTIDAD COLABORADORA: Fundación Banco de Alimentos de Sevilla.

MEJOR EQUIPO DE SALA: Restaurante Lalola de Javi Abascal.

MEJOR CHEF: Quique Dacosta
MEJOR TRAYECTORIA PROFESIONAL: Hilario Arbelaitz del restaurante Zuberoa.

El I Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (INSOAN) reclama infraestructuras vitales con las que preservar el medio ambiente en los territorios y ciudades de Andalucía

Organizado por la Asociación de Promotores y Constructores de Sevilla (GAESCO) y el Palacio de Congresos y Exposiciones de Sevilla (FIBES), INSOAN ha contado con el apoyo institucional de la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento hispalense, el Ministerio de Transportes, Sostenibilidad y Agenda Urbana y Fadeco, entre otras instituciones y con el patrocinio de ACCIONA, Aqualia, FCC Construcción, AZVI y Martín Casillas.

El comisario del I Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (INSOAN), Juan Aguilera ha reclamado, durante la celebración del mismo, “infraestructuras vitales con las que preservar el medio ambiente en los territorios y ciudades de Andalucía”.

Por su parte la Consejera de Fomento, articulación del territorio y vivienda ha destacado cómo “este salón da visibilidad al sector, a la obra pública y a los proyectos que desde la Consejería impulsamos, siempre con el sello verde y con innovación proveniente de nuestras universidades”. Así mismo Pedro Fernández, presidente de la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), ha solicitado a las autoridades ayuda con la revisión de precios, “una problemática compleja para los contratistas de obra pública”.

El programa técnico de este primer salón ha contado con la conferencia inaugural a cargo de Julián Núñez, presidente de Seopan, sobre ‘La sostenibilidad como futuro en el sector de la construcción’ y más de una treintena de conferencias, en la que participan 42 acreditados profesionales que hablaron sobre agua, sostenibilidad en las infraestructuras, la movilidad y los transportes, sostenibilidad en los puertos y la economía azul y, finalmente, sobre la industrialización y nuevas tecnologías de la vivienda.

INSOAN ha contado con las ponencias de destacados conferenciantes profesionales de empresas como ACCIONA, Aqualia, AVRA, Ayesa, AZVI, Cimpra, Emasesa, FCC Construcción, Grato, Hidralia, Marea-Rusvel,



Martín Casillas, Licuas, Porcelanosa Grupo o Uretek y de expertos de instituciones como la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, la Autoridad Portuaria de Sevilla o la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

El Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (INSOAN) se ha presentado como una oportunidad excepcional de conocer los proyectos que se están abordando actualmente con las nuevas tecnologías en materia de infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas, tratamientos de agua salada, transporte, movilidad urbana, logística de los puertos, prefabricación de los edificios y elementos esenciales de la vivienda, así como los nuevos materiales ya disponibles para una construcción más sostenible.



Vanessa Muñoz Pineda, reelegida presidenta de Empresarias Sevillanas



REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

Empresarias sevillanas es una organización profesional, sin ánimo de lucro, para la defensa de los intereses empresariales y profesionales del empresariado femenino de Sevilla. Nace en el año 2015, con la misión de construir, proponer, in-

cidir y aplicar, desde el pensamiento crítico y el principio de igualdad de género, marcos teóricos, procesos y estrategias alternativas de desarrollo del colectivo empresarial al que representa, incidiendo en su participación equilibrada en el mundo de la empresa y la economía y en el crecimiento y consolidación de las empresas que dirigen y/o gestionan,

consiguiendo mejorar las oportunidades de las empresas lideradas por mujeres en el sector.

Vanessa Muñoz Pineda seguirá al frente de esta asociación como presidenta de la Junta Directiva compuesta por: Isabel M^a Gutiérrez Chaves y M^a Teresa Remesal Cabeza, como Vicepresidentas, María Dolores Cara Cals como Se-

cretaria General y Macarena Pérez Ocaña como Tesorera

Las vocalías estarán ocupadas por: Yolanda Hervás San Juan, Úrsula Barroso Pedrosa, Lola Ojeda León, Aránzazu Herrera Suárez, Mercedes Núñez Arcos y Sandra Jiménez Solís.

En su discurso de toma de posesión la recién reelegida presidenta recalcó el fuerte compromiso con la eficacia, eficiencia y transparencia en la gestión de la organización. “Este equipo reelegido hoy, representa a empresas y empresarias autónomas de distinta dimensión y diferentes sectores de actividad, lo que nos acerca a la heterogeneidad de los intereses empresariales y de género que como colectivo empresarial nos identifica. Y os aseguro que la ilusión sigue intacta. Cuando se creó Empresarias Sevillanas en 2015, sentí la emoción y la obligación de contribuir a su nacimiento. Hoy continuo asumiendo ese mismo compromiso, que ha derivado en la oportunidad de presidirla”, manifestó Muñoz Pineda.

La presidenta quiso poner énfasis en el trabajo realizado en los últimos cuatro años en los que “hemos conseguido tener voz cualificada y presencia en todo el tejido organizativo de la provincia, una representación fruto de un trabajo intenso y constante y que cada día deberemos abordar con mayores niveles de exigencia, para que nuestra influencia sea real y permanente en las distintas organizaciones y órganos en los que hoy participamos”.

Muñoz Pineda recalcó la importancia de trabajar en el fomento de las vocaciones empresariales como palanca de mejora del empleo de las mujeres de la provincia y en modelos de referencia en la implementación de la gestión de los recursos humanos desde la perspectiva de género. “Ayudar a toda aquella mujer que desee poner en marcha una actividad empresarial, proporcionándole los recursos, los contactos, y el calor que se requiere, es uno de nuestros pilares fundamentales”, argumentó.

Por último en su primer discurso en esta nueva etapa destacó los retos que suponen la innovación, las nuevas tecnologías, la internacionalización, la responsabilidad social empresarial, la gestión de empresas con perspectiva de género y el papel que la tiene para facilitar el presente y el futuro de los negocios en un entorno difícil como el actual.



Inés Rosales estrena en su sede de Huévar del Aljarafe una instalación fotovoltaica de 1336 paneles de la mano de Quántica Renovables

La centenaria marca de tortas de aceite Inés Rosales ha estrenado en su sede de Huévar del Aljarafe una instalación fotovoltaica de 1336 módulos fotovoltaicos que gene-

rará 708,1 kWp ejecutada por la ingeniería verde Quántica Renovables y que permitirá a la compañía disponer de un ahorro sustancial en su factura energética en los próximos 25 años.

Además de la optimización de

costes de la industria repostería sevillana, la instalación cuántica traerá consigo la mejora de la eficiencia energética y la descarbonización de los procesos productivos de Inés Rosales, ahorrando la emisión de 1.450 toneladas de CO2 a la at-

mósfera: el efecto de plantar 7.170 árboles en ese tiempo.

La empresa centenaria en la elaboración de Tortas de Aceite sin duda mejora su posición estratégica en el mercado y atraerá a más clientes que valoran la sostenibili-

dad y la responsabilidad ambiental. Además, la compañía cumple uno de los ODS y contribuye al cuidado del medio ambiente y al fomento del uso de energía renovable en su comunidad, siendo una instalación referente para la industria en Sevilla.



Innovación

Sostenibilidad

Seguridad

Conectividad

La dignidad y la honradez siempre fueron conceptos complejos. Complejos y subjetivos. La vara de medir con la que analizamos los comportamientos siempre es subjetiva, lo que para una persona significa actuar con dignidad y honradez, puede no serlo para otra. Ahora bien, siempre ha habido unos límites, una moralidad “básica” a la que todos los que vivimos en sociedad nos debemos, al menos en primera instancia.

Las últimas décadas hemos sido testigos de bochornosos episodios que han supuesto la deshonra de mucha clase política y empresarial, incluso bancaria, de nuestro país. Numerosos casos de corrupción, estafas, desmantelamientos económicos de instituciones e incluso sonados casos de consumo de prostitución han abiertos los telediarios y protagonizado portadas de periódicos en demasiadas ocasiones, sacando los colores a un país avergonzado que se ha esforzado por poner mecanismos de control mediante leyes y otros instrumentos para que estas prácticas quedaran en el pasado. Sin embargo, estos días nuestras islas despiertan con un escándalo que se actualiza por horas y donde esas actuaciones que acabo de mencionar son protagonistas. Políticos, corrupción, destituciones y dinero en una misma oración. Vivimos un *flash back*. Tristeza y bochorno.

El colapso de la honradez

Sin entrar en acusaciones o culpabilidades, porque eso le corresponde al sistema judicial (y porque es muy peligroso acusar sin tener la certeza y seguridad), me gustaría reflexionar acerca de la idea de “corromperse”. La mayoría de políticos, y ciudadanos en general, aseguran que ellos, bajo ningún concepto, se corromperían jamás, nunca “barrerían para casa” si nadie se enterara, y jamás serían devorados por la soberbia que te otorga el tener cierto poder. ¿Es eso cierto? ¿O todos somos, en cierta medida, corrompibles?

Que el poder corrompe siempre ha sido algo sonado, pero también que la persona que es honrada de verdad, lo es para siempre. Sigo siendo una romántica con el ser humano, y con la política, porque les digo honestamente que creo que la honradez es algo con lo que se nace, y hay personas enteras que jamás pasarían ciertos límites. Tal vez, nuestro fallo es pensar que todos actuamos bajo la misma moralidad. Y no, amigos, hay personas que nacen o aprenden a actuar

con picaresca, gente con ambición de lo que no es suyo, por abusar del poder que se les ha otorgado. Lo curioso de todo, es que ese poder se los ha dado el pueblo, en el caso de los políticos. Un poder que no es suyo, solo prestado, y que utilizan para fines personales. Lo mismo pasa con la soberbia, la vanidad y la supremacía. No olvidemos, queridos amigos, que un día estás en lo más alto del rascacielos, pero en poco tiempo puedes habitar el sótano, en cualquier ámbito de nuestra vida. Necesitamos educar en valores y humildad, al final, las personas somos el foco de todo: empresas, instituciones, sociedad.

Siendo políticamente incorrecta, como me gusta ser, hay una frase que afirma “no hay nada más peligroso que darle un cargo a un tonto”. Nada más que añadir.

Montserrat Hernández
Directora de Tribuna de Andalucía

A por Ferrovial...

OPINIÓN

MANUEL

PAREJO GUZMÁN

PROFESOR DOCTOR DE ECONOMÍA FINANCIERA Y CONTABILIDAD. UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE (SEVILLA)

 Manuel Parejo Guzmán, PhD

 @Manuel_Parejo

Estamos en un país donde las empresas deben pedir perdón por ganar dinero y donde se penaliza el hecho de ser una gran empresa.

Primero fueron las eléctricas, con un impuesto sobre las ventas, y no sobre el beneficio, que claramente no se adapta a la reglamentación europea.

Después fue el turno de las entidades financieras, con un impuesto discriminatorio y confiscatorio, que distorsiona claramente la competencia en el marco de la eurozona. Como bien explicó el consejero delegado de CaixaBank, Gonzalo Gortázar, durante su intervención en el III Observatorio de las Finanzas, «El impuesto no me lo han puesto a mí, sino a los 600.000 accionistas, incluida la Obra Social de La Caixa». No olvidemos

que una parte de los accionistas de CaixaBank son trabajadores y pequeños ahorradores, que invierten en acciones, planes de pensiones o fondos de inversión.

Ahora le toca a Ferrovial. Esta empresa ha tomado la decisión de cambiar su sede social de España a los Países Bajos, por una serie de motivos que explicaremos a continuación. A causa de esta legítima decisión se ha calificado a Rafael del Pino de codicioso, de querer esquivar el impuesto a las grandes fortunas, de poco comprometido con España e incluso se ha llegado a cuestionar su patriotismo. Pero quizás uno de los ataques más desafortunados ha sido el de cierta ministra, que ha acusado al empresario de aprovecharse de las ayudas públicas cuando las cosas van mal y marcharse a un paraíso fiscal para no pagar impuestos cuando las cosas van bien.

Este tipo de declaraciones, que denotan un claro desconocimiento de la situación empresarial, financiera y fiscal tanto de Ferrovial como de su presidente, solo contribuyen a generar inestabilidad y falta de confianza para cualquier inversor que pudiera pensar en invertir en España. ¿Es lógico que una ministra se refiera a los Países Bajos como paraíso fiscal? ¿Resulta razonable que un gobierno ponga trabas al libre movimiento de una empresa dentro de la UE? No creo que a la UE le haya gustado mucho la reacción del gobierno.

Estas declaraciones tan pobres, vehementes y poco fundamentadas, contrastan con las explicaciones ofrecidas por Francisco Polo, Director de Comunicación de la compañía, que ha demostrado ser un profesional de los pies a la cabeza. De manera magistral, educada y sosegada, sin responder a las descalificaciones recibidas de parte del ejecutivo, Polo ha sabido adaptar sus explicaciones al nivel del público profano en la materia, para dejar muy claro el mensaje de la compañía: Ferrovial no cambia de domicilio social para dejar de pagar impuestos en España, ni porque considere que España carece de seguridad jurídica, sino por motivos que tienen que ver con el acceso a la financiación en los mercados, de cara a garantizar el crecimiento de la compañía y la generación de valor y empleo futuro. No tengo dudas de que Polo, que ha actuado con la prudencia e inteligencia que se le presupone a un DIRCOM que representa a una gran compañía, se habrá guardado para sí mucho de lo que piensa acerca de la situación y de los ataques infundados que la empresa y su presidente están recibiendo.

¿Por qué cambia de domicilio realmente Ferrovial? Una compañía constructora de este tamaño, con un valor en bolsa de más de 20.000 millones de €, que factura unos 7.500 millones y con unos 24.000 empleados, es extremadamente intensiva en consumo de capital. Pensemos, por poner un ejemplo, que Ferrovial ganó en septiembre de 2022 una obra, como es la de la ampliación del metro de Toronto, valorada en más de 7.700 millones de €. Para crecer en un sector que maneja estas cifras y para alcanzar una determinada dimensión, resulta fundamental acceder a mercados financieros ágiles y líquidos. Del Pino, y la Junta general de accionistas si no se pronuncia en contra en su reunión del próximo 13 de abril, han decidido legítimamente buscar financiación en Wall Street. Cotizar en Wall Street a la vez que en España podría resultar complejo

y sobre todo gravoso en determinadas circunstancias. Iberclear, filial de Bolsas Mercados Españoles (BME), encargada de la compensación y liquidación de valores, no mantiene acuerdo con el Depositary Trust & Clearing Corporation (DTCC), que es la entidad que liquida y custodia los millones de transacciones diarias que tienen lugar en Wall Street. Sin embargo, Euronext sí permite cerrar las posiciones diarias de las compañías que operan de manera simultánea en Ámsterdam y New York, mediante un único depositario. Operar con un único depositario desde Ámsterdam supone un coste sensiblemente inferior a tener que hacer uso de dos depositarios, si se hubiera decidido seguir operando desde Madrid. Por lo tanto, el cambio de domicilio esta más que justificado y responde a un interés legítimo por generar valor a los accionistas de la compañía.

Hay quien piensa, que este movimiento responde a un interés codicioso de Rafael del Pino por tributar menos. La familia del Pino controla ya el 20,44% de Ferrovial a través de la sociedad patrimonial Rijn Capital, que está domiciliada y tributa en Ámsterdam desde 2008. Si el objetivo de este movimiento hubiera sido tributar menos como persona física, del Pino se habría decantado por trasladar su residencia particular a Países Bajos, y no la de la compañía. Por lo tanto, Rafael del Pino seguirá tributando por los 5,23 millones de euros anuales que percibió en el último ejercicio como consejero ejecutivo de la compañía y no eludirá tampoco el impuesto solidario a las grandes fortunas.

Atendiendo a estas explicaciones, parecería más lógico e inteligente dedicar esfuerzos y recursos a propiciar un posible acuerdo entre Iberclear y DTCC, que permitiera a otras empresas españolas acceder al mercado de capitales neoyorquino, y dejar de lado la obsesión por criminalizar y atacar a las grandes empresas, por el hecho de ganar dinero, generar valor y crear empleo.

Tribuna de Andalucía

Periódico regional de información Económica y Empresarial de Andalucía

Edición: Grupo de Comunicación TDC S.L.

Directora: Montserrat Hernández

Delegada: Celia Díaz

Secretaría de gerencias: Tamara Domínguez

Marketing y Tecnología: La Pepa Studio

Maquetación: Amidi Agencia

Contacto: direccion@tribunadeandalucia.es

redaccion@tribunadeandalucia.es

publicidad@tribunadeandalucia.es

nº 14 | Depósito Legal: SE 321-2022

Imprime: BERMONT

Andalucía gana casi 2.000 autónomos en febrero, frente a la pérdida nacional de 4.607 personas

► Lorenzo Amor, "Andalucía presenta buenos datos de empleo en febrero, lo que refleja un comportamiento muy diferente al que se está registrando a nivel nacional"

El Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) ha cerrado el segundo mes del año con un aumento interanual de 1.970 autónomos. En España, se ha registrado una caída de 4.607 trabajadores por cuenta propia. Así, la cifra total de trabajadores autónomos se ha situado en 3.311.051 trabajadores en España y en 563.417 en Andalucía.

Para el presidente de ATA, Lo-

renzo Amor, "Andalucía presenta buenos datos de empleo en el mes de febrero, lo que refleja un comportamiento muy diferente al que se está registrando en el conjunto Nacional".

Por provincias, en comparación con febrero de 2022, destacan Málaga, Cádiz y Almería, que han registrado un aumento de 1.984 autónomos (+1,6%), de 557 autónomos (+1,1%) y de 171 autónomos (+0,3%), respectivamente. Por su parte, se han registrado

descensos en Córdoba, que ha perdido 295 autónomos respecto a febrero del año pasado (-0,5%); en Granada (-226, -0,3%), en Jaén (-166, -0,4%), en Sevilla (-158, -0,1%) y en Huelva (-16, -0,1%).

"Andalucía va ganando 1.900 autónomos en el último año en términos interanuales. Sin embargo, en España hay una destrucción del tejido empresarial de más de 4.000 autónomos", ha resaltado el presidente de ATA, que cree que "hay que seguir perseverando en

medidas que faciliten la vida del tejido empresarial, apostando por eliminar trabas y trámites y, sobre todo, por poner a la empresa y al autónomo en el centro de las políticas".

En cuanto a los sectores de actividad, ha destacado el aumento de 1.431 personas (+3,2%) en actividades profesionales, científicas y técnicas, de más de 1.100 autónomos en construcción (+2%) y de 821 personas (3,7%) en actividades sanitarias. Por el contrario, destacan los descensos de casi 4.000 autónomos en el sector del comercio (-2,7%) y de 410 personas en hostelería (-0,7%).

ANDALUCÍA GANA 958 AUTÓNOMOS EN EL ÚLTIMO MES

En el último mes, Andalucía ha ganado casi 1.000 autónomos (958), lo que supone un incremento del 0,2% respecto a enero de 2023. En España, el aumento ha sido de 3.448 autónomos (+0,1%). Respecto al mes pasado, todas las provincias ganaron trabajadores por cuenta propia, destacando los aumentos de Málaga (+515, +0,4%) y de Cádiz (+167, +0,3%).

EVOLUCIÓN AFILIACIÓN, DICIEMBRE 2022- FEBRERO 2023

	DICIEMBRE 2022	FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	61.780	61.639	-141	-0,2
CÁDIZ	65.280	65.107	-173	-0,3
CÓRDOBA	54.033	53.773	-260	-0,5
GRANADA	67.454	67.174	-281	-0,4
HUELVA	29.020	28.929	-91	-0,3
JAÉN	42.248	41.991	-258	-0,6
MÁLAGA	128.600	128.450	-149	-0,1
SEVILLA	117.003	116.355	-648	-0,6
ANDALUCÍA	565.418	563.417	-2.000	-0,4
ESPAÑA	3.328.403	3.311.051	-17.352	-0,5

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023

EVOLUCIÓN AFILIACIÓN, FEBRERO 2022- FEBRERO 2023

	FEBRERO 2022	FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	61.469	61.639	171	0,3
CÁDIZ	64.430	65.107	677	1,1
CÓRDOBA	54.068	53.773	-295	-0,5
GRANADA	67.399	67.174	-226	-0,3
HUELVA	28.945	28.929	-16	-0,1
JAÉN	42.157	41.991	-166	-0,4
MÁLAGA	126.467	128.450	1.984	1,6
SEVILLA	116.514	116.355	-158	-0,1
ANDALUCÍA	561.447	563.417	1.970	0,4
ESPAÑA	3.315.658	3.311.051	-4.607	-0,1

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023

EVOLUCIÓN AFILIACIÓN, ENERO 2023 - FEBRERO 2023

	ENERO 2023	FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	61.582	61.639	58	0,1
CÁDIZ	64.940	65.107	167	0,3
CÓRDOBA	53.721	53.773	51	0,1
GRANADA	67.098	67.174	76	0,1
HUELVA	28.885	28.929	43	0,2
JAÉN	41.988	41.991	2	0,0
MÁLAGA	127.935	128.450	515	0,4
SEVILLA	116.309	116.355	46	0,0
ANDALUCÍA	562.459	563.417	958	0,2
ESPAÑA	3.307.603	3.311.051	3.448	0,1

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023

EVOLUCIÓN PARO, DICIEMBRE 2022- FEBRERO 2023

	PARO DICIEMBRE 2022	PARO FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	53.435	55.190	1.755	3,3
CÁDIZ	138.666	142.111	3.445	2,5
CÓRDOBA	62.664	64.838	2.174	3,5
GRANADA	77.658	80.924	3.266	4,2
HUELVA	42.314	41.164	-1.150	-2,7
JAÉN	43.107	46.334	3.227	7,5
MÁLAGA	136.439	141.345	4.906	3,6
SEVILLA	172.814	177.769	4.955	2,9
ANDALUCÍA	727.097	749.675	22.578	3,1
ESPAÑA	2.837.653	2.911.015	73.362	2,6

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023

EVOLUCIÓN PARO, FEBRERO 2022- FEBRERO 2023

	PARO FEBRERO 2022	PARO FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	58.099	55.190	-2.909	-5,0
CÁDIZ	154.325	142.111	-12.214	-7,9
CÓRDOBA	69.227	64.838	-4.389	-6,3
GRANADA	85.096	80.924	-4.172	-4,9
HUELVA	46.834	41.164	-5.670	-12,1
JAÉN	51.463	46.334	-5.129	-10,0
MÁLAGA	154.692	141.345	-13.347	-8,6
SEVILLA	190.223	177.769	-12.454	-6,5
ANDALUCÍA	809.959	749.675	-60.284	-7,4
ESPAÑA	3.111.684	2.911.015	-200.669	-6,4

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023

EVOLUCIÓN PARO, ENERO 2023 - FEBRERO 2023

	PARO ENERO 2023	PARO FEBRERO 2023	VARIACION	INCREMENTO (%)
ALMERÍA	54.397	55.190	793	1,5
CÁDIZ	142.628	142.111	-517	-0,4
CÓRDOBA	64.509	64.838	329	0,5
GRANADA	80.175	80.924	749	0,9
HUELVA	42.016	41.164	-852	-2,0
JAÉN	45.365	46.334	969	2,1
MÁLAGA	140.922	141.345	423	0,3
SEVILLA	178.133	177.769	-364	-0,2
ANDALUCÍA	748.145	749.675	1.530	0,2
ESPAÑA	2.908.397	2.911.015	2.618	0,1

Fuente: Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos-ATA- MARZO 2023



ATA y el Colegio Oficial de Logopedas de Andalucía firman un convenio de colaboración para fortalecer al colectivo



La Federación Nacional de Asociaciones de Trabajadores Autónomos (ATA) y el Colegio Oficial de Logopedas de Andalucía han firmado un convenio de colaboración para fortalecer al colectivo de logopedas autónomos andaluces y facilitar su trabajo diario.

Tras esta incorporación, ATA suma a los logopedas andaluces a su sectorial de sanidad, de la que ya forman parte el Consejo Andaluz de Colegios de Médicos, así como los consejos generales de farmacéuticos, médicos, fisios, podólogos, ópticos optometristas, psicólogos, dietistas nutricionistas y la Organización Médica Colegial, que actualmente asciende a 231.050 profesionales sanitarios.

“Con la firma de este acuerdo, pretendemos ayudar a los logopedas andaluces autónomos en su trabajo del día a día, no solo asesorándolos en cuestiones laborales o fiscales, sino dándoles in-

formación de ayudas, solventando las dudas que pueden tener con la entrada en vigor del nuevo sistema de cotización o ayudándoles a digitalizar sus servicios, bien a través de cursos formativos o tramitándoles la solicitud del Kit Digital”, ha señalado el secretario general de ATA, José Luis Perea, tras la firma del acuerdo.

Los logopedas autónomos andaluces necesitan asesoramiento actualizado que les dé certidumbre en su desempeño laboral. Muchas veces la información sobre sus derechos y obligaciones son confusas y desde ATA queremos asesorar a estos profesionales para que puedan ejercer su profesión sin sobresaltos y con máximas garantías para sus clientes. “También haremos nuestras sus reivindicaciones como prestadores de servicios en el ámbito de la salud, tanto pública como privada. Estos profesionales hacen una labor impagable para nuestra sociedad y debemos darle todo nuestro apoyo y esfuerzo”, ha

añadido Perea.

La decana del Colegio Oficial de Logopedas de Andalucía, Adela Corrales Guerra, se mostró muy satisfecha por el convenio de colaboración firmado con ATA que, en su opinión “*va a ser muy favorable para el colectivo de logopedas autónomos andaluces y estamos seguros de que va a servir para defender muchas de las reivindicaciones del Colegio de cara a la mejora de las condiciones de trabajo los logopedas autónomos*”.

Mediante este acuerdo, los logopedas autónomos del Colegio de Logopedas de Andalucía podrán beneficiarse de los acuerdos y servicios de ATA y contarán con su asesoramiento especializado, apoyo institucional y especialmente ayudarán a sus colegiados a que potencien sus negocios a través de la digitalización. De hecho, contarán con jornadas y cursos de interés para el colectivo autónomo.

La sectorial de sanidad de ATA, de la que ya forma parte el Colegio Oficial de Logopedas de Andalucía, tiene como objetivo la defensa institucional de los intereses de los profesionales sanitarios de la sanidad privada luchando por mejorar sus condiciones de trabajo, especialmente en sus relaciones con las aseguradoras y la adecuación de los baremos que estas abonan. El convenio está a disposición de los colegiados para que puedan ampliar información.

CEA y FAME, en defensa de la Igualdad entre hombres y mujeres como principio esencial para el crecimiento de Andalucía



► El número de empresarias andaluzas aumenta de forma sostenida en la región. La Igualdad es un factor clave para la competitividad y la productividad de las empresas, que están llamadas a una contribución decisiva en la transformación social



de empresarias fue del 14,6% frente al 3,5% registrado entre los hombres. En Andalucía el aumento fue más notorio: del 30,5% frente al 15,7% entre los varones.

Alonso sostiene que las empresas andaluzas están llamadas a una contribución decisiva en la transformación social. Tras la crisis económica y social derivada de la pandemia, que ha sido un “acelerador de procesos en la digitalización, la transición ecológica o la cohesión social, entre otros ámbitos, se evidencia una vez más el protagonismo y el potencial de las empresarias como creadoras de empleo y riqueza para Andalucía”. “Somos generadoras de oportunidades; palancas para que las empresas andaluzas ganen en densidad, dimensión y diversificación. Representando casi la mitad de la población activa, las mujeres somos un activo imprescindible para el tejido empresarial. Y es evidente que la diversidad suma dentro de las organizaciones”, añade.

El Consejo Empresarial de Igualdad de CEA es el órgano de consulta de la Confederación creado en el año 2018 para la interlocución directa con la Administración y el resto de agentes sociales en materia de Igualdad. Alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible que recoge la Agenda 2030 de Naciones Unidas, CEA promueve el compromiso de las empresas andaluzas como vehículos del cambio social. La Confederación es también miembro de la Red Andaluza de Entidades Conciliadoras (RAEC) promovida por el Instituto Andaluz de la Mujer.

Este 8-M, y en el marco de las actividades de su Gabinete de Prevención de Riesgos Laborales (PRL), CEA recopila los testimonios de profesionales andaluzas en puestos de responsabilidad en el ámbito de la Seguridad, la Salud y el Bienestar Laboral en el audiovisual “Liderando en PRL en las empresas andaluzas: con nombre de mujer”.

FAME, miembro de CEA, es la referencia del asociacionismo empresarial femenino en nuestra Comunidad, donde defiende el peso de las empresarias, la libertad empresarial y el impacto positivo indiscutible del talento de las profesionales en la productividad de empresas y pymes.

En vísperas del Día Internacional de la Mujer, y conforme a su trabajo y diálogo permanentes, la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA) y la Federación Andaluza de Mujeres Empresarias (FAME) insisten en que la Igualdad es un elemento esencial para la construcción de una sociedad andaluza más justa, competitiva y productiva. Así, la Igualdad es un factor clave para el crecimiento de nuestra Comunidad.

Desde FAME, cuya presidenta, la empresaria Ana Alonso, es también la presidenta del Consejo de Igualdad de CEA, se ensalza el aumento sostenido en el tiempo en el número de empresarias autónomas en Andalucía: del total de 564.555 empresarios autónomos en la región, -según la EPA del último trimestre de 2022-, 203.401 son mujeres (un 36,03% del total). A nivel nacional y a lo largo de la última década, el crecimiento en el número



CEA reedita el proyecto “Mejora de la Prevención de Riesgos Laborales y Fomento de la Cultura Preventiva”

► Junto al servicio de asistencia técnica gratuita, las empresas andaluzas pueden acceder a material especializado sobre riesgos psicosociales, técnicas de prevención para el trabajo en altura y enfermedades profesionales, entre otras materias

► El cumplimiento de la normativa en Prevención y el fortalecimiento del Bienestar Laboral, claves en las acciones del Gabinete de PRL de la Confederación

La Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA), de la mano del Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales (IAPRL), reedita el proyecto “Mejora de la Prevención de Riesgos Laborales y

Fomento de la Cultura Preventiva”, cuyo núcleo es la asistencia técnica profesional y gratuita a empresas, pymes y autónomos de nuestra Comunidad desde el compromiso con la Seguridad, la Salud y el Bienestar Laboral.

Financiado por el IAPRL, que

forma parte de la Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo de la Junta de Andalucía, el proyecto pretende ser un punto de encuentro para las empresas andaluzas; estas, al margen del servicio de consultas gratuito, pueden acceder a material especializado sobre

riesgos psicosociales, técnicas de prevención para el trabajo en altura, o enfermedades profesionales, entre otras materias.

Así, desde el Gabinete de PRL de CEA, que se integra en el Área Jurídica y de Relaciones Laborales de la Confederación, se facilita

a las empresas andaluzas el conocimiento y el cumplimiento de la normativa actual de Prevención, contribuyendo a una gestión comprometida de los equipos y fomentando la sensibilización en todos los sectores de actividad. Una amplia propuesta de actividades, jornadas y webinars especializados, así como la puntual edición de boletines informativos, noticias y eventos de interés, completa este abanico de servicios.

La responsable del Gabinete PRL de CEA, Lola Gessa, detalla: “El servicio de asistencia técnica, información y sensibilización en PRL gratuito de CEA está dirigido, fundamentalmente, a las pymes de nuestra región, que representan el 95% del tejido productivo. Nuestra vocación es procurarles el apoyo que precisen para el cumplimiento de sus obligaciones preventivas. Y, al mismo tiempo que facilitamos información y herramientas para una eficaz gestión preventiva, desde CEA nos volcamos en la divulgación de experiencias en positivo. Con ellas visibilizamos el compromiso de las empresas andaluzas con la cultura preventiva. Todo ello como estímulo para la apuesta empresarial por la Seguridad, la Salud y el Bienestar Laboral de las personas en sus desempeños profesionales”.

AJE Jaén ha celebrado la Asamblea Electoral en la que Antonio del Moral ha sido nombrado Presidente. Gema Pedrosa se ha despedido del cargo agradeciendo a sus compañeros de AJE, a quienes le han acompañado en este fin y comienzo de etapa y deseándole suerte a la nueva directiva.

Antonio del Moral toma el relevo de la asociación de la que entró a formar parte en el año 2010 con Mengisoft, empresa de la que actualmente es CO- Fundador. A lo largo de estos años ha participado activamente en AJE, formando parte de la Junta Directiva de AJE Andalucía desde 2018, ejerciendo actualmente de Secretario de Organización a nivel regional y ha ejercido como Secretario General tanto en el mandato del anterior presidente Miguel A. García Barroso como en el de Gema Pedrosa.

123Emprende ha sido el lugar de celebración del acto, donde Antonio del Moral ha puesto de manifiesto las líneas estratégicas para esta nueva legislatura: Di-

Antonio del Moral, elegido nuevo presidente de AJE Jaén



namizar las comarcas, inculcar la semilla del emprendimiento, afianzar alianzas con institucio-

nes, generar oportunidades para el tejido empresarial, apoyo y representación institucional para

los jóvenes empresarios de Jaén: “Debemos llevar a todos los rincones de la provincia de Jaén que

el ser empresario es una opción”. En cuanto a la junta directiva, el nuevo presidente de AJE Jaén ha querido mantener el equipo de Gema Pedrosa, un equipo de profesionales de diferentes sectores empresariales describiéndolos como “empresarios que aportan de manera desinteresada su tiempo, conocimiento y ganas en pro de construir una mejor provincia”.

En el acto, la Asociación ha estado arropada por representantes de la Diputación de Jaén, Ayuntamiento, Geolit, Fundación Estrategias, 123 Emprende, Partido Popular, Partido Socialista, Jaén Merece Más y Ciudadanos, así como de los patronos de AJE, Fundación Fulgencio Meseguer y Caja Rural de Jaén que han querido acompañar al presidente de AJE en su nueva andadura.

Fermín Albaladejo, presidente de CEAJE: “Los empresarios no queremos paguitas, sólo pedimos trabajar y que no se nos demonice”

En las últimas semanas, los empresarios han estado en la diana de todas las críticas: capitalistas, usureros, poco patrióticos y hasta codiciosos son algunos de los calificativos que el propio Gobierno de la nación le ha dedicado al tejido empresarial nacional. Los más viejos en esto de emprender lamentan las críticas y piden respeto, pero a aquellos jóvenes que, a pesar de las piedras en el camino, todavía quieren crear su empresa, estas declaraciones no les ayudan en nada.

Esta semana visitó Tenerife, Fermín Albaladejo, presidente de la Confederación de Jóvenes Empresarios (CEAJE), y lo hizo para presentar el proyecto de la asociación canaria, AJE Under 30, dirigido a las personas emprendedoras menores de 30 años. “Con un 30% de desempleo juvenil hay que apoyar las iniciativas de todo aquel que quiera emprender”, declaró.

Después de la que está cayendo y me refiero no solo a las críticas del Gobierno, sino también a las subidas impositivas y de costes de las empresas, ¿queda algún joven que quiera emprender?

Pues mire, a pesar del Gobierno no hay jóvenes que quieren emprender y que no han perdido ese empuje. No les voy a mentir. En los últimos cinco años, los datos son malos. Hemos perdido entorno a 110.000 empresarios menores de 40 años. Y es muy mal dato. La pandemia no ha ayudado, desde luego, pero es que la situación sigue igual. Los últimos datos del paro cifran en 17.000 las empresas que han bajado la persiana. Es lo que usted dice, el panorama no es muy halagüeño, pero le insisto, a pesar de ello hay jóvenes que sí quieren seguir y para ello estamos nosotros; para motivarles y este proyecto de AJE Under 30 va precisamente por este camino.

¿Cómo le sienta a un empresario que su propio Gobierno le diga que si se va de España no es patriota?

Bueno, es a lo que nos tiene acostumbrado, a demonizar al empresario cuando parece que aún no se ha enterado de que España es un país de pymes, de pequeños empresarios que se levantan todas las mañanas a abrir su negocio. Esa es España. El resto, un 2%, son grandes empresas. Por eso, para mí, empresarios son ese 98% que tira del carro de la economía y



del empleo del país, a pesar de que hay un 48% de pymes que están en pérdidas por la tremenda carga impositiva y la subida del SMI, que estoy de acuerdo en que había que subirlo, pero de forma sostenida en el tiempo.

Entonces, ¿equivoca el tiro el Gobierno?

Por supuesto, pero se equivoca en muchas cosas, porque al atacar directamente a Juan Roig [Mercadona] o Rafael del Pino [Ferrovial] al final nos ataca a todos. Ferrovial ha sido la primera, pero serán más porque la carga impositiva

que tienen las empresas y el marco regulatorio tan inestable hace que España genere mucha incertidumbre. ¡No quiero ni imaginarme lo que estarán pensando esas empresas que querían invertir en España!

¿Cuál es el principal problema que tienen las empresas en España ahora mismo?

Pues yo nombraría dos: la carga impositiva y la incertidumbre. Los autónomos no podemos estar todos los días leyendo el BOE. Son modificaciones constantes: la última ha sido la ley de

empleo que incluye un artículo que dice que se puede encarcelar a un empresario de 6 meses a 6 años porque tenga un falso autónomo. Esto es terrible, además de como dicen algunos expertos, una chapuza jurídica del tipo de la Ley del solo sí es sí. Nosotros estamos de acuerdo con que se acaben este tipo de contratos y somos los primeros que queremos que se acabe con la economía sumergida porque afecta a los empresarios que pagamos los impuestos. Pero ésta no es la manera.

¿Cuál sería entonces el marco ideal para emprender?

Aquel en el que conviva un marco regulatorio estable y una carga impositiva baja, es decir, alfombra roja no solo a los que quieran emprender sino también para aquellos que lo hayan hecho y están en fase de consolidación para que pueda seguir creciendo. Un autónomo que gana 1.600 euros no es rico ¿entonces porqué se le sube la cuota? Esto a corto plazo, a largo plazo es necesario y urgente entrar en el sistema educativo. Si a nuestros hijos no le enseñamos lo que es ser un empresario, ni cómo hacer un plan de negocios, es normal que después se equivoque o no quiera emprender. La FP dual no ha funcionado. Y las universidades públicas, que son muy buenas, deberían estar más coordinadas con la empresa. Hay que recordar que el empleo lo generan las empresas, no la administración pública. En definitiva, no queremos intervencionismo ni paguitas; so lo que nos dejen trabajar.



► La red cameral ha participado en el foro 'El modelo Almería, de desierto a mar agrícola' inaugurado por el presidente de la Junta

Cámaras Andalucía apoya el modelo económico de éxito de Almería

Cámaras Andalucía ha mostrado su apoyo al modelo económico de éxito de la provincia de Almería con su participación en el Foro "El Modelo Almería. De desierto a mar agrícola" celebrado en Sevilla organizado por La Voz de Almería con la presencia del presidente de la Cámara de Comercio de Almería, Jerónimo Parra, y la directora gerente de la red cameral andaluza, Mercedes León.

El Foro ha sido inaugurado por el presidente de la Junta de Anda-

lucía, Juanma Moreno, que ha resaltado el éxito de la provincia que está muy vinculado a la agroindustria, al mármol y al turismo, pero que también presenta un grado de diversificación importante.

Moreno ha puesto de relieve en su intervención que Almería es la zona más árida de España y de la Unión Europea pero ha sabido estimular su ingenio para hacer de su campo un provechoso mar agrícola que brilla por la eficiencia en el uso de cada gota de agua y por la excelencia de sus frutas y hortalizas.



Encuentro con la ministra de Transportes para avanzar en la mejora de la conexión Sevilla-Cádiz

► Javier Sánchez Rojas y Francisco Herrero abordan con Raquel Sánchez las necesidades de mejorar las infraestructuras para el desarrollo empresarial de ambas provincias tras la presentación del tercer carril de la AP4

La red cameral andaluza sigue trabajando, junto a las Cámaras de Comercio de Sevilla, Cádiz y Jerez, por la mejora de las comunicaciones entre ambas provincias en favor de su desarrollo económico y empresarial y en este contexto los presidentes del Consejo Andaluz de Cámaras, Javier Sánchez Rojas, y de la Cámara de Sevilla, Francisco Herrero, han mantenido un encuentro de trabajo con la titular del Ministerio de Movilidad, Transportes y Agenda Urbana,

Raquel Sánchez, con el objetivo de seguir avanzando en la mejora de las infraestructuras viarias entre ambas provincias tras la presentación del nuevo tercer carril de la AP4 en ambos sentidos que impulsará el Gobierno entre Sevilla y Las Cabezas de San Juan, junto a tres nuevos enlaces a la altura del aeropuerto de Jerez, El Cuervo y Las Cabezas de San Juan. El objetivo es aliviar la saturación de tráfico que sufre esta autovía desde el fin de su peaje.

Desde las Cámaras de Comercio apoyamos las mejoras en estas

conexiones que son fundamentales para el desarrollo empresarial, el crecimiento económico y la competitividad del tejido productivo de ambas provincias, además de mejorar la movilidad y la sostenibilidad.

La ministra ha anunciado una inversión de 275 millones para la construcción de 40 kilómetros de un tercer carril en la AP4 entre Sevilla-Las Cabezas, junto a los nuevos enlaces y la mejora de su firme en todo su trazado actual, obras que se ejecutarán durante los próximos seis años.

Begoña Romero: “Emprender siempre es duro y es de valientes”



ENTREVISTA

BEGOÑA ROMERO
 GERENTE DE
 TRANSFRUTALLA S.L

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Usted es gerente de una empresa familiar que tiene ya más de medio siglo de vida. Como mujer ¿qué cree que aporta usted a la empresa?

Siempre he tenido una voluntad creciente de formar parte de la empresa familiar y poder aportar lo mejor de mí, aún siendo un sector muy masculinizado.

Desde el principio me he enfrentado a duras jornadas laborales, competencia, mucha exigencia y la responsabilidad de obtener resultados positivos.

He alentado a la participación y le he dado mucha importancia a la comunicación interpersonal.

Apuesto más por la cooperación que por la competencia interna, fomentando el trabajo en equipo, nunca he visto la delegación como una amenaza.

Aporto un Liderazgo participativo, proyectos, responsabilidad, visibilidad, motivación, resultados, una habilidad enorme para mantener la calma y tomar decisiones en momentos complicados.

Además de gestionar esta empresa ocupa cargos directivos en la Confederación de empresarios de la provincia de Cádiz y preside la Comisión de Trabajo sobre la empresa familiar. ¿Es usted una rara excepción? ¿No hay techo de cristal que se le resista?

El término "Techo de Cristal" es un término reivindicativo en las políticas de igualdad, yo lo defino como las barreras que restringe el progreso profesional de las mujeres dentro de la empresa.

Quizás me consideras una rara excepción por la falta de visibilidad que tenemos las mujeres directivas, pero no lo soy. Para romper el techo de cristal tenemos que tener a toda una sociedad poniendo de su parte, algo que resulta hoy en día aún complicado.

A lo largo de mi vida laboral me he encontrado con todo tipo de personas, desde las que no les interesan tratar con mujeres por sentirse superiores a tener la suerte de coincidir con personas concienciadas con la igualdad y dispuestas a dar las mismas oportunidades a hombres y mujeres para ocupar puestos directivos y esas oportunidades hay que aprovecharlas por supuesto trabajando mucho y demostrando que estamos preparadas para hacerlo bien.

Yo intento no pensar en el techo de cristal; en mi día a día laboral, me caigo muchas veces, pero vuelvo a levantarme, siempre hay que transformar ese contratiempo en un aprendizaje y volver a intentarlo con más ganas y motivación que la primera vez hasta conseguirlo. Nadie dijo que llegar fuera fácil.

Y en todo este camino ¿a qué cosas ha tenido que renunciar?

Las estadísticas dicen que más del 56 % de las mujeres renuncian a su carrera profesional por ser incompatible con la conciliación familiar ya sea cuidar hijos, familiares dependientes, padres, etc.... Yo formo parte del otro porcentaje, del que ha sacrificado más lo personal y familiar que lo profesional. He renunciado a muchas cosas, pero lo que más duele cuando te paras a pensarlo, ha sido dejar de pasar tiempo con mi familia, tiempo que ya no vuelve... no debería ser así.

Todavía queda mucho camino que recorrer para conseguir que esto no pase y poder conciliar mejor la vida personal, familiar y laboral facilitando que cualquier persona trabajadora pueda mantener al mismo tiempo una carrera profesional plena y a la vez ejercer su derecho al cuidado de su familia, su formación o incluso el disfrute de su ocio y tiempo libre.



Para romper el techo de cristal tenemos que tener a toda una sociedad poniendo de su parte, algo que resulta hoy en día aún complicado

¿Qué piensa de que haya leyes que impongan la paridad en los puestos directivos de las empresas?

Siempre he sido partidaria de reconocer el mérito, las ganas, el trabajo y el talento a cumplir con unas cuotas, pero como hay opiniones de todo tipo, tengo que reconocer que es positivo que existan estas leyes que impongan la paridad en los puestos directivos, porque gracias a ellas muchas mujeres han tenido la oportunidad de acceder a puestos que de otra manera no hubieran ocupado y así demostrar que están preparadas para afrontarlo y hacerlo igual o mejor que si lo ocupara un hombre.

En este periódico contamos decenas de casos de jóvenes emprendedores en Andalucía. ¿Cree que ahora mismo es fácil emprender un proyecto empresarial?

Emprender siempre es duro y es de valientes. Hoy en día hay más ayudas de entidades públicas y privadas que hace unos años; si bien, aunque es importante la ayuda económica considero prioritario tener una buena idea, desarrollar ese proyecto y defenderlo para que crezca y poder vivir de ello. Desgraciadamente el porcentaje de éxito de los proyectos de emprendedores sigue siendo todavía bajo, por ello, el nivel de formación y su experiencia previa son dos factores relevantes que sin duda, aumentan las probabilidades de éxito.

Es mucho mejor intentarlo que quedarse con las ganas.

OPINIÓN

JOSÉ MANUEL GÓMEZ MUÑOZ
PRESIDENTE DEL CONSEJO
ANDALUZ DE RELACIONES
LABORALES

Equilibrio de género en los consejos de administración

En la primera semana de marzo de 2023, el Consejo de Ministros ha aprobado el Anteproyecto de Ley Orgánica de representación paritaria de mujeres y hombres en los órganos de decisión, que tiene entre otros objetivos, cumplir con las directrices de la Agenda 2030 de Naciones Unidas para garantizar a las mujeres las mismas oportunidades que los hombres en el empleo, el liderazgo y la adopción de decisiones a todos los niveles. Lo ha hecho en medio de una crisis política, institucional y jurisdiccional derivada de los efectos aplicativos en el marco del derecho penitenciario de la Ley Orgánica 10/2022, de 6 de septiembre, de garantía integral de la libertad sexual, conocida en los medios de comunicación como la ley del “sólo sí es sí”.

Esta coincidencia de eventos de naturaleza política, que no nos parece casual, nos mueve a realizar algunas reflexiones sobre un tema recurrente desde la década de los setenta del siglo pasado en la epistemología jurídica, la crítica al uso alternativo del derecho, esto es, al debate entre las tesis anglosajonas clásicas según las cuales los derechos fundamentales constituyen límites absolutos para el ejercicio del poder político, o la tesis constitucionalista francesa, según la cual los derechos humanos constituyen un programa de gobierno. Este es el debate real de tintes desorbitados que puede adquirir la aplicación apresurada de esta Ley en la parrilla informativa, y conducir a exacerbados debates estériles.

El Anteproyecto de Ley Orgánica pretende transponer, aunque no es ésta su única finalidad, la Directiva (UE) 2022/2381 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de noviembre de 2022, relativa a un mejor equilibrio de género entre los administradores de las sociedades cotizadas y medidas conexas, con lo que España adquiriría una posición adelantada a la hora de incorporar a su ordenamiento las normas y recomendaciones internacionales relativas a la igualdad de género teniendo en cuenta que el plazo de transposición de la Directiva no finaliza hasta 2026. La cuestión es si están justificadas las prisas -apenas cuatro meses tras su aprobación- especialmente bajo condicionantes de tipo político electoral, en un tema tan sensible y de tanta trascendencia como el que trata la Directiva. Este enfoque de política de igualdad es tan sumamente sensible que debería ser objeto de una reflexión profunda por sus múltiples implicaciones en nuestro singular mercado de trabajo donde los techos de cristal son abundantes en buena parte de los sectores más productivos de nuestra economía. ¿No sería mejor centrar los esfuerzos en remover de manera efectiva esos techos de cristal antes de imponer apresuradamente una promoción forzada de consecuencias lesivas para las mujeres como género subrepresentado?



Como declara el propio gobierno, la nueva norma busca garantizar la representación efectiva de las mujeres en el ámbito político, por lo que va más allá del ámbito técnico que circunscribe la Directiva. Sin duda alguna esto es necesario, imprescindible. Para ello, modifica la legislación electoral con el fin de establecer la obligatoriedad de las listas cremallera (candidaturas integradas por personas de uno y otro sexo ordenadas de forma alternativa) en las elecciones de miembros del Congreso, Senado, Parlamento Europeo, asambleas autonómicas, municipios, consejos insulares y cabildos insulares. Consideramos esencial este mecanismo de reparto de puestos representativos, pero dudamos mucho que a las alturas de 2023 la Ley Orgánica pueda aprobarse sin poderosas disposiciones transitorias que permitan las adecuaciones necesarias a las situaciones reales de infrarrepresentación de las mujeres en municipios, consejos y cabildos. Aquí surge el debate y crítica al uso alternativo del derecho. ¿Se han creado previamente las condiciones

efectivas que permitan que las mujeres estén en disposición de formar parte de la cremallera electoral? Nos tememos que falta aún un largo camino por recorrer, lamentablemente, para conseguir este objetivo.

El Anteproyecto traslada al máximo órgano ejecutivo del Estado, el Consejo de Ministros, el principio de representación equilibrada, consistente en que ningún sexo debe tener una presencia inferior al 40% de los puestos en dicho órgano. Este principio se aplicará a la hora de nombrar a las personas titulares de las vicepresidencias y de los ministerios. En el ámbito de la Administración General del Estado, los órganos superiores y directivos (por ejemplo, las secretarías de Estado, las subsecretarías y las direcciones generales) de cada ministerio deberán incorporar también este principio en los próximos cinco años. La obligación se extenderá a todas las entidades del sector público estatal. Esta propuesta no parece de especial dificultad, si tenemos en cuenta que el número de órganos es limitado y que en la

actualidad existen incluso Administraciones con subrepresentación de hombres.

Los problemas se presentarán, sin duda, cuando constatemos que aún no se han alcanzado en los ámbitos de la sociedad civil los estándares de paridad que serían deseables antes de una aplicación inmediata de la Ley. El anteproyecto de ley incorpora el mencionado principio de representación equilibrada a distintos ámbitos de la sociedad civil, especialmente el empresarial. Actualmente, la presencia de mujeres en los consejos de administración de las sociedades cotizadas en España se sitúa en el 29,3% (357 consejeras de un total de 1.220), y se limita al 19,6% en el caso de la alta dirección (excluidas altas directivas consejeras). Si no se establecen medidas materiales tangibles para revertir estos porcentajes, a través de una promoción real y efectiva de las carreras profesionales de las mujeres, alcanzaremos objetivos alternativos de derecho con la aplicación de esta ley, siempre que no puedan encontrarse mujeres suficientemente cualificadas para alcanzar los porcentajes legalmente establecidos. Y esto perjudicará exclusivamente a las mujeres como colectivo subrepresentado.

Esto es lo que ocurrirá en el caso de los consejos de administración de las sociedades cotizadas y de las entidades de interés público que tengan más de 250 trabajadores o una cifra de negocios de más de 50M€ o un activo superior a 43M€, pues deberán tener una composición acorde con este principio, de modo que el número de mujeres no podrá ser inferior al 40% del total de los miembros del consejo. Para lograrlo, deberán adaptarse los procesos de selección para asegurar el cumplimiento de esta disposición, debiendo, en caso de empate entre varios candidatos, elegir al del sexo menos representado en el consejo. Las sanciones graves a estas sociedades no serán el camino para resolver el problema. Y lo mismo sucederá con las juntas de gobierno de los colegios profesionales, que además deberán incluir en su memoria anual el número de miembros desglosados por sexo y, en caso de no alcanzar el porcentaje establecido, aclarar los motivos y las medidas adoptadas para alcanzarlo, lo que alcanzará tribunales, jurados y órganos colegiados constituidos para otorgar premios o condecoraciones de la Administración General del Estado o entidades integrantes del sector público institucional estatal o cuando sean presididos por representantes de aquéllas.

En definitiva, habría que haber trabajado mucho más para lograr la igualdad real entre hombres y mujeres en todos estos ámbitos de aplicación de la Ley, antes de pretender colgarnos la medalla de ser los primeros en transponer una esencial Directiva comunitaria que podría verse frustrada en sus fines esenciales e imprescindibles por hacer indebido uso alternativo del derecho. Y, mucho nos tememos, serán las mujeres como colectivo en los distintos ámbitos productivos e institucionales las que paguen reputacionalmente estas prisas electoralistas.



timas décadas han ampliado su participación en la agricultura. El número de hogares dirigidos por mujeres también ha aumentado a medida que más hombres han emigrado a las ciudades. Como cuidadoras principales de sus familias y comunidades, las mujeres son responsables de proveer alimentos y nutrición, y son el nexo que vincula las explotaciones agrícolas y los comedores de los hogares.

Mientras la comunidad mundial procura alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) —entre ellos, el ODS 2, cuyo propósito es poner fin al hambre y la malnutrición a más tardar en 2030— las mujeres pueden convertirse en los agentes del cambio fundamentales en los ámbitos de la agricultura, la nutrición y el desarrollo rural. Con un mejor acceso a la información, la capacitación y la tecnología, ellas pueden transformar la producción y el consumo de alimentos para que la tierra y los recursos se utilicen de

El sector agroalimentario con Rostro de mujer

manera sostenible.

Hoy me centraré en los rostros de mujeres que día a día hacen de un sector agroalimentario en España más competitivo. En la actualidad muchas mujeres son gerentes de almazaras el ejemplo de Beatriz Castilla de Finca Las Manillas, o María Del Mar Manrique, Gerente de la Cooperativa Puerta las Villas, (hace años impensable ver a una mujer en estos cargos directivos). La mujer no sólo ocupa ya puesto de relevancia, la parte técnica como directoras de calidad es un ejemplo en Paqui López Moreno de Eurocastell “La Paqui”, un duende de persona que pone a su equipo por encima de todo, es compañera más que responsable, un verdadero ejemplo a seguir para la alta dirección, en momentos donde debemos pensar en las personas que son el valor más intangible y necesario para las empresas. En esta pequeña selección quiero nombrar a Paula Fernández, técnico de calidad de Aceites Echinac a Úrsula López “el alma” de la administración de la misma empresa, a Pepa Fuentes la sabiduría de la experiencia.

Nombres como Rosa Vaño, Lola Sagra, Stella Venucci (Argentina), Susana y Esperanza de CASI, Imene Trabesi Trigui, Beraat Ozcelik (desde Turquía) Maria del Carmen co-gerente de Salazones y Ahumados Cobasal. Quiero hacer mención a María Simarro y Libia de Kiwa España que son la “luz” de muchos auditores de calidad

Me dejo muchas, pero muchas sin nombrar, mujeres maravillosas en especial a esas jornaleras, ganaderas, recolectoras operarias de envasado, auditoras, administrativas etc. que con sus manos cuidan del campo para tener alimentos en la mesa de todos nuestros hogares.

En definitiva, el campo tiene rostro de mujer.



OPINIÓN

MONTSERRAT GODOY

CEO DE MG TALENT.
DIRECTORA DE RRHH.
CONSULTORA ESTRATÉGICA
DE EMPRESAS
AGROALIMENTARIAS.

 Montse Godoy

 @montserratgodoy

El pasado 8 de marzo fue el día Internacional de la mujer, aunque nuestra lucha sigue aún debemos defender un feminismo desde el respeto entre mujeres y hombres. Las mujeres son la columna vertebral de la economía rural, especialmente en los países en desarrollo, ya que ellas representan casi la mitad de los agricultores del mundo, y en las úl-



Ferrovial: crónica de una salida anunciada

Parto de la base y quiero dejar claro, que hubiese preferido que esto no hubiera ocurrido. Pero lo que está siendo un sinsentido es el vodevil en el que se ha convertido una decisión empresarial. La Constitución Española, recoge en su artículo 38, la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado. Los poderes públicos garantizan y protegen su ejercicio y la defensa de la productividad, de acuerdo con las exigencias de la economía general y, en su caso, de la planificación. Es decir, una empresa es soberana a la hora de tomar sus decisiones estratégicas y de política empresarial. Pues parece que esto no es así.

A principios de este mes, Ferrovial, una de las empresas líderes en construcción de infraestructuras, cotizada en Bolsa y perteneciente al selecto club de empresas del índice bursátil IBEX 35, anunció que trasladaba su domicilio social (y por lo tanto el fiscal) a Países Bajos. Saltaron todas las alarmas en el gobierno de España y aún sigue la tormenta. Ferrovial llevaba preparando su salida de España desde hacía más de una década. Más aún, ya estaba en la práctica fuera de España: en el año 2021 el 82% de sus ingresos los obtuvieron fuera de España; el 90% del valor

OPINIÓN

**MANUEL
ALEJANDRO
CARDENETE**
CATEDRÁTICO DE ECONOMÍA
UNIVERSIDAD LOYOLA

 Manuel Alejandro Cardenete

 @macarflo

del capital estaba ya en el exterior, y un 93% de sus inversores institucionales eran internacionales. Lo único que le unía a España era ya su domicilio social.

Su actividad productiva en Estados Unidos -aeropuerto JFK en Nueva York- o Reino Unido -aeropuerto de Heathrow en Londres- por citar un par de ejemplos, son una muestra de lo que ya era Ferrovial. Si en este contexto, la empresa quería incrementar su financiación cotizando en el mayor parqué

bursátil, el de Wall Street, su paso intermedio por Países Bajos, donde las restricciones para saltar al otro lado del Atlántico son más benévolas, hacía que la decisión pareciera clara. Si a este contexto le sumamos que, en el año 2021, el gobierno español endureció su tributación para dividendos internacionales repatriados, pasando del 100% de exención al 95% en el cobro de dividendos y plusvalías de filiales, provocando una doble imposición -una en el país de la actividad y otra en España-, Ferrovial estimó para ellos un impacto de 39 millones de euros dicha decisión.

Y es que el capital es egoísta. El dinero no entiende de patria. Entiende de beneficios positivos que favorezcan la viabilidad de la empresa. Y en un contexto donde ya los que tienen que tomar las decisiones las toman, no desde Madrid, sino desde Nueva York o Taipéi, no se le puede obligar a una empresa a que renuncie a seguir creciendo.

Y es que en España, sólo en el presente año, el gobierno ha creado cinco impuestos de nuevo cuño: el Impuesto a las grandes fortunas, el Mecanismo de Equidad Intergeneracional de pensiones, el Impuesto a la Banca y Energéticas y el Impuesto por Envases de Plástico no Reutilizables. Si esto no fuera suficiente, se han instaurado un nuevo

mínimo tributo en España del 15% para multinacionales para facturaciones por encima de 750 millones de euros en el Impuesto de Sociedades, se han incrementado las Cuotas para Autónomos y se ha subido el IRPF para rentas altas, por señalar lo más destacado.

Y en este contexto nos encontramos que esta situación podría repetirse, tanto en cuanto las grandes empresas del IBEX 35 facturan el 70% de su negocio en el exterior. Por lo que demonizar a las empresas y a los empresarios, lo que puede terminar provocando es la huida de los mismos. Y es que esto mismo lo acabamos de ver en España. En los últimos cinco años, el balance de fuga de sedes sociales -y fiscales- en Cataluña ha sido de una pérdida de 4.671 empresas de las que doce eran cotizadas, derivada de la inestabilidad política.

Yo creo que vendría bien recordad la famosa frase del malogrado presidente norteamericano J. F. Kennedy, “no preguntes que puede hacer el país por ti, sino pregunta que puedes hacer tu por el país” y parafraseando decir “no preguntes por qué una empresa española se traslada a Países Bajos, y preguntate por qué una empresa de Países Bajos no se viene a España”. Lo mismo así damos con la clave de bóveda.



Sin miedo

Si algo me han enseñado la experiencia y los años de profesión ha sido a vivir sin miedo y sobre todo a VIVIR, si, con mayúsculas.

Recientemente he sido galardonada con el European Award en Medicina Intensiva, un reconocimiento que agradezco profundamente y del que me siento especialmente orgullosa. Muy pocos ven las horas y el sacrificio detrás de un logro. Para mí son horas de estudio, de hospital, de correr por los pasillos, de noches en vela, de compartir, de acompañar, de sostener la mano de otra que irremediablemente se pierde. Comparto este reconocimiento con mis compañeros, médicos de UCI, grandísimos profesionales, enormes personas, gente valiente y sufrida, que ésta y todas las noches se ocupan afanosos en las unidades de críticos repartidas por todo el mundo, para luchar por las vidas de nuestros pacientes. Os admiro queridos compañeros.

Quiero dar las gracias a mi Presidente Juanma Moreno, que me ha hecho llegar su felicitación, su agradecimiento y su apoyo. Es muy importante querido presidente, para mí y para todos mis compañeros, contar con tu apoyo. En plena pandemia, tuvimos una gran respuesta por tu parte. Fue posible ampliar la UCI y doblamos de 18 a 36 camas. Eso fue un balón de oxígeno para todos nosotros. Gracias.

Gracias también a mi Consejera de Salud y Consumo, Catalina Monserrat García Carrasco, por tu carta de felicitación. Para mí es un orgullo representar a mi tierra en Europa. Los andaluces somos gente valiente, solida-

ria y nos crecemos ante la adversidad. Así ha sido a lo largo de toda nuestra historia.

Gracias a la organización por distinguirme con este premio y por hacérmelo todo tan fácil. Pablo Suñer Gutierrez y Alejandro Queijeiro, sois maravillosos.

Mi vocación por ayudar a los demás viene conmigo desde que puedo recordar. Creo que esto, junto a un deseo insaciable de aprender y comprender, fue lo que me llevó a estudiar medicina. Ya durante la carrera me dediqué a la investigación. Sobresaliente Cum Laudem y premio extraordinario de tesis de licenciatura de la Universidad de Málaga. Viajé a Calcuta recién empecé la especialidad, voluntaria, a una clínica de niños desnutridos, sin más compañía que mi maleta, y mi música preferida, la música, tan importante en mi vida. Siendo todavía residente, formé parte de una expedición de ayuda humanitaria a Bolivia con cirujanos de mi hospital, una experiencia maravillosa que recuerdo con mucho cariño. Así ha sido y sigue siendo para mí, buscando hacer del mundo un sitio mejor.

Elegí la especialidad de Medicina Intensiva porque entendí que era la más completa, la más exigente, la que me daba la oportunidad de salvar vidas!!! Qué podía haber más importante que salvar una vida!! Que poder en mis manos! Que embriagador!! Y comencé un camino de estudio, de sacrificio, de largas horas de guardia, de luchar contra la muerte a diario, de ganar unas veces, de perder otras tantas. Aprendí que no siempre la vida es la mejor opción, que cuando la muerte lenta acecha, es mejor abrazarla y calmar el sufrimiento, quitar el dolor, dignificar y acom-

OPINIÓN

DRA. MARÍA DEL MAR LUQUE FERNÁNDEZ

MEDICO ESPECIALISTA EN MEDICINA INTENSIVA.
HEAD OF INVESTOR RELATIONS,
SMART MEETING BUSINESS NETWORK

pañar en el ocaso. En la mirada vacía de la madre que perdió a su hijo en aquel accidente de tráfico, aprendí que todo puede cambiar en un segundo, que no sabemos cuándo y que el tiempo sin amar es tiempo perdido. Aprendí del llanto del recién nacido que perdió a su madre a las pocas horas de nacer, a pesar de la lucha encarnizada que mantuve con la muerte durante una noche entera minuto a minuto, segundo a segundo... María del Mar se llamaba, igual que yo, si, igual.

Y la pandemia. De la noche a la mañana se llenó la UCI de pacientes con neumonía, que evolucionaban a una velocidad vertiginosa hacia la muerte, sin darnos tiempo ni siquiera a pensar. Miedo, incertidumbre, impotencia, fracaso... una mezcla imposible de sentimientos, que había que apartar a un lado para hacer acopio de valor y seguir trabajando guardias interminables hasta la extenuación. De esto también he aprendido. A fuego. No se me olvidan estos pacientes, la soledad absoluta, el miedo en su mirada, la angustia impregnada en la voz de un hijo a través del teléfono, ponerse el EPI, quitarse el EPI, doble mascarilla, dobles guantes... la

solidaridad entre nosotros, el apoyo de otros especialistas, las miradas cómplices, los silencios amargos.

He aprendido de todos mis pacientes y de sus seres queridos, tantas cosas que agradezco tanto. Que mantener la calma y pensar con claridad te da la mayor ventaja en la batalla. Que la esperanza se mantiene

Málaga, 30 de Enero de 2023

a pesar de todo y que muchas veces triunfa. Que la adversidad saca lo mejor de las personas, a veces también lo peor. He visto gente corriente hacerse grande y gente grande hacerse pequeña. He visto a personas valientes, apretando los dientes y casi sin poder respirar, ahogadas por el llanto, levantar la cabeza y seguir luchando. He visto el miedo, la fe, la alegría, el dolor, la rabia, el amor incondicional, la fortaleza, la confianza, la complicidad, la ilusión, la vida. He visto la muerte, a veces trágica, a veces liberadora. He llorado y he reído a partes iguales. He ganado y he perdido. Pero siempre lo he hecho con pasión, poniéndole todo mi amor, todo mi conocimiento.

Siempre en permanente búsqueda investigando y estudiando. Medicina China, Acupuntura, Medicina Genética, Medicina Antiaging y finalmente Estética. Abrí mi propia clínica, me zambullí en el apasionante terreno de la inteligencia artificial en medicina como Chief Medical Officer de una empresa de desarrollo de software para diagnóstico por imagen basada en Zurich y Bangalore. Esto me proporcionó una gran experiencia que hoy me permite asesorar a empresas de biotecnología en la aplicación de inteligencia artificial al diagnóstico, la prevención o el tratamiento de enfermedades, también en el desarrollo de moléculas y ensayos clínicos entre otras muchas posibilidades, lo que disfruto muchísimo.

Lidero, junto a un equipo impresionante de emprendedores valientes, una de las redes de negocios de mayor crecimiento a nivel internacional, Smart Meeting, desde donde conecto a inversores con proyectos de valor de muy diversa índole y con impacto positivo en la sociedad. Me siento muy afortunada de poder desarrollar este liderazgo y estoy convencida de que desde esta posición puedo seguir haciendo lo que siempre ha llenado mi vida: ayudar a construir un mundo mejor.

Y si tuviera que definirme, cosa nada fácil por lo variado, diría que soy mente inquieta, alma libre, cerebrito febril, viajera incansable, curiosa impenitente, apasionada, madre, mujer, disfrutona, vitalista, valiente, libre pensadora, compositora a ratos, voz desde el corazón, caminante, abrigadora de almas, puente de ideas, hilo conductor, empresaria audaz, deportista inconstante, luz, ilusión permanente, sonrisa abierta, abrazo listo para entregar!!!... Ya veis, mezcla imposible, amalgama variopinta, sintiéndome afortunada porque esto me da la oportunidad de vivir mil momentos maravillosos, de que se abran puertas nuevas, de conocer personas increíbles, cruces de caminos impensables y escenarios absolutamente asombrosos.

Nunca dejé escapar un tren, subí en todos los que pasaron por mi lado y todavía permanezco atenta al traqueteo del vagón sobre las vías. Nunca diré los suficientes te quiero ni daré los suficientes abrazos. Nunca me dejaré caer ni me sentiré vencida. Nunca renunciaré a querer, ni a creer, ni a sentir.

Sigo camino. Sigo sumando. Sigo viviendo intensamente. Y lo sigo haciendo sin miedo.

OPINIÓN

**CARLOS CORREA
RODRÍGUEZ**

DOCTOR EN MARKETING
CEO DE INSTITUTO DE
EXPERIENCIA DEL CLIENTE

in Carlos Correa
Rodríguez, PhD

Hace ya un tiempo, un buen cliente y amigo me habló un tanto desesperado sobre la pérdida de buenos empleados que estaba sufriendo. Él me lo expresaba diciendo algo como: “Se forman aquí y después se van a la competencia incluso con el mismo sueldo”. Yo le pregunté: ¿qué experiencia les ofrece la competencia que tú no le das?

La experiencia del empleado es uno de los pilares de aquellas empresas llamadas cliente-céntricas. La podemos definir de distintas formas: por ejemplo, una puede ser como el conjunto de las interacciones racionales y emocionales del empleado con el empleador, los compañeros, los clientes y la marca en las diferentes fases relacionales. Otra definición más llana podría ser: “lo que el empleado dirá a sus amigos o a su pareja sobre su nuevo empleo cuando vuelva a casa”.

El empleado es, en gran parte de las ocasiones, el puente entre tu marca y tu cliente. ¿Qué ocurre cuando tus empleados no están tan felices en su puesto de trabajo como deberían? ¿Impacta esto en la cuenta de resultados de tu empresa?

Según las investigaciones de Giacomo Rizzolatti, los humanos disponemos de lo que se denomina “neuronas espejo”, que se activan ante el comportamiento de un tercero. Por ejemplo, si estás viendo una película de terror, se activarán en ti mecanismos que te harán sentir tensión, preocupación o miedo. Por otro lado, si un compañero de trabajo está en un estado anímico muy positivo y te cuenta con ilusión el desarrollo de un nuevo proyecto dentro de la empresa, se despertarán en ti emociones positivas.

Este efecto espejo lo hemos experimentado todos de una forma u otra. Por lo tanto, las emociones son contagiosas. Esto es algo que las empresas deben aprovechar a su favor.

La experiencia de empleado y su impacto en la cuenta de resultados de tu empresa

El estado anímico de tus empleados es, por tanto, también percibido por tu cliente. Las empresas que desean ser más competitivas, sostenibles y, en definitiva, ganar más dinero, diseñan experiencias para sus empleados de forma que estos disfruten en su puesto de trabajo, sean más productivos y den un trato más amable y comprometido a sus clientes.

Cada vez más, las empresas que desean consolidarse en el mercado y atraer el talento que necesitan tienen más en cuenta a sus empleados y a sus deseos. ¿Cómo pueden lograr las compañías definir una experiencia de empleado que estos deseen disfrutar y recomendar? Se pueden utilizar herramientas como el mapa de la experiencia del empleado, donde se describen y analizan todas las interacciones que tiene el empleado antes, durante y después de la contratación. Por ejemplo, cuando una compañía necesita un talento determinado, publica en distintos medios la oferta para atraer a dicho perfil profesional. Según un estudio de la HBR, el 83% de los profesionales buscan información antes de aplicar a una oferta de trabajo para así conocer la experiencia del empleado en la empresa. Es por esto por lo que, si la reputación de tu empresa no es la mejor, raramente atraerás a los mejores candidatos. La siguiente fase tiene lugar cuando el empleado ya entró en la compañía. ¿Qué percibe? ¿Qué siente? ¿Qué bienvenida recibe? Este es un momento de la verdad clave que se debe tener muy en cuenta en función de cada perfil. Por ejemplo, un empleado *Baby Boomers* desea recibir una experiencia laboral muy enfocada con los retos, el esfuerzo y a unos valores tradicionales que distan sustancialmente de los de un perfil Generación Z que valora más el tiempo libre, la inmediatez o la privacidad.

Es por eso por lo que a cada empleado se le debe diseñar una experiencia diferenciada, para así lograr su máxima felicidad que se traducirá a su vez en máxima productividad y creatividad en su puesto de trabajo. Este aspecto tan relevante en el mundo de la empresa no pasa por alto del MIT (Massachusetts Institute of Technology) donde, según sus investigaciones, las empresas con mejores prácticas en experiencia del empleado alcanzan un 26% más de rentabilidad que las demás y sus clientes se muestran el doble



de satisfechos. En esta fase es importante ir aportando los recursos que el empleado necesita para que sea más productivo y se realice profesionalmente. La formación continua es, sin duda, un pilar fundamental para su crecimiento. Y como todo lo que empieza tiene un final, no debemos olvidarnos de la fase de finalización en la relación contractual del empleado con la empresa. Esta fase se puede dar por jubilación o por cambio de trabajo. Aquí siempre se aconseja que se produzca de la forma más amable, cercana y humana

posible. Queremos dejar un buen recuerdo en nuestro empleado, que hable bien de la experiencia en nuestra empresa, impactando así positivamente en la reputación de la marca. Y quién sabe si lo necesitaremos en el futuro.

Por lo tanto, las compañías que invierten en ofrecer excelentes experiencias de empleado atraen el talento que necesitan, reducen la rotación y son más productivas, eficientes y rentables.

Saber más: <https://carloscorrea.es/experiencia-de-empleado/>

iec Instituto de
Experiencia del Cliente

+34 633 42 01 57

www.institutodeexperiencia.com

- FORMACIÓN
- CAPACITACIÓN
- MENTORÍA

"EL CLIENTE EN EL CENTRO DE TU ESTRATEGIA"



Los tiempos de Sevilla

OPINIÓN
**GUSTAVO DE
 MEDINA Y ÁLVAREZ**
 CEO IBERSPONSOR
 CONSULTORES

✉ gmedina@ibersponsor.es



Esta ciudad hispalense, esta urbe del sur, este emporio de riqueza y cultura tiene sus tiempos.

Los tiempos, los definen dos parámetros: el calendario de las estaciones climatológicas y el calendario de festividades cristiano, temperatura, estaciones del año y cultos católicos se mezclan para determinar el termómetro de la actividad en esta ciudad.

Semana Santa, Rocio, Corpus Christi entremezclados con Feria de Abril, Vela de Santa Ana y temporada taurina configuran el universo en el calendario del sevillano, gravitando la actividad empresarial y social entorno a ello.

Esto es una absoluta peculiaridad de Sevilla, esta rareza, este endemismo solo acontece en esta metrópolis del Sur de Europa, llamando la atención vivamente a cuantos nos visitan y más si es del mundo de la empresa.

Durante años, he contemplado como advenedizos ejecutivos pretendían colocar eventos, visitas, entrevistas de trabajo en fechas que a la sevillana manera ni se contemplaban, el resultado era claramente un fracaso al no adecuarse a los usos y costumbres que configuraban este territorio donde ahora llegaba y que creía que podía transportar su manera de trabajo

Reuniones en pleno verano a las tres de la tarde o en pleno mes de agosto o sencillamente en medio de la salida de la Hermandades para el Rocio, hacían naufragar a este ejecutivo que quería y pretendía imponer eso que se gesta más allá de Despeñaperros.

¿Con esto quiere decir que aquí se trabaja menos? Nunca pero aquí se trabaja de una manera diferente adecuados a nuestro entorno a nuestra climatología ya nuestras costumbres, el resultado de esta adecuación al ecosistema hispalense siempre será infinitamente mejor que tratar de imponer cánones preconcebidos en otros lares.

Sevilla tiene sus tiempos, y decir Sevilla es prácticamente decidir Andalucía y tratar de adecuarse a ellos es un sabio consejo en pro de la productividad y de la mejora de los negocios.

Ahora entramos en primavera fechas de actividad máxima de preparación para todas las fiestas laicas y ecuménicas que se nos acercan, artesanos, empleadores, manufactureros, libre pensadores, políticos y gentes de ralea definen sus actividades con una agilidad y premura máxima, con actividad frenética que se combina entre quinarios, via Crucis, pregones y montajes de casetas.

Señores donde fueran hagan lo que vieran porque es sabio acomodarse a lo que lleva funcionando siglos, porque aquí se trabaja, pero de otra manera y compaginamos el laboro con la fiesta en pro de una mejor salud mental, espiritual y crematística.



OPINIÓN

ALBERTO FUENTES
FERNÁNDEZ

ECONOMISTA Y FINANCIERO

Alberto Fuentes-Fernández

@AlbertoFFdez

Probablemente, en ese momento, cada uno de los motivos esgrimidos harían “match” con Andalucía.

A estas alturas, entiendo que no habrá duda, Ferrovial y Andalucía, ¿pudo haber sido?

Jesús dijo: Un hombre tenía dos hijos; y el menor de ellos, Ferrovial, dijo al padre, Estado: “Padre, dame la parte de la herencia que me corresponde.” Y él les repartió la herencia. Pocos días después el hijo menor, Ferrovial, lo reunió todo y se marchó a un país lejano... Disculpad, se me ha venido a la mente la parábola del hijo pródigo.

Si se ha ido o está yéndose, no nos quedemos esperando a su vuelta, desde lo público y lo privado, abogo por la proactividad necesaria, como el agricultor que prepara el terreno previo a la siembra, para que, si no es la Ferrovial actual, al menos, las Ferrovial del futuro vengan y sigan viniendo a Andalucía, evitando todo mensaje desde las trincheras políticas, como el romper contratos, que tampoco habrá duda, nuestra legalidad no permite.

Lo importante, dentro de todo, es que el hijo, Ferrovial, ha manifestado que no perderá ni reducirá su vinculación con el Padre, España, anunciando su interés en la adquisición de cinco parques eólicos, dos de ellos en Andalucía, por una inversión ascendente a 75 millones de euros.

Unido a 9.000 millones de euros de inversión en eólica marina, para que no se nos olvidé, uno de los pilares dentro del tan esperado PERTE del sector naval, en vía de autorización por parte del MITECO, y que además nos habla de situar a España como referencia mundial en esta materia.

Y es que aquí la cuestión no es: Ferrovial sí o Ferrovial no, la cuestión es las Ferrovial en plural que no debemos dejar escapar, y con ellas, las que al mismo tiempo debemos atraer, por grandes empresas, sí, pero también por todo ese segmento de pequeñas y medianas empresas auxiliares del sector industrial, y todos tenemos en mente diversos nombres. Y es que la ejecución de esos 75 millones de euros en parques eólicos o los 9.000 millones de euros en eólica marina depende directamente de esas PYMEs andaluzas y españolas.

Por lo que, en una suerte de atraer el final de deseado la parábola, lo expreso, el padre, Estado, dijo a sus siervos: “Traed aprisa el mejor vestido y vestidlo, ponle un anillo en su mano y unas sandalias en los pies...”, sí deseando aquí una actuación versión mamá o papá Estado, para todas las Ferrovial que vuelvan o quieran venir.

Y esa podía haber sido parte de la conversación que hubiera cambiado este pequeño fragmento de la historia: “¿A Países Bajos? No, venirse aquí”.

Que lo mismo se produjo, o lo mismo no. Pero seguro que nos hubiera venido bien y muy bien a las dos partes. Nunca es tarde si la conversación es buena, dicho queda.

Motivos esgrimidos entre los que se encuentran, cambios futuros por el Brexit, mejor acceso al mercado europeo, fiscalidad, o futura cotización en Estados Unidos, entre otros.

Auge en la atracción de nuevas inversiones, Málaga con más de 360 millones de euros 2022, frente a los 194 millones de euros del 2021.

42.958 millones de euros en exportaciones, un 24,3% más en 2022, por encima de la media nacional, destacando el crecimen-

¿A Países Bajos? No, venirse aquí

to del mercado americano, un 34% más.

Perspectivas de calificación de riesgos positivas, según lo expresado por Standard & Poor's a lo largo del 2022.

En un entorno en el que el 64% de los empresarios andaluces prevé vender más y el 44% invertir más en 2023.

Mejora de la posición en la clasificación de la Tax Foundation, que valora la competitividad fiscal entre las comunidades autónomas españolas, desde la décima posición en 2018 a la quinta posición en 2022.

O quién sabe, ser la siguiente compañía que se lanza a cotizar en Estados Unidos desde Andalucía, seguro que abrazaríamos con orgullo el amarillo, al igual que en su día lo hicimos con el naranja.

Es aquí donde la política se convierte o se debería convertir en gestión, en hacer llegar a los oídos correctos todo lo anterior, y ante las dificultades, ofrecer soluciones, que, siendo buenas para las partes, también lo serían para todos, y que quede constancia, con independencia del color político.

Tribuna de Andalucía. Un año de periodismo coherente

OPINIÓN

M^a JOSÉ ANDRADE ALONSO
DIRECTORA DE MUJERES VALIENTES

 Maria Jose Andrade

Alonso

 @Mjandrade_News

Hace apenas unos días, Tribuna de Andalucía celebraba los I Premios Tribuna de Andalucía. Cumplía un año de vida como cabecera en Andalucía y quería celebrar, por todo lo alto, un año en el que sus artículos, entrevistas y reportajes ya se han convertido en indispensables para muchos.

Los galardonados de esta primera edición de los Premios Tribuna de Andalucía, Futuralga, en la categoría de Proyecto Emprendedor; la Consejería de Empleo de la Junta de Andalucía como mejor iniciativa público-privada; Sando, como Trayectoria Empresarial, y Migasa como mejor Empresa, fueron el claro ejemplo de la imagen de una Andalucía innovadora, tecnológica, avanzada y absolutamente disruptiva. Una Andalucía que mostraba su fortaleza y que ponía nombre y apellidos a lo que debemos y tenemos que ser.

Ver cómo se entrega un reconocimiento a empresas, empresarios y emprendedores de Andalucía siempre es una satisfacción pero, en esta ocasión fue doble porque me siento parte de Tribuna de Andalucía. Para mí ya es mi casa. Una casa en la que encuentro lo que los periodistas queremos y perseguimos: una línea editorial alineada con tus principios, como profesional de la comunicación y en la que sabes, porque lo sabes, que la coherencia es la base y los pilares en los que se asienta esta publicación.

Ya lo dijo Celia Díaz, la delegada de Tribuna de Andalucía el día de la puesta de largo: “Guardad este primer número porque formará parte de la historia de periodismo”. Muchos fuimos los que le hicimos casos porque no hay cosa que más nos guste a los profesionales de la comunicación, que atesorar portadas que marcan nuestra vida. Portadas que te devuelven a ese momento y que te hacen revivir, paso por paso, el sentimiento de orgullo de saber que el corazón del periodismo sigue palpitando y más vivo que nunca.



Montserrat Hernández, la presidenta de Grupo Tribuna lo dejó claro en todas las palabras llenas de fuerzas y con la claridad, más que meridiana de quien sabe lo que quiere: Lo que quiere decir, lo que quiere contar y, casi lo más importante, hacia dónde debe ir y adonde tiene que llegar.

Fue contundente y explícita en todas las frases en la que lanzaba mensajes lleno de fuerza y de verdad, a los que allí nos reuníamos. Y es que en un momento en el que

imperan las buenas palabras y lo “políticamente correcto”, se agradece escuchar lo que de verdad importa. Lo que ocurre en el mundo real, que no en el universo virtual, y en el día a día de muchas personas que se deciden a emprender. Pero también en empresarios con una trayectoria de años y que han visto los cambios que están teniendo lugar en la sociedad y, en concreto, el mundo empresarial.

Y, efectivamente todo está cambiando ¡y

de qué manera! y por eso es absolutamente necesario que las empresas encuentren el apoyo para seguir creciendo porque de esto depende, no sólo la creación de empleo en Andalucía, sino la propia supervivencia de éstas.

España es un país de PYMES. Un país de pequeños empresarios y que, en la mayoría de los casos son empresas unipersonales.

Esto, extrapolado a Andalucía, ofrece un panorama en el que se hace más que urgente que se apliquen políticas dirigidas a dar la vuelta a esta realidad.

Porque, tanto a nivel autonómico como a nivel nacional, tenemos que aspirar a ser el “motor”. Tenemos que lograr convertirnos en un referente a nivel mundial y Andalucía, la tierra en la que vivimos y a la que da voz Tribuna de Andalucía, está haciendo los deberes para ser, por fin, la máquina que tire de todo un país.

Siempre digo que tenemos que creérselo y aquí lo he dejado escrito en más de una ocasión porque lo tenemos todo. Empezando por los emprendedores y emprendedoras que inician sus ideas de negocio “a pulmón” y, concretamente el suyo propio; empresarios y empresarias que trabajan sin descanso porque saben que de ellos depende la supervivencia de sus empresas y de sus plantillas y miles de autónomos sobre los que descansa la economía, y aquí no exagero, de todo un país.

En estos momentos llenos de ruido, de desencuentros y de falta de acuerdo, el tejido empresarial sigue dando ejemplo en silencio y haciendo lo que mejor saben hacer: crear riqueza. Continúan siendo los primeros en poner en riesgo todo lo suyo porque han asumido la responsabilidad de aspirar a, en vez de ser un país de PYMES, ser un país de pequeñas grandes empresas.

Este es el momento porque es aquí y ahora cuando hay una gran oportunidad. Pero también es el instante en el que las administraciones deben

caminar junto a los que son protagonistas de una actualidad que queda reflejada, “negro sobre blanco” y todos los meses, en Tribuna de Andalucía.

RECUERDEN (a modo de postdata): Lo que se escribe trasciende en el tiempo y hoy, más que nunca, el periodismo se hace real con Tribuna de Andalucía. Así que, por eso, y por mucho más, y como escribí cuando tuve en mis manos el primer número: ¡VIVA EL PERIODISMO!

Los modelos de Compliance son confirmados como válidos por la Audiencia Nacional en cuanto a elemento de exoneración de la responsabilidad penal

OPINIÓN

GONZALO JUAN FERNÁNDEZ-

SAMBRUNO CLAVER
ABOGADO TITULAR DE
CLAVER & EGLER ABOGADOS Y
MEDIADORES SLP.
MÁSTER EN DERECHO PENAL
ECONÓMICO UNIVERSIDAD
INTERNACIONAL DE LA RIOJA.
COMPLIANCE OFFICER WCA

 Gonzalo Fernández
Sambruno

Nos estamos refiriendo por supuesto al famoso Caso Tándem de Repsol y Caixa Bank, en el cual la Sección Tercera de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional ha confirmado en un Auto de reciente publicación el sobreseimiento y archivo de la investigación que se mantenía abierta a las compañías Repsol y Caixa Bank y a sus respectivos presidentes en el Caso Tándem, haciendo énfasis la misma en la validez de los sistemas de Compliance para exonerar a las empresas de su posible responsabilidad penal.

El motivo aducido para dictar el archivo y sobreseimiento es el haber quedado demostrado que ambas compañías llevaban años implantando, formando y haciendo el seguimiento y control de un sistema de cumplimiento normativo, demostrando de esta forma que estaba muy presente en el seno de dichas entidades la cultura de prevención de delitos de forma completa y arraigada entre las figuras responsables de las diferentes áreas, con lo cual había quedado acreditado que tenían programas de cumplimiento, y no solo instaurados sino evaluada su eficacia.

Está claro, y nosotros mismos desde nuestro despacho así también lo creemos, la afirmación del Auto que establece que los programas de cumplimiento normativo no son infalibles, pero resalta también que son suficientes cuando todos los responsables de la gestión de una empresa están implicados y se aplican de forma completa a la totalidad de la compañía.

Su Señoría deja claro y admite que las medidas planteadas por Repsol y Caixa Bank para prevenir delitos eran suficientes para permitir que se mitigaran los riesgos penales con absoluta eficacia.

Además, es importante destacar que dicho Auto se dicta en contraposición de la Tesis planteada por los fiscales incardinados



a esta causa, los cuales planteaban que si el delito se había producido era porque el programa de cumplimiento normativo no era el adecuado a los riesgos de dichas compañías.

LOS BENEFICIOS DEL CUMPLIMIENTO NORMATIVO EN LA GESTIÓN DE RIESGOS PENALES

Con este artículo queremos hacerle ver que el riesgo de que en una compañía se cometan determinados delitos por los directivos de la misma o por empleados de esta, y que fruto de ello sea imputada la empresa y los órganos de administración que la conforman, es totalmente factible y real al mismo tiempo.

Tan solo el disponer de un sistema de cumplimiento normativo exhaustivo, perfectamente implementado, desarrollado, habiendo formado a todos los empleados de la empresa, y llevando sobre el mismo un perfecto control y seguimiento, por un oficial de cumplimiento debidamente cualificado, formado, especializado y certificado, es lo que puede mitigar las consecuencias de la comisión de delitos en el seno de la compañía.

Debemos ver a los sistemas de cumplimiento normativo como la herramienta clave que desde una proactividad por parte del oficial de cumplimiento ha de calar como cultura de prevención de la comisión de delitos y de dotar a la empresa de mecanismos de seguridad en la gestión de los riesgos que sean susceptibles de suceder en la compañía.

La figura del Oficial de Cumplimiento es responsable desde su preparación, cualificación y conocimientos abanderar todo el proceso de implementar y desarrollar un programa de cumplimiento normativo, formar a los miembros de la empresa, evaluar la idoneidad del mismo, adaptarlo y hacer un control y seguimiento exhaustivo del mismo, de tal modo que toda la cúpula directiva hagan suyos todos esos principios de cumplimiento y ética empresarial, y de esta forma sean capaces de fomentar y promover la responsabilidad y el compromiso con dicho sistema de cumplimiento de todos los miembros de la empresa, ya sean directivos o empleados de la misma.

La forma más clara y evidente de que una compañía ha instaurado y cuenta con un verdadero buen sistema de cumplimiento normativo, es que se pueden apreciar cambios sustantivos y evidentes de que hay un antes y un después de haber implementado dicho sistema de cumplimiento normativo.

Por lo tanto, no se puede instaurar un programa de cumplimiento normativo de cualquier forma, o con cualquier tipo de profesional que no esté altamente capacitado, y esperar que así de cualquier manera las cosas van a salir bien y que va a tener el efecto deseado.

Me despido de esta columna de este mes de Marzo, diciendo algo que digo en todas mis ponencias, cursos, charlas y seminarios que doy sobre la materia "las cosas pasan", y creo que este Auto es un espaldarazo a la cultura de cumplimiento normativo, para muchos "Santos Tomases" que necesitaban ver para creer, pues aquí tenemos la fiel muestra que dos grandes compañías como son Repsol y Caixa Bank se han visto beneficiadas, tanto ellas como sus presidentes, por contar con un sistema de cumplimiento normativo implementado en el seno de su empresa.

OPINIÓN

ANTONIO RIVERO
ONORATOPERIODISTA. DIRECTOR DE
GRAYLING EN ANDALUCÍA Antonio Rivero Onorato

Seguramente coincidiremos en la respuesta cuando nos pregunten cómo es el típico pueblo andaluz. Blanco. De forma inconsciente generamos una ensoñación que nos presenta una hilera de casas que al reflejo del sol resplandecen con un blanco único gracias a la cal. Sí, aquí los pueblos son blancos. El encalado de las casas es fruto de una tradición que hemos heredado de la época andalusí y que se ha mantenido a lo largo de la historia por sus propiedades bactericidas y fungicidas. Una costumbre que hasta no hace mucho se repetía cada año en la primavera y que la pandemia del Covid-19 recuperó en muchos pueblos.

Pero esa cal que se obtiene por la calcinación de carbonato cálcico y que dibuja postales idílicas también está presente en muchos otros aspectos de nuestra vida cotidiana. La cal se utiliza para purificar y potabilizar el agua, fertilizar los suelos, fabricar papel o el cristal de una ventana, producir alimentos para los animales, tratar los gases de combustión liberados durante los procesos de gestión de residuos, y un largo etcétera de aplicaciones.

La producción de óxido cálcico, popularmente conocida como cal viva, es imprescindible en sectores como la minería, la siderurgia, las obras públicas o la construcción. Por su parte, el hidróxido cálcico o cal apagada se destina al encalado agrícola, el tratamiento de aguas, el saneamiento ambiental o la desinfección, entre otros.

En el progreso de la humanidad, la cal ha jugado un papel preponderante desde las primeras civilizaciones. No está claro en qué momento comenzó a transformarse la piedra caliza en cal, probablemente por calentamiento, pero sí se tiene constatación de su uso para la fabricación de yeso para recubrir el suelo y las paredes de las viviendas de los pueblos primitivos. Se han descubierto vestigios de hace 14.000 años. Todas las civilizaciones que han habitado el planeta sucesivamente han ido multiplicando las aplicaciones de esa primera cal quemada.

Y en el salto hacia una sociedad avanzada e industrializada la cal jugó un papel fundamental, primero como elemento esencial para garantizar la higiene y la salubridad pública con efectos directos en la esperanza de vida de la población, pero también como impulsora del desarrollo y el progreso económico. Hoy, las obras públicas, la construcción, la ingeniería civil o las infraestructuras son industrias con



Cuando lo esencial es invisible a los ojos

un consumo intensivo de cal. Si, sin cal no es posible trazar carreteras ni autopistas; su uso, por ejemplo, es necesario para la cimentación del suelo y para la estabilización del firme una vez construidas.

Green Deal y minería

Además, en el nuevo paradigma de la sostenibilidad y la transformación verde, la industria de la cal seguirá marcando el rumbo de nuestra sociedad. Porque para abordar el Green Deal es obligado impulsar las energías renovables, la electrificación y la digitalización, sectores que multiplicarán la demanda de minerales metálicos. La Unión Europea estima que la transición energética requerirá un 30% más de aluminio que el que se emplea hoy

en el continente, así como un 35% más de cobre, un 45% más de silicio, un 100% más de níquel y un 330% más de cobalto.

Los productos de cal desempeñan un papel clave en la minería y la extracción de metales no ferrosos como aluminio, cobre, oro, níquel, cobalto, uranio, titanio y litio. Asimismo, la cal es importante para la refinación y la fundición pirometalúrgica de varios metales no ferrosos. También se utiliza en el tratamiento de efluentes y residuos, así como en el asentamiento, la desecación, la filtración, la protección ambiental y la seguridad en las minas.

El 90% de la producción de sulfuros polimetálicos de España procede de Andalucía. Lideramos el mercado nacional con una minería metálica que es un modelo en el ámbito de la innovación, la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente. Se

trata de un sector estratégico cuyo crecimiento y desarrollo depende también del suministro de cal.

La gran variedad de aplicaciones de la industria de la cal ha incrementado exponencialmente su demanda. Según datos de Statistics Market Research Consulting, la producción mundial se estimó en torno a 430 millones de toneladas en el año 2021. Una cifra significativa si se compara con la producción del año 2010 situada en 311 millones de toneladas métricas. También llama la atención el impacto económico de esta industria, Fortune Business Insights afirma que el crecimiento del mercado de la cal aumentará de los 40.070 millones de dólares en 2021 a los 49.170 millones de dólares en 2029. Datos muy significativos para empezar a tomar conciencia del valor que posee.

También es necesario destacar otra dimensión, ahora más necesaria que nunca: la sostenibilidad. En Andalucía contamos con empresas de referencia en el sector de la cal como Calgovsa que acaba de cumplir 50 años dedicada a la explotación de las canteras de caliza para la producción de áridos, cal y derivados cálcicos en la comarca de Estepa (Sevilla). En 2022, produjo 174.300 toneladas de cal, de las cuales un 45% se destinó a la minería y otro 30% a la siderurgia. El resto de su producción se utilizó en el ámbito de la construcción, las obras públicas o el medio ambiente. El 90% de su distribución tuvo como destino Andalucía.

La compañía forma parte del grupo Lhoist, líder global en la producción de cal, dolomía calcinada y minerales. Con sede central en Bélgica, está presente en 25 países con más de 100 fábricas y 6.400 trabajadores en todo el mundo y relaciones de venta con 80 países. La compañía lleva años desarrollando proyectos para avanzar en la sostenibilidad y eficiencia de su actividad productiva, a través de la incorporación de fuentes energéticas renovables como el uso de biomasa a partir de la valorización de residuos agrícolas, el manejo de combustibles verdes o la instalación de paneles fotovoltaicos para cubrir el consumo de electricidad y reducir las emisiones de CO₂.

Concretamente en Estepa, Calgovsa ha apostado por el uso de biomasa a partir de la valorización de residuos agrícolas y por energías renovables que han reducido las emisiones de CO₂ a la atmósfera en más de 10.000 toneladas durante el año 2022. Asimismo, para el próximo año 2023, la compañía tiene consignada una inversión de dos millones de euros para potenciar la utilización de combustibles verdes. Además, trabaja en un proyecto para la instalación de paneles fotovoltaicos que cubrirán el 30% de su consumo de electricidad y reducirán las emisiones de CO₂ en 2.000 toneladas al año adicionales. Importantes inversiones que confirman que la apuesta de Lhoist por Andalucía es firme.

Este artículo es un tributo a la cal de nuestra tierra, la industria de la cal que todavía hoy no es suficientemente conocida y reconocida por el conjunto de la sociedad. Una muestra de que lo evidente, en no pocas ocasiones, se muestra oculto. Una paradoja en el caso de la cal, ejemplo elocuente de que lo esencial no siempre se visibiliza pesar de que brilla ante nuestros ojos en tantos pueblos de Andalucía.



Gerardo Landaluce: “Algeciras cerró el año como puerto líder en el Mediterráneo de suministro de combustible a los buques”



ENTREVISTA

GERARDO LANDALUCE
PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE
LA BAHIA DE ALGECIRAS

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
El Puerto de Algeciras ha empezado 2023 con un 4'5% menos de actividad. Sin embargo, sí ha crecido parte de la gestión, como es el caso de la mercancía refrigerada ¿Podría hacer balance de cómo acabó 2022 y cómo han avanzado estos primeros meses de año?

El año 2022 fue positivo. Crecimos un 2%, superando nuevamente los 100 millones de toneladas, una cifra bastante representativa porque nos mantiene dentro del top 5 de puertos a nivel europeo, en concreto el cuarto, después del Puerto de Róterdam, el Puerto de Amberes y el Puerto de Hamburgo. No podemos olvidar que en Europa hay 1.200 puertos comerciales por lo cual, nos encontramos en una posición donde tenemos tamaño de puerto, un hecho que a nivel competitivo es muy importante. Además, dentro de los 107,2 millones de toneladas

hay tráficos relevantes en los que hemos cosechado buenos resultados, especialmente en el ámbito de la exportación e importación, donde cerramos con unos 450 mil contenedores llenos y crecimos un 7%. Es más, queremos mantenernos en esta línea de crecimiento porque nos permite prestar un apoyo de competitividad y eficiencia importante a las empresas andaluzas que exportan e importan a todos los mercados mundiales. En efecto, tenemos más de 200 conexiones directas con puertos del panorama internacional, lo que realmente constituye la gran fortaleza que puede aportar el puerto al tejido productivo y al ámbito económico de Andalucía.

Están ubicados en una situación geoestratégica privilegiada, pero, pese a ser la Puerta de Europa, tienen una mala conexión terrestre ¿En qué punto se encuentra la red ferroviaria?

Se van dando pasos, pero lentos. Es muy importante saber que la actividad y las oportunidades de negocio no esperan ni por nada ni por nadie. Es decir, nosotros tenemos una gran potencia en el lado mar, de hecho, las infraestructuras que tenemos en el puerto son de primera división y gracias a ello, los grandes buques portacontenedores de más de 20 mil, 23 mil o 24 mil TEU de capacidad realizan su escala en Algeciras. Sin embargo, tenemos unas deficientes conexiones en el lado terrestre nada equiparables al otro lado. Entonces, en la medida en la que seamos capaces, junto a Adif y el Ministerio de Transportes de desarrollar toda esa potencialidad ferroviaria, estaremos mucho más

equilibrados y podremos ser una mejor herramienta al servicio de la economía no solo de Andalucía, sino de España y del Sur de Europa.

No obstante, es cierto que hemos crecido en tráfico ferroviario con respecto a años anteriores, de hecho, del tráfico de exportación e importación pudimos transportar 59.000 contenedores vía ferrocarril, que se traduce en 30.000 camiones de larga distancia menos. Por ello, abogamos por un gran eje ferroviario que ya existe, pero que se debe mejorar para comunicar el sur con el norte a través del ramal central que vertebrará el territorio y que optimizará la llegada a los mercados principales a los que desean llegar nuestros clientes. Es más, también lo demanda la propia Unión Europea que, en el marco de la brecha ferroviaria de Europa, ha establecido nuevos corredores prioritarios que atraviesan la península. Además, el Mediterráneo es el ramal central de España, por lo que Algeciras constituye el km 0 de los tres. Por tanto, son muchas las razones por las que está más que fundamentada esta demanda.

¿Qué aporta la terminal Tánger Med?

En el Estrecho de Gibraltar el tráfico de pasajeros, el tráfico de vehículos en régimen de pasaje o lo que es el tráfico rodado tiene lugar entre las conexiones Algeciras con Ceuta, Algeciras con Tánger Med, y Tarifa con Tánger ciudad. Esta sería la visual de conectividad para esos tráficos, pero también tenemos conexiones cubiertas con Tánger Med para buques portacontenedores, los cuales hacen doble escala en Algeciras y en este lado marroquí. Y es que, desde su inauguración, estamos desarrollando con Tánger Med un proyecto de puente marítimo

entre dos continentes, Europa y África, que nos está permitiendo alcanzar cifras récord de crecimiento. De hecho, el año pasado cerramos 420 mil camiones transportados entre ambas orillas.

¿Qué nos podría decir de las carencias que se manifiestan en el puesto de control fronterizo?

Conforme va creciendo la actividad, crece la necesidad de ofrecer mejor servicio a nuestros clientes, por lo que debemos tener un paso por el puerto rápido y eficiente. El Puerto de Algeciras concentra el 30% de las inspecciones a nivel nacional, por lo que, si en la Autoridad Portuaria, Aduanas y empresas privadas nos modernizamos, la administración tiene que actualizarse para dar soluciones más eficientes. Por ejemplo, si tenemos oportunidades de negocio con los mercados de Latinoamérica o Asia, lo importante es que haya una eficiencia en el tratamiento de la inspección correspondiente a esas mercancías. Esto no significa que los diferentes órganos de la administración no sean eficientes, pero hay un aspecto, la Sanidad Exterior, que tiene unos planteamientos y unos procedimientos que no están acordes con estos tiempos. Por tanto, la comunidad portuaria viene exigiendo la necesidad de que la Sanidad Exterior se actualice, tanto en procedimientos de trabajo incorporando las nuevas tecnologías como en las plantillas correspondientes de inspección. En definitiva, consiste en modernizar el concepto discreción para trabajar de forma colaborativa y así garantizar la prestación de un servicio fluido en el comercio exterior a través del Puerto de Algeciras.

Todos los años varias administraciones organizan un dispositivo especial por la Operación Paso del Estrecho en el Puerto de Algeciras ¿No ha servido este operativo para impulsar estrategias en aras de mejorar la fluidez del resto de tráficos?

Son dos tipologías de operaciones completamente distintas, además de ser dos clientes muy dispares (mercancía y pasajeros). El Puerto de Algeciras es muy eficiente, pero cada vez tenemos que ir a más porque las empresas lo demandan. Por tanto, tenemos que actualizarnos y la Sanidad Exterior, también. En otros puertos europeos ya lo vienen haciendo, por lo que no podemos quedarnos atrás con esa deficiencia. Además, En Algeciras

concentramos el 70% de la Operación Paso del Estrecho y, evidentemente, pese a que son unos volúmenes muy importantes de pasajeros, los gestionamos de una forma muy fluida, puesto que, entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, los diferentes ámbitos de la administración y la Autoridad Portuaria realizamos una operación bien engranada, bien coordinada y es una buena muestra de que, cuando las administraciones colaboran de una forma eficiente y consciente se es mucho más eficaz, y así debería ser en el resto de operaciones.

No podemos obviar los avances en materia de sostenibilidad en los que el Puerto de Algeciras está metido de lleno. Por ejemplo, Cepsa ha llegado a acuerdos con la Autoridad Portuaria y con grandes empresas para acogerse a la estrategia verde que tiene puesta en marcha el puerto ¿En qué punto se encuentra esto?

Nosotros apoyamos todas aquellas ideas asociadas a la transición energética. Desde la Autoridad Portuaria estamos impulsando una batería de iniciativas, como puede ser el cambio a una flota eléctrica o aquellas vinculadas a la propia producción, distribución y consumo de los nuevos combustibles, biocombustibles o que representan emisiones 0.

Hay diferentes actores en nuestro entorno, pero es cierto que con Cepsa tenemos una magnífica relación de colaboración por su parque energético y la iniciativa *Positive Motion*. Desde la Autoridad Portuaria les facilitamos llevar a cabo acciones porque para nosotros es muy importante que sea capaz de producir hidrógeno verde en las instalaciones que tienen en la Bahía. No obstante, también contribuimos a la puesta en marcha de otros proyectos que permiten suministrar este hidrógeno u otras alternativas al parque industrial y así mantener la competitividad de las empresas. Por otra parte, con estos nuevos combustibles, indudablemente, buscamos la posibilidad de exportarlos al norte de Europa, de ahí el proyecto, impulsado por Cepsa, de canal de conexión entre el Puerto de Algeciras y el Puerto de Róterdam. Asimismo, se está invirtiendo en el propio suministro de combustibles al transporte marítimo. De hecho, en Algeciras cerramos el año como puerto líder en el Mediterráneo de suministro de combustible a los buques. Y como líderes, tenemos que ofrecer nuevos proyectos, nuevos productos a las flotas y biocombustible al Estrecho, además de que tenemos que terminar de materializar los proyectos asociados al hidrógeno verde y a soluciones como pueden ser el metanol u otro tipo de productos similares, como podría ser el GNL, el cual ya suministramos desde el Puerto de Algeciras.



ENTREVISTA

JAVIER SÁEZ GONZÁLEZ
HEAD OF PUBLIC AFFAIRS AND
EMPLOYEE RELATIONS DE APM
TERMINALS EN ESPAÑA



Javier Sáez González: “El ferrocarril nos permitiría incrementar la competitividad de una forma muy notable”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
APM Terminals Algeciras comenzó a operar en 1986 con sólo 2 grúas y 78 empleados. Hoy en día, es la terminal más importante a nivel nacional y una de las terminales más destacadas del mundo ¿Cuáles diría que son las claves del éxito?

Este año cumplimos 37 primaveras y, si bien la terminal ha adquirido en este tiempo madurez, todavía le queda mucho camino por recorrer. El éxito de APM Terminals Algeciras se debe a la visión que el señor Maersk McKinney Möller tuvo al comprender la importancia para el transporte marítimo del Estrecho de Gibraltar. Algeciras está en el centro neurálgico del transporte entre Asia y Europa, además de ser el enlace fundamental en tráfico marítimo con el continente americano y con el West Africa, una de las piezas esenciales de aprovisionamiento de mercancías al mercado mundial.

Junto a la ubicación y esa visión estratégica, el equipo humano ha resultado ser

un pilar esencial para alcanzar el éxito. Ahora bien, el éxito es un estado que se ha de disfrutar brevemente porque hemos de ser consciente en todo momento de que hay muchos competidores en el mercado y, para seguir siendo líderes en el Mediterráneo, hay que luchar por intentar mejorar diariamente.

El 22 de febrero de 2023 APM Terminals Algeciras batió su propio récord, superando la cifra de 200 movimientos por hora ¿Qué nos puede comentar al respecto? ¿Qué supone este hecho?

Este hito refleja que no nos quedamos parados ni nos damos por satisfechos con lo logrado. La mejora continua nos lleva a realizar estudios de reingeniería de procesos para ver cómo podemos llevar a cabo nuestra actividad, sacándole una mayor rentabilidad y productividad, incrementando la seguridad y reduciendo el impacto medioambiental. Esta motivación nos ha permitido mejorar la coordinación entre todos los departamentos implicados en la operativa, para batir nuestro propio récord. Aunque, evidentemente,

nuestro equipo ya está trabajando en cómo superarlo.

El Estrecho de Gibraltar es una zona geoestratégica muy importante ¿Considera que se está desarrollando plenamente la actividad portuaria? ¿A qué limitaciones se enfrentan en el Puerto de Algeciras?

En la actualidad, el Estrecho de Gibraltar es uno de los grandes nudos de desarrollo logístico portuario. Sin duda alguna, el crecimiento que nuestra compañía está desarrollando en el Estrecho es impresionante. Junto al modelo convencional de nuestra terminal en Algeciras, en Tánger Med hemos desarrollado un modelo nuevo con elevadas cotas de automatización basado en nuevas tecnologías.

En cuanto a los problemas existentes en el Campo de Gibraltar, es indudable que el de mayor envergadura es la mala comunicación que esta zona tiene con el resto de la península. Es bien sabido que una de las grandes reivindicaciones del sector logístico

portuario e, incluso, del sector industrial es un ferrocarril, que precisa de inversiones tanto en el Corredor Mediterráneo como el Atlántico, que convergen en el puerto de Algeciras. Y aunque APM Terminals Algeciras es una terminal dedicada al transbordo (hub en terminología portuaria), y los tráficos de importación y exportación sean el 10% de nuestro negocio, en términos absolutos sí que hacemos que el puerto de Algeciras arroje grandes cifras en este segmento. Por ello, el ferrocarril nos permitiría incrementar la competitividad de una forma muy notable. Además, el aumento del uso de este medio para el transporte de mercancías, con un tren de altas prestaciones, supondría una notable reducción de emisiones de CO₂, en línea con nuestra apuesta decidida a nivel global por la descarbonización.

“Debemos ser más productivos, más eficientes, seguros y reducir el impacto ambiental en el entorno que nos rodea”

APM Terminals se alzó con el premio de innovación en Seguridad del TT Club ¿Qué avances se están realizando en esta materia?

Con este premio se nos ha reconocido los esfuerzos que, desde siempre, aunque especialmente en los últimos tiempos, estamos llevando a cabo en digitalización y mejora de procesos. La aplicación de buques premiada guía a los inspectores a través de un procedimiento estandarizado para garantizar la seguridad de cara a las operaciones en las terminales.

¿Qué objetivos tiene APM Terminals Algeciras a corto y medio plazo?

El objetivo es esencial: ofrecer con nuestros servicios la mejor experiencia a nuestros clientes. Esto que parece una frase fácil de decir, implica importantes esfuerzos. Para ello, nos esforzamos diariamente por ser más competitivos y seguros en la actividad que realizamos día a día. La seguridad es una obsesión de la compañía desde el primer momento y para ello, es crucial la colaboración con los agentes sociales. Somos muy conscientes de que nuestros trabajadores tienen que volver a sus casas en perfectas condiciones. Asimismo, junto a la seguridad, el medioambiente conforma un elemento esencial en la filosofía de APM Terminals y son públicas las inversiones que ya estamos realizando para hacer uso de energías renovables en nuestra actividad.

En otras palabras, la terminal tiene que ser más productiva, más eficiente, más segura y contar con un menor impacto medioambiental en el entorno que nos rodea. Estoy seguro de que lo lograremos gracias a la profesionalidad de nuestro equipo humano y a su compromiso con la compañía.



Carlos Rubio: “El espacio ciudadano creado en el Puerto recibe unos 10 millones de visitas al año”



ENTREVISTA

CARLOS RUBIO
PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA
DE MÁLAGA

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

El Puerto de Málaga es un ejemplo de la integración de una infraestructura portuaria en una ciudad. ¿Cómo se ha trabajado en este concepto y qué supone para el desarrollo de la capital?

Este proyecto de gran envergadura tiene su origen en el Plan Especial del Puerto, en el que las autoridades locales negociaron cómo debería ser la integración del puerto y la ciudad desde el punto de vista urbanístico. El resultado fue la creación de un amplio espacio ciudadano en la zona oriental del recinto portuario, un área privilegiada de paseo junto al mar, que incluye zonas culturales y de restauración y que, tras más de una década, recibe unos 10 millones de visitas al año.

Actualmente, continuamos dando luz verde a los proyectos integrados en el Plan Especial, tales como el desarrollo de un complejo

de oficinas, la construcción de un hotel de lujo y la creación de una marina náutico-deportiva, con el objetivo de revitalizar otros espacios portuarios que se encuentran colindantes al entorno urbano.

El que un puerto esté tan integrado en la ciudad supone grandes desafíos medioambientales. ¿Cuál es la línea del Puerto de Málaga en este sentido?

Desde 2019 venimos desarrollando la iniciativa Puerto Verde en el marco de la estrategia medioambiental, económica y social de Puertos del Estado para cumplir los objetivos de la Agenda 2030.

Durante los últimos años, hemos llevado a cabo actuaciones que impulsan la actividad sostenible del Puerto de Málaga, incorporando también el compromiso de las empresas de la Comunidad Portuaria en este ámbito.

Siguiendo estas líneas de acción, hemos creado un corredor ecológico entre la zona de actividad portuaria y los espacios de uso ciudadano para crear un entorno amable. La cogeneración de energía renovable también está entre nuestros objetivos a corto y medio plazo. En este sentido, se han instalado placas fotovoltaicas de las que ya se está autoabasteciendo el edi-



ficio de la Autoridad Portuaria y la Estación Marítima de pasajeros con el norte de África. Y vamos a seguir en esta línea para hacer un puerto más eficiente. Además, hemos añadido medidores de la calidad del agua, el ruido y el aire para continuar monitorizando y mejorando la actividad de forma sostenible, teniendo en cuenta la cercanía del recinto portuario al centro urbano. Y parece que lo estamos consiguiendo, ya que los últimos análisis revelan que la calidad del agua de nuestro puerto es de las mejores del sistema portuario español.

Enlazando con esto, la sostenibilidad y la utilización de combustibles menos contaminantes también es uno de los grandes retos a los que se enfrentan.

Efectivamente, uno de los principales retos de la Autoridad Portuaria en materia de sostenibilidad es la huella de carbono cero. Ya hemos iniciado algunas actuaciones en relación a esta materia.

Un ejemplo de ello fue la renovación de la flota de vehículos eléctricos e híbridos que utilizan los servicios operativos y la Policía Portuaria. Hemos colaborado, también, en el proyecto Automost para un transporte público sostenible y nos hemos posicionado como puerto complementario para el uso de hidrógeno verde en Andalucía. Por otro lado, estamos analizando el proyecto de electrificación de los muelles, para adaptarnos a las nuevas demandas de un sector cada vez más comprometido con la actividad sostenible y cuyos buques requieren de servicios más eficientes.

La apuesta de Málaga por el turismo de cruceros es firme desde hace mucho tiempo. ¿Qué avances hay en este campo y que perspectivas de futuro?

El turismo de cruceros es uno de los tráficos más consolidados en el Puerto de Málaga, pero también fue el más afectado por la pandemia. Así que, desde entonces, venimos trabajando con el resto de las instituciones del destino, así como con las propias navieras para recuperar el movimiento de pasajeros a niveles de 2019. En este sentido, nos debemos a las directrices de las compañías, pero, por nuestra parte, la oferta tanto del puerto y el destino es cada vez más fuerte y las navieras tuvieron la oportunidad de conocerla de primera mano durante la celebración de Seatrade Cruise Med el pasado mes de septiembre en Málaga. Este encuentro internacional tuvo un éxito de participación y esperamos que repercuta también en un incremento de las

escalas de cara a los próximos años.

A estos objetivos hay que sumar el compromiso de un turismo sostenible creando sistemas que permitirán controlar la afluencia de pasajeros en el entorno urbano y redirigir los flujos, así como enfatizar en una movilidad respetuosa con el medioambiente y con los ciudadanos.

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Málaga otorgó la concesión administrativa de la nueva marina náutico-deportiva de San Andrés ¿Qué aportará esta nueva infraestructura?

Hemos conseguido liberar este proyecto que estuvo mucho tiempo estancado y se prevé que en este mismo año puedan iniciarse los trabajos de construcción.

La marina se ubicará en la zona más occidental del puerto y, por tanto, servirá para revitalizar este espacio que contará con atraques para casi 600 embarcaciones de entre 8 y 30 metros de eslora.

La captación de la actividad náutico-deportiva ya comenzó con la instalación de una marina de megayates en los muelles 1 y 2 del recinto portuario y ambas atraerán un sector y una industria que trabaja en torno a este tipo de embarcaciones, atrayendo inversión y generando empleo.

Volviendo al caso de esta nueva marina, su proximidad a la estación de ferrocarril María Zambrano, que dispone de conexiones diarias de líneas de alta velocidad, supone una oportunidad para clientes de otras provincias, incluso de la Comunidad de Madrid, ya que es una instalación muy demandada.



“Uno de los principales retos de la Autoridad Portuaria en materia de sostenibilidad es la huella de carbono cero. Ya hemos iniciado algunas actuaciones en relación a esta materia”



El consejero de Sostenibilidad, Ramón Fernández Pacheco, recorre las instalaciones del Puerto de Garrucha.

La Junta de Andalucía invierte más de 2,5 millones de euros en la mejora del Puerto de Garrucha

► Fernández-Pacheco destaca el "esfuerzo" de la Junta para hacer los puertos andaluces "más competitivos, atractivos y sostenibles"

El consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Ramón Fernández-Pacheco, visitó junto a la alcaldesa de Garrucha, María López, el Puerto de Garrucha, donde han comprobado la marcha de las obras de rehabilitación del muelle comercial y visitado los nuevos cuartos de armadores en el puerto pesquero, unas actuaciones con una inversión que supera los 2,5 millones de euros.

Fernández-Pacheco ha destacado "la importancia del puerto de Garrucha por dos factores: la exportación de yeso y su amplia tradición pesquera". Asimismo, ha asegurado que "desde la Junta de Andalucía somos conscientes del enorme potencial económico de nuestros puertos y por eso, este Gobierno de Juanma Moreno está realizando una inversión sin precedentes para modernizarlos, hacerlos más atractivos y competitivos y, sobre todo, para facilitar

el desempeño diario de los trabajadores del mar".

El consejero ha detallado la actuaciones que la Junta de Andalucía, a través de la Agencia Pública de Puertos (APPA), está ejecutando en el Puerto de Garrucha, por un lado en el muelle comercial, con la mejora de la pavimentación para lograr una mayor resistencia y mantenimiento y la rehabilitación del muelle dos; y por otro, la actuación ya finalizada de la construcción de 20 nuevos cuartos de armadores y un tendido de sombra para las redes, dando así respuesta "a las necesidades que tenían los trabajadores de esta zona, mejorando sus condiciones de salubridad y seguridad".

Nuevos cuartos de armadores

En la zona pesquera del Puerto de Garrucha se han construido 20 cuartos de armadores nuevos para los pescadores y una nueva zona

de sombra para el tendido de las redes con una inversión de 637.117 euros con el objetivo de mejorar las condiciones en la que los pescadores realizan su trabajo diario con unos cuartos accesibles, en un recinto propio, ganando en seguridad.

La ampliación del contradique generó una explanada ubicada tras la lonja y la fábrica de hielo existente, lo cual permitió poder organizar la actividad de laboreo tras la pesca en esta zona. Este área de 4.750 metros cuadrados de superficie, poseía la capacidad suficiente para permitir albergar tanto los cuartos de armadores como una lámina de sombra en la que desarrollar las labores de tendido y reparación de redes.

La actuación además ha permitido la reorganización de la vía de acceso que limita con el área, dotando de unas bandas de aparcamientos para dar servicio a la lonja y la fábrica de hielo. Anteriormente, el espacio destinado a las labores de los pescadores quedaba

absolutamente expuesta al paso de transeúntes, lo que impedía la protección de las redes y enseres de pesca y, por tanto, carecían de un espacio definido en el que desarrollar sus actividades de laboreo de redes bajo un espacio protegido al sol y no expuesto al paso constante de público.

Al acto han asistido, además del consejero y la alcaldesa, la secretaria general, María del Mar Plaza; la delegada del Gobierno en Almería, Aránzazu Martín; el delegado territorial en Almería, Manuel de la Torre; y el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, Rafael Merino, entre otros.

Muelle Comercial

Una vez finalizada la visita a los nuevos cuartos de armadores, el consejero se ha trasladado al muelle comercial para comprobar la marcha de las obras de pavimentación y rehabilitación del mismo.

La primera de las actuaciones, con una inversión de 1,6 millones de euros, que se está realizando en el muelle comercial es pavimentación. El objetivo es

renovar la sección del firme para aumentar su resistencia y facilitar su mantenimiento, ya que en periodos de máxima actividad puede superar el tránsito de mil vehículos al día. Durante las obras, además, se ha mejorado el sistema de recogida de aguas pluviales, se han instalado nuevas defensas para el atraque de las embarcaciones y aumentado las condiciones de resguardo del material que se acopia frente a las acciones climatológicas, incrementando la altura del espaldón con la colocación de una barrera rígida, reduciendo así las emisiones de polvo en suspensión que pudiera provocar el viento y el oleaje. Las obras tienen prevista su finalización en abril de este mismo año.

En este mismo muelle se está ejecutando una rehabilitación que cuenta con una inversión de 233.198 euros y con la que se va a dar respuesta a un problema de descalce en los bloques del fondo detectados en una inspección submarina. Esta actuación tiene como objetivo reparar el tramo del muelle afectado, proteger su base ante la socavación por hélices, reconstruir el pavimento portuario deteriorado, así como mejorar el relleno del trasdós del muelle, y renovar las defensas situadas en el muelle. Las obras finalizarán a mediados del mes de junio.

El tráfico marítimo del puerto comercial de Garrucha responde prácticamente en su totalidad a la tipología de granel sólido, correspondiéndose con la carga de yeso natural procedente de las canteras de Sorbas, situadas a 30 kilómetros de las instalaciones. En los últimos años se están realizando además carga de caliza, puzolanas, mármol triturado y gravilla.

Inversión en los puertos andaluces

La Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul invertirá en las 52 instalaciones portuarias andaluzas, solo en este año, un total de 17,7 millones de euros. En el periodo 2019-2022 se han invertido más de 100 millones de euros, un 245 por ciento más de lo que se ejecutó en la legislatura anterior (2015-2018), cuando solo destinó 41 millones de euros en cuatro años.

En concreto, en la provincia de Almería, el Gobierno andaluz ha invertido en esto últimos cuatro años, una cantidad superior a los 13 millones de euros, en los puertos de Roquetas, Adra, Villaricos y también Garrucha, lo que ha permitido la modernización y sostenibilidad medioambiental de las instalaciones portuarias y la dinamización de la actividad económica y la creación de empleo y riqueza en su entorno.



Antonio Gómez: “Pese al COVID, han sido años positivos para el gremio”

ENTREVISTA

ANTONIO GÓMEZ
DIRECTOR DE LA OFICINA DEL
ESTRECHO DE NEXT MARITIME

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Next Maritime es un grupo internacional líder que ofrece una gama completa de servicios marítimos a escala mundial ¿Qué nos podría contar de los servicios que ofrecen en el Puerto de Algeciras?

En la oficina del Estrecho nos dedicamos principalmente a atender a los buques que realizan escalas de operaciones comerciales, tanto de carga como descarga en terminales, normalmente de hidrocarburos.

Nuestra cartera de clientes mayormente son los fletadores de los buques, entre los que se encuentran varias compañías muy reconocidas a nivel mundial, pero también ofrecemos toda clase de servicios para los armadores, sobre todo cambio de tripulaciones, entrega de provisiones/repuestos y suministro de combustibles, entre otros.

Este sería a grosso modo nuestra actividad en Algeciras, donde tenemos mucho movimiento y desde donde coordinamos también los buques que consignamos en los puertos de Ceuta y Gibraltar.

¿En qué zonas del territorio español actúa Next Maritime?

La oficina principal de Next Maritime se encuentra en Tarragona, donde solemos trabajar mucho con buques que hacen escala en la terminal de Repsol.

Asimismo tenemos oficinas propias en los Puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ceuta, Huelva, La Coruña y Las Palmas.

Ahora bien, te he mencionado aquellos lugares en los que tenemos personal y oficina propia, en el resto de los puertos españoles solemos atender a los buques a través de empresas subcontratadas.

¿Qué balance hace usted de estos últimos tiempos?

Considero que han sido unos años muy positivos, teniendo en cuenta todo lo que ha ocurrido en los últimos tiempos.

Pienso que los que trabajamos en este gremio hemos tenido la gran suerte de no habernos visto afectados por la pandemia.

Tal vez no hemos podido trabajar al 100%, pero nos hemos podido defender, afortunadamente.

Por su parte, se prevé que 2023 sea también un buen año.

Estamos trabajando para superarnos y ampliar el mercado en el que operamos, pero cabe destacar que estas buenas perspectivas no podríamos tenerlas sin nuestros clientes, quienes llevan muchos años apoyándonos.

¿Hacia dónde ha evolucionado la compañía en estos últimos años?

Creo que nos hemos mantenido en un buen nivel de facturación. Es cierto que hemos estado abriendo mercado para otros puertos, pero en cuanto a prestación de servicios creo que vamos creciendo poco a poco en casi todos los que estamos trabajando, tanto para atender a fletadores como a los armadores de los buques.

“Nuestro principal objetivo es mantener una buena relación con nuestros clientes e intentar mejorar a la hora de ofrecerles la mejor calidad en nuestros servicios”

Hemos evolucionado también en nuestro Departamento de Aduanas y Logística, en el cual estamos trabajando para acelerar su crecimiento. Además, somos OEA, es decir, Operadores Económicos Autorizados, y tenemos en vigor todos los certificados de calidad.

¿Cuáles están siendo las líneas estratégicas a seguir? ¿Por dónde pasa el futuro de esta empresa?

Nuestro principal objetivo es mantener una buena relación con nuestros clientes e intentar mejorar a la hora de ofrecerles la mejor calidad en nuestros servicios, puesto que son la razón de ser de nuestra empresa y, por tanto, son nuestra prioridad.

Posteriormente, seguiremos expandiéndonos, tanto en puertos nacionales como internacionales, sería nuestro segundo objetivo.



El consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Ramón Fernández-Pacheco, ha visitado, junto al alcalde de Chipiona, Luis María Aparcero, el puerto de la localidad, donde han inaugurado el Muelle Gourmet y han podido comprobar el resultado de las obras de integración puerto-ciudad, con una inversión de 2.613.363 euros.

Fernández-Pacheco ha calificado la actuación realizada en el puerto de Chipiona como "un proyecto transformador y de integración puerto-ciudad que cuenta con una inversión de más de dos millones y medio de euros y que demuestra el compromiso de la Junta de Andalucía por la economía azul como una enorme oportunidad de avance y por la modernización de los puertos autonómicos, para hacerlos más atractivos y competitivos".

El consejero ha informado, además, a los adjudicatarios de los seis módulos del Muelle Gourmet, que la Junta de Andalucía ha escuchado sus demandas y va a conceder la autorización para realizar cerramientos en cada uno de los módulos de forma que en todas las temporadas del año se pueda hacer uso de las terrazas, independientemente de las condiciones meteorológicas. Además, se autorizará la instalación de contenedores de almacenaje estéticamente acordes con el entorno.

"El Puerto de Chipiona y, en concreto, este muelle gourmet, va a ser uno de los grandes atractivos de este magnífico municipio. Lo acabamos de comprobar: es una maravilla que merece la pena conocer y, sobre todo, disfrutar", ha resaltado Fernández-Pacheco. "Como consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul es un orgullo contemplar el resultado de esta actuación con la que Chipiona ha ganado un motor de riqueza y de oportunidades, de ocio y también de empleo", ha añadido.

Apuesta decidida

Desde el Gobierno Andaluz se ha impulsado esta estrategia de mejorar la relación entre el puerto y la ciudad con una inversión de más de 30 millones en la última legislatura. La inversión en puertos de titularidad autonómica para este 2023, tal y como reflejan los presupuestos, se eleva a 17,7 millones de euros.

Al acto han asistido, además del consejero y el alcalde, el viceconsejero, Sergio Arjona; la secretaria general, María del Mar Plaza Yélamo; la delegada del Gobierno en Cádiz, Mercedes Colombo Roquette; el delegado territorial



El consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Ramón Fernández-Pacheco, junto al alcalde de Chipiona, Luis María Aparcero, en el puerto de la localidad, durante la inauguración del Muelle Gourmet.

Fernández-Pacheco inaugura el Muelle Gourmet del puerto de Chipiona

► El consejero de Sostenibilidad ha destacado la inversión de más de 30 millones de euros en las instalaciones portuarias autonómicas

en Cádiz, Óscar Curtido; el delegado en Cádiz de Turismo, Cultura y Deporte, Jorge Vázquez; y el director de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, Rafael Merino, entre otros.

Puerto de Chipiona

El puerto de Chipiona que cuenta con 453 atraques deportivos ha sufrido una importante transformación tras las obras de mejora de los accesos y de integración puerto-ciudad. Esta actuación tenía como objetivo atraer la ciudadanía al puerto y ofrecer una actividad recreativa y productiva con diferentes equipamientos y establecer una serie de recorridos peatonales que han permitido incorporar el puerto como un espacio más de los sistemas de es-

pacios públicos y equipamientos del municipio, todo en torno a la lámina de agua y localizando usos auxiliares y complementarios a la actividad náutico-recreativa y pesquera.

Esta intervención, financiada al 80 por ciento por los fondos europeos Feder, mejora la relación urbana del puerto con su ciudad y hace más accesible las instalaciones portuarias para vecinos y visitantes. Además, pone en uso espacios, anteriormente vacíos y en desuso, para el desarrollo de iniciativas empresariales que permitirán la generación de actividad, empleo y riqueza en la zona como el Muelle Gourmet.

El proyecto ha mejorado la conectividad del tejido urbano existente con el puerto a través de la adecuación de la calle Mar del Caribe y las explanadas portuarias anexas, además de mejorar

los accesos al puerto y los recorridos peatonales en el interior del mismo. De hecho, se ha incrementado la superficie para uso peatonal en un 160 por ciento, pasando de 7.650 a 13.308 metros cuadrados. A ello se suma una mejora de la regulación del tráfico, con la instalación de pasos peatonales sobreelevados y la ordenación de las bolsas de aparcamiento, o la construcción de un carril bici.

Mediante la ejecución de estas obras se ha demostrado el compromiso con la creación de espacios con sombra, vegetación, mobiliario urbano como bancos, papeleras, fuentes, señalética viaria y mejoras en la iluminación artificial con farolas eficientes. Esto se ve reflejado en la inclusión de 218 nuevos árboles, la reposición de 11 árboles que se encontraban en mal estado y la conservación de 127 árboles existentes.

Es un proyecto comprometido con la eficiencia energética y la trazabilidad material y constructiva. Se propone el fomento de los ciclos naturales del agua, el uso de pavimentos drenantes y la recuperación de los balances hídricos naturales, el uso de alumbrado público de alta eficiencia con el uso de farolas LED y la reducción del consumo de agua para el riego y uso de plantas autóctonas.

Se ha hecho una apuesta importante por la sostenibilidad de la actuación, mediante el uso de materiales naturales y durables. De igual forma, se ha dispuesto iluminación de alta eficiencia energética y baja contaminación lumínica, farolas de baja altura con elementos de difusión ambiental.

Muelle Gourmet

Entre las actuaciones realizadas en el puerto de Chipiona está la de acondicionamiento de una parcela y la instalación de módulos prefabricados y elementos de sombra para el desarrollo de actividades de hostelería y restauración, con una inversión superior a los 400.000 euros, el Muelle Gourmet.

Se trata de un espacio donde se han instalado seis módulos, cinco destinados a bar restaurante y uno de ellos a cafetería-heladería. Los módulos con una superficie de 32,03 metros están dotados de instalación eléctrica, suministro de agua y preinstalación de gas. Para su uso se les ha asignado una terraza que suponen una ocupación total de 177,76 metros para cada uno, y en la que se han instalado tres elementos de sombra.



Pilar Miranda: “Nuestro proyecto más relevante es transformar los 80.000 metros cuadrados del Muelle de Levante”

ENTREVISTA

PILAR MIRANDA
PRESIDENTA DEL PUERTO
DE HUELVA

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
El Puerto de Huelva ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años hasta posicionarse a nivel nacional. ¿Qué es lo que ha motivado esta subida que parece no haberse visto afectada ni siquiera por la pandemia?

Afortunadamente, el Puerto de Huelva ha mantenido su posicionamiento entre los principales puertos del sistema portuario español durante los años de pandemia hasta el último ejercicio. De hecho, en el año 2022 hemos movido más de 32,1 millones de toneladas de tráfico portuario total, lo que supone un aumento del 5% con respecto al año anterior y nos sitúa en una senda de crecimiento importante. Por tipos de tráfico, destacan las subidas registradas en mercancía general, pasajeros y vehículos de línea regular en las conexiones Huelva-Canarias. Asimismo, se han registrado incrementos en el movimiento de graneles sólidos y en el capítulo de graneles líquidos, destaca el aumento en el tráfico de gas natural. En este contexto, los datos del mes de enero de este año también han sido muy positivos, ya que hemos registrado un aumento del 15% con respecto al mismo mes del año anterior.

El Puerto de Huelva ha sido tradicionalmente un puerto granelero, referente en el sistema portuario español en el tráfico de graneles sólidos y líquidos. Sin embargo, desde hace unos años nuestra estrategia

de diversificación se ha volcado en potenciar la mercancía general, concentrada en el Muelle Sur. En este espacio estamos llevando a cabo proyectos relevantes como la ampliación norte del muelle a punto de concluir, la nueva terminal de pasajeros y servicios ya finalizada, el desdoble de la carretera de acceso, ya en marcha, y el hub logístico de frío sostenible por parte de un concesionario, Frigoríficos Portuarios del Sur, y también hemos iniciado la construcción de una nueva doble rampa roro. Todos estos proyectos se están poniendo en marcha en un muelle que dispone de una plataforma intermodal, donde confluyen todos los modos de transporte, con cinco conexiones marítimas con las islas Canarias y líneas regulares con el norte de Europa. Por tanto, el Muelle Sur se encuentra en plena expansión y crecimiento para aumentar las conexiones marítimas de mercancías y de pasajeros. Igualmente, el Puerto de Huelva es nodo oficial del Corredor Atlántico Europeo. De esta forma, contamos con numerosas fortalezas para continuar posicionando al puerto onubense como un referente intermodal del suroeste de Europa, motor de desarrollo social y económico de la provincia y la región.

En los últimos años el Puerto de Huelva ha sufrido una gran transformación estética y funcional que le ha permitido abrirse a la ciudad. ¿Hasta qué punto es importante la fusión entre el Puerto y la ciudad de Huelva?

Efectivamente, así ha sido. Desde hace más de tres años, desde mi llegada al Puerto de Huelva, es-



tamos desarro-

llando una serie de actuaciones para recuperar todo el frente portuario de la ciudad. Hemos emprendido acciones muy importantes orientadas a conseguir la integración puerto-ciudad. Desde la rehabilitación del Monumento a Colón y las obras que están en marcha de su entorno, pasando por la recuperación de la Avenida Francisco Montenegro para la ciudad, convertida en un gran bulvar para la práctica de actividades saludables en paralelo al Paseo de la Ría, la restauración del antiguo cargadero de mineral el Muelle de Tharsis, la puesta en marcha del primer nodo Fiware portuario mundial en la primera planta de la Lonja y la próxima apertura de la Ciudad del Marisco. Si bien, nuestro proyecto más relevante se centrará en transformar los 80.000 metros cuadrados del Muelle de Levante.

El muelle de Levante es uno de los grandes proyectos a desarrollar. ¿En qué va a consistir su transformación?

Se trata del espacio portuario más cercano al casco urbano de Huelva, cuyo proyecto de transformación supondrá el colofón a toda nuestra estrategia de transformación del frente portuario y su acercamiento a la ciudad. Contribuirá a cambiar positivamente la imagen de la ciudad en el mundo y se convertirá en un revulsivo para el turis-

mo. El proyecto de remodelación contará con una inversión público-privada superior a 100 millones de euros. En este espacio vamos a promover una oferta turística de primer nivel, que complemente y contribuya a enriquecer la oferta cultural, de ocio y turismo de la ciudad. En definitiva, pretendemos transformar el frente portuario en un lugar destinado a usos ciudadanos y portuarios, y a la implantación de actividad económica de alta calidad para dinamizar la economía de la ciudad, atrayendo oportunidades de inversión, que ejerzan un fuerte impacto en la creación de empleo. En este lugar ya han comenzado las obras de construcción de la Marina Deportiva del Odiel, un proyecto puesto en marcha por un concesionario, que a su vez constituye un paso significativo en la remodelación del Muelle de Levante, puesto que contribuirá a atraer nuevas inversiones. La Marina Deportiva del Odiel contará con 400 atraques y dispondrá de espacios comerciales y de restauración, ocio, formación y deporte.

Uno de los problemas que tiene Huelva es la conectividad. A través del Puerto se abren caminos para personas y mercancías, pero también es importante que las materias primas que llegan puedan distribuirse. ¿Qué soluciones hay para este problema?

La conectividad en el interior del Puerto de Huelva funciona perfectamente, ya que hemos realizado destacadas inversiones en renovar toda nuestra red ferroviaria. También estamos trabajando con Renfe Mercancías en la definición de una autopista ferroviaria entre el Muelle Sur y el eje del corredor Atlántico, que conectaría Huelva-Madrid-Zaragoza en una primera fase. Asimismo, hemos llevado a cabo el desdoble de la carretera al Muelle Sur para evitar cuellos de botella de los transportistas terrestres.

En nuestra apuesta por la intermodalidad el ferrocarril desempeña un papel relevante, ya que contamos con una terminal ferroviaria a pie de muelle, que conecta el Puerto de Huelva con nuestro puerto seco en Majarabique (Sevilla), Extremadura, Madrid y el norte de la Península. Asimismo, nuestra terminal ferroviaria de Majarabique se encuentra en fase de ampliación de la capacidad de trenes. Esto ocurre tras nuestra apuesta inversora y gracias a un acuerdo con Adif para aumentar la capacidad de la línea Huelva-Sevilla y de la propia terminal. Además, esta apuesta ferroviaria vendrá reforzada por el protocolo de actuación firmado con la Junta de Andalucía para integrarnos en su red logística.

Todo ello reforzará nuestro papel como nodo del Corredor Atlántico Europeo.

Sin embargo, nuestro plan de empresa recoge la necesidad de

que el Gobierno ejecute actuaciones en infraestructuras para mejorar la comunicación del Puerto de Huelva con el exterior. Las principales infraestructuras que hemos reivindicado son un tercer carril en la A-49; Huelva-Sevilla; un nuevo puente sobre el río Tinto; la puesta en marcha del Corredor Atlántico que contempla una mejor comunicación ferroviaria con Sevilla; así como rehacer la rotonda de La Rábida para dar mayor fluidez al tráfico, y poner en marcha la SE-40, con el fin de que esta nueva vía de circunvalación de Sevilla evite que el transporte terrestre tenga que entrar en Sevilla y se desvíe antes para su destino.

Otro de los temas fundamentales en torno a los puertos es la sostenibilidad. El Puerto de Huelva tienen además un reto mayor porque está ubicado en las proximidades de varios espacios protegidos. ¿Cómo se está planteando este reto medioambiental?

Una las grandes líneas estratégicas del Puerto de Huelva es su compromiso medioambiental, tanto del punto de vista de sus infraestructuras y prestación de servicios, como compatibilidad de su actividad con el entorno natural en el que se ubica.

En este sentido, somos proactivos tanto desde el diseño, construcción de infraestructuras y servicios y a la vez, impulsamos las buenas prácticas ambientales de las empresas de la comunidad portuaria, mediante una estricta vigilancia ambiental, con los agentes de la Policía Portuaria, e incentivo, estableciendo convenios de buenas prácticas.

Recientemente hemos llevado a cabo una actuación de plantación de la especie autóctona spartina marítima en la margen izquierda de la Ría del Odiel, que ha contado con la participación de expertos en restauración de marismas degradadas y voluntarios ambientales del Aula de Sostenibilidad de la Universidad de Huelva.

El proyecto de recuperación ambiental que desarrollamos en el Puerto de Huelva está considerado a nivel internacional una actuación de integración Puerto-Ciudad modélica, como ha sido recogido y presentado en diferentes foros y guías de buenas prácticas.

Por otra parte, el Puerto está llevando a cabo una serie de proyecto relacionados con el hidrógeno verde y biocombustibles porque somos un Hub líder en transición energética, ya que contamos con una posición estratégica como primer enclave industrial más importante de Andalucía.

Todos estos proyectos no sólo van a suponer la generación de puestos de trabajo y riqueza para Huelva, sino que nos sitúa como líderes del cambio energético que se está produciendo a nivel global.



Juan Carlos Rodríguez: “Hemos desarrollado el plugin MBE eShip como solución logística para los e-Commerce”

ENTREVISTA

JUAN CARLOS RODRÍGUEZ
MULTIFRANQUICIADO DE
MAIL BOXES, ETC

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
¿Qué soluciones pone a disposición del mercado Mail Boxes?

Mail Boxes ofrece soluciones logísticas B2B y B2C, desde envíos de paquetería o cargas para exportación e importación, hasta servicios de almacenamiento, clasificación, montaje de pedidos, *picking* o *packing*, entre otros. En definitiva, todo lo que es logística en su más amplia acepción.

El sector logístico está, sin duda alguna, inmerso en las nuevas tecnologías.

Correcto. La tecnología en la logística nos posibilita la creación de herramientas que permiten reducir tiempos y costes, lo que se traduce en mayor productividad y eficiencia en todos los procesos. Además, las nuevas tecnologías también nos ayudan a mejorar la comunicación con nuestros clientes.

Ya hay alrededor de 250 mil empresas que confían en vuestras soluciones ¿Qué les diferencia del resto de oferta del mercado?

Mail Boxes es un proveedor logístico que ofrece un servicio multicourier en virtud de los acuerdos que tenemos con diferentes compañías como son UPS, FedEx, TNT o Correo Express en España. Con nuestro servicio multicourier somos capaces de llegar más lejos de donde llegaría una compañía de por sí porque, si bien estas compañías pueden ser eficientes en algunas zonas, es probable que en otras presenten deficiencias. Sin embargo, por nuestra tipología de servicio, podemos cubrir ese defecto y operar de manera eficiente en las diferentes zonas y países. Además, somos capaces de dar servicio de logística a nuestras propias instalaciones, lo que se conoce como logística 3PL. En otras palabras, ofrecemos un servicio de logística 360 integral donde nosotros almacenamos la mercancía de nuestros clientes, hacemos el *picking*, el *packing*, clasificamos, empaqueta-

mos y enviamos a cualquier sitio del mundo. En definitiva, nuestro catálogo de servicios nos permite tener la flexibilidad suficiente para diseñarle a los clientes un traje a medida.

“Con nuestro servicio multicourier somos capaces de llegar más lejos de donde llegaría una compañía de por sí”

¿Cuáles son vuestros principales clientes?

No considero que tengamos un cliente principal, sino que contamos con un abanico de clientes muy amplio y diverso. Tenemos desde clientes que se dedican al textil, zapatería, productos químicos, productos industriales, pinturas, regalos, aceites, jamones o cualquier otro tipo de alimentos, etc. En resumen, tocamos todos los sectores de la economía porque, en teoría, todos los sectores son susceptibles de necesitar servicios logísticos.

En la actualidad, ¿en qué líneas están trabajando desde Mail Boxes?

Nuestra misión actual es seguir avanzando en el desarrollo de nuevos productos y en la formación interna, dos vertientes que nos van a permitir ser más competitivos. En efecto, en los mercados hay que tener a gente formada y las herramientas oportunas, y aunque puede que sea un proceso lento y costoso, es necesario. Es por eso por lo que en Mail Boxes les estamos dedicando mucha energía y recursos.

¿Podría hablarnos de la formación interna que realizan?

Mail Boxes, Etc cuenta en cada país con un Departamento de Formación continua “e-Learning” desde el que se imparte con regularidad diferentes cursos, tanto presenciales como a través de Webinar, entre los que se encuentran los cursos de aduanas, cursos



de gestión, cursos económico-financieros, además de los habituales para franquiciados. Cabe destacar que todos estos cursos son impartidos en la central por personal interno o por terceros que son personas expertas en el tema y especializados en formación. Por nuestra parte, a nivel interno en Sevilla, tenemos a disposición de nuestros empleados cursos de idiomas, cursos específicos de aduanas según el producto y cursos para logística en general.

“Todos los sectores son susceptibles de necesitar servicios logísticos”

Nos habla también del desarrollo de nuevos productos, ¿podría adelantarnos algo al respecto?

Hemos presentado en Barcelona un eChip, una solución logística para eCommerce que hemos desarrollado con medios propios. Además, contamos con una versión plugin para los principales CMS de eCommerce e, incluso, puede descargarse en los grandes portales. Esta solución logística de fácil instalación y compatible con cualquier plataforma online nos permite automatizar

y controlar todo el proceso del envío, desde que le entra al cliente hasta la salida final, y nos permite personalizar el servicio tanto en precio como en prestaciones. Asimismo, hemos lanzado un nuevo proyecto tras comprar en 2021 la compañía Prestashop, que es la gran herramienta para montar tiendas de eCommerce. Esta incorporación al portfolio nos va a dar un posicionamiento muy importante a la hora de salir al mercado con nuevos productos, puesto que el eCommerce está siendo uno de los puntos clave en el comercio. Al final, el comercio electrónico en general está haciendo avanzar a la logística y no solamente en el sector paquetería, que es en el que más incidencia tiene el crecimiento del eCommerce, sino en toda la logística en general. De hecho, estamos hablando de los sistemas 3PL que son sistemas de logística integral para cuando el cliente quiere externalizar todo el servicio desde el almacenamiento, la preparación de pedido, el control de inventario y los envíos.

¿Cómo atisba el futuro del sector?

En nuestro sector, como en el resto, tenemos que ser prudentes. La situación actual se caracteriza por la volatilidad y la incertidumbre, además nos encontramos ante subidas del IPC generalizadas, el aumento del coste de vida y otros escenarios a raíz también de la guerra en Ucrania. Sin embargo, sí considero que el sector logístico es un sector muy resiliente a todo este tipo de situaciones y su futuro es muy atractivo. Ahora bien, en este sector siempre hay posibilidades de crecimiento siempre y cuando exista especialización y adaptación a las nuevas tecnologías.



ENTREVISTA

MARÍA DEL ROSARIO SOTO
PRESIDENTA AUTORIDAD
PORTUARIA DE ALMERÍA

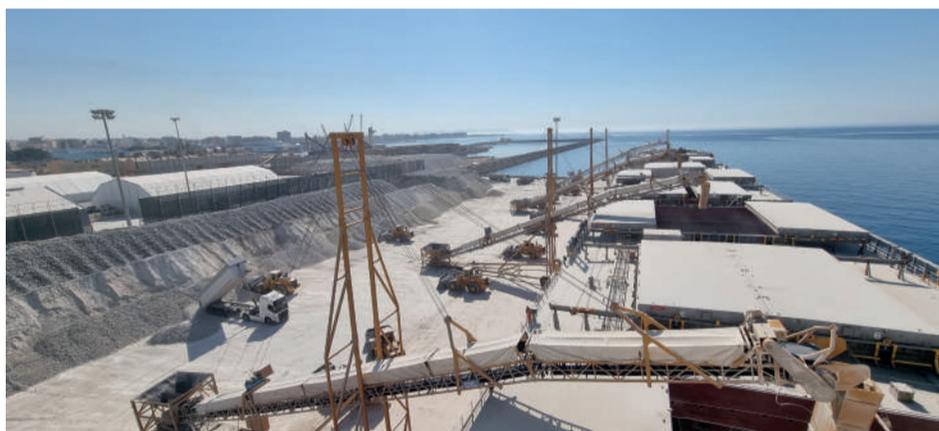
María del Rosario Soto: “El Cable Inglés se inaugurará el próximo 3 de abril y será un magnífico mirador sobre el mar”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

El Puerto de Almería es una de las vías de comunicación y transporte más importantes que tiene una provincia que denuncia a menudo sus deficiencias en materia de infraestructuras de comunicaciones. ¿Qué papel juega el puerto en este escenario?

El Puerto de Almería es estratégico para el tráfico de mercancías, fundamentalmente de yeso, y es que en nuestra provincia se extrae el 70% del yeso nacional y somos líderes en su exportación a nivel mundial; y también para el comercio exterior de cemento, industria auxiliar agrícola o piedra natural. En cuanto a pasajeros, somos esenciales en la comunicación con el norte de África: en torno a 800.000 personas pasan cada año por el Puerto de Almería, siendo especialmente relevante el periodo estival cuando se desarrolla la Operación Paso del Estrecho; también supone una puerta abierta al turismo a través de los cruceros.

Como usted expone, desde la provincia denunciamos las graves deficiencias en materia de comunicaciones que sufrimos y ello afecta enormemente al puerto, puesto que lastra nuestra competitividad. La falta de conexión ferroviaria o algo tan básico como es su conexión directa con la Autovía del Mediterráneo A-7, reclamada desde hace décadas, limitan nuestro crecimiento. No puede ser que el Puerto de Almería sea el único puerto de interés general del Estado que no tenga un acceso directo a la autovía. Estamos trabajando con la Dirección General de Carreteras y ya tenemos decidida la mejor alternativa para conectar puerto y autovía, por lo que desde la Autoridad Portuaria de Almería llevamos más de un mes solicitando que, con carácter de urgencia, se licite la redacción del proyecto para no demorar más una conexión que es prioritaria para el puerto y la ciudad.



cos repartidos entre el puerto de Almería y Carboneras, de los que una decena es de uso público. Otras medidas que podría mencionar son las pantallas atrapol polvo o los sistemas de equipos lavaruedas para evitar que el polvo adherido en las ruedas de los camiones entre en circulación.

El Puerto de Almería forma parte indiscutible de la ciudad por su ubicación. ¿Qué desarrollo se contempla a corto y medio plazo en este sentido?

La historia de Almería va ligada al puerto y estamos dando pasos para una mayor integración. De hecho, hace un mes, Junta de Andalucía, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento de Almería constituimos una comisión de trabajo de cara a impulsar un acuerdo de financiación para la primera fase del proyecto Puerto-Ciudad, con el cual pretendemos adecuar y abrir el frente marítimo de Almería, desde el Muelle de Levante hasta el espigón de San Miguel. Desde entonces, hemos mantenido distintas reuniones y la firma de este protocolo general está próxima. En concreto, esta primera fase que queremos acometer, y que ya cuenta con el proyecto redactado, consiste en la ampliación y adecuación del Muelle de Levante que prolongará la ciudad hacia el mar y se dotará de infraestructuras para la escala de cruceros y de usos destinados al disfrute de los ciudadanos; estoy segura de que este proyecto supondrá un espaldarazo económico para Almería.

¿Cuándo se inaugurará el Cable Inglés? ¿Qué supondrá para la ciudad de Almería?

El Cable Inglés se inaugurará el próximo 3 de abril, cuatro días después de recepcionarse la obra promovida por la Autoridad Portuaria de Almería y financiada a través del 1,5% Cultural. A partir de ese día, Almería contará con un magnífico mirador sobre el mar, un Bien de Interés Cultural testigo patrimonial de nuestra historia. La apertura como paseo peatonal del que fuera cargadero de mineral de Alquife es una gran noticia para la ciudad, puesto que uno de los símbolos de Almería ahora se va a convertir en un importante reclamo turístico; el poder recorrerlo y admirar las vistas que ofrece supone una gran experiencia.

El turismo de cruceros está en auge y en esto los puertos tienen un papel fundamental. ¿Cómo se está planteando el incremento de cruceros en Almería?

Desde el Puerto de Almería estamos apostando de manera decidida por el turismo de cruceros. Desde la Autoridad Portuaria, junto con la Fundación Bahía Almeriport, de la que también forman parte, entre otros, el Ayuntamiento de Almería y la Diputación Provincial, se está llevando a cabo un intenso trabajo de captación de cruceros, especialmente de lujo, que demandan un producto de calidad que Almería puede ofrecer a través de sus localizaciones, con playas vírgenes y con el único desierto de Europa, de su red de museos y patrimonio cultural o de experiencias como la gastronómica.

“La falta de conexión ferroviaria o algo tan básico como es su conexión directa con la Autovía del Mediterráneo A-7, reclamada desde hace décadas, limitan nuestro crecimiento”

desde donde se apuntó: “En próximas fechas se irán dando pasos” y esto fue a finales de febrero y, aún, no se ha concretado nada; es más, la alcaldesa y yo seguimos esperando desde principios de febrero que la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, responda a la petición de un encuentro para tratar este asunto.

Los puertos están ahora inmersos en proyectos en torno a las energías limpias, la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente. ¿Cuáles son las líneas de actuación del Puerto de Almería en este sentido?

Uno de los objetivos marcados es cubrir la demanda eléctrica del puerto a través de energía renovable generada en nuestras instalaciones. Además de la instalación fotovoltaica para autoconsumo que ya poseemos en la estación marítima, tenemos diseñadas y en fase de proyecto tres nuevas instalaciones para el Puerto de Inspección Fronteriza, las naves de armadores en el pesquero y sobre

una de las pasarelas de pasajeros. También tenemos un proyecto piloto de suministro eléctrico a buques durante su estancia en el puerto para reducir las emisiones de gases y acústicas; actualmente este proyecto está asociado a buques de línea regular, pero se hará extensivo a todas las rampas del puerto a medio-largo plazo.

Por otro lado, el puerto de Almería tiene adaptados sus atraques para el suministro de gas natural licuado (GNL) a los buques, un combustible más limpio y eficiente.

En cuanto a la gestión de los residuos, desde la Autoridad Portuaria apostamos por su valorización y circularidad; como ejemplo, el acuerdo que tenemos con la empresa Gravity Wave para dar un nuevo uso a las redes de pesca.

Respecto a la movilidad sostenible, hemos renovado la flota de vehículos optando por híbridos y eléctricos para reducir el consumo de combustibles fósiles y hemos instalado 14 puntos de recarga para vehículos eléctricos.

De hecho, he propuesto adelantar con fondos de la Autoridad Portuaria el coste de la licitación en caso de que el Gobierno central no tuviera disponibilidad presupuestaria, pero las únicas noticias que tenemos son a través de la Subdelegación en Almería



ENTREVISTA

**JUAN ANTONIO
VALIENTE**
GERENTE DE
TRANSPORTES VALIENTE

Juan Antonio Valiente: “Hasta que toquemos fondo”

¿Cómo valora usted desde Transportes Valiente la situación actual del sector? ¿Ha mejorado con respecto al año pasado?

No, sinceramente creo que no ha mejorado. Es más, particularmente, desde noviembre estamos sufriendo un importante declive a nivel económico. También es cierto que como nosotros nos dedicamos principalmente al sector hortofrutícola, los cambios de tiempo, la sequía y las olas de frío están mermando la producción del campo y, claro, por consiguiente, mengua nuestra actividad.

¿Qué servicios de transporte realizan en la actualidad?

Por lo general, nuestra flota asiste principalmente a las campañas de frutas y hortalizas. No obstante, cabe destacar que el transporte de cítricos ha sido más flojo que el año pasado, bastante más; las fresas también están requiriendo menos movimientos; y, en cuanto a las hortalizas, estas se han sembrado con retraso o, directamente, no han sido sembradas, por lo que también el transporte de estos productos ha disminuido notoriamente. En definitiva, seguimos asistiendo con nuestra flota al sector agrícola, industrial y agroindustrial, pero nuestra actividad se ha reducido considerablemente.

¿Siguiendo siendo el precio del combustible un factor que disminuye la producción y el transporte?

Si bien es cierto que el encarecimiento del combustible es un factor que perjudica a nuestros servicios, lo cierto es que considero que es más agravante la falta de actividad. Estamos enfrentándonos a una situación en la que realmente no hay trabajo.

A su juicio, ¿cuáles son los problemas que más están afectando al desarrollo del sector?

No estamos en el mejor momento para el sector y hay problemas para cada tipo de producto. Si se trata de productos hortofrutícolas, el gran problema es el mencionado anteriormente: la reducción de la producción como consecuencia del clima que, por consiguiente, merma nuestra actividad. Por su parte, la mercancía general está sufriendo una gran bajada de consumo. La inflación está propiciando que la gente, en efecto, compre menos, consuma menos y, por tanto, se requieran menos servicios de transporte.



¿Cómo cree que va a evolucionar el sector durante este año 2023?

Teniendo en cuenta que en marzo de 2020 hubo un confinamiento y que en marzo de 2022 estaba empezando la guerra en Ucrania, no sé yo qué esperar de este año. Sin embargo, si miramos la evolución de los dos primeros meses, la cosa pinta mal, muy mal. De cierta forma, considero que la situación va a ir empeorando progresivamente hasta que toquemos fondo, pero no puedo confirmar cuándo llegaremos a ese punto de inflexión.

El año pasado muchas personas del sector nos revelaban que el problema principal al que se enfrentaban era la falta de personal.

Sí, y todavía hoy sigue haciendo falta trabajadores. Sin embargo, como falta trabajo de calidad, el déficit de personal es menor. Nosotros, por ejemplo, contamos con menos camiones operativos que el año pasado y, aunque los tuviésemos, ni sería rentable ni podríamos ofrecer la calidad que nos caracteriza.

“La inflación está propiciando que la gente, en efecto, compre menos, consuma menos y, por tanto, se requieren menos servicios de transporte”

¿Cuántas personas trabajan para Transportes Valiente?

En temporada alta podemos llegar a contar con una flota importante de personal y de vehículos: entre 250 y 300 trabajadores, y unos 200 camiones aproximadamente. Por lo general, en la época punta suele haber dos trabajadores para cada furgón, lo que nos permite formar a conductores y así gestionar nuestra propia cantera, pero claro, para ello, ha de haber un volumen de trabajo que permita sacar adelante estos números.

Para concluir, ¿en qué líneas de trabajo se centrarán este año?

Primero tenemos que terminar la campaña de las fresas, aunque por el ritmo al que va, más bien empezaremos. Además, según los agricultores se han cultivado menos que el año pasado, por lo que habrá menos movimientos a realizar. En cuanto a los productos de la temporada de verano, dependerá del volumen cultivado y de la manera en la que evoluciona la situación. Todo está por ver.



Málaga, Costa del Sol y Andalucía retoman la acción comercial en EE. UU. de forma presencial para promover el turismo de Cruceros

Por primera vez tras el periodo de pandemia, Málaga, Costa del Sol y Andalucía retoman de forma presencial la acción comercial en EE. UU. para promover el turismo de cruceros en el puerto y el destino ya que, durante los últimos tres años, se venía realizando virtualmente.

La delegación malagueña, compuesta por representantes de Autoridad Portuaria, el Área de Turismo del Ayuntamiento de la

► Se trata del primer gran encuentro con las principales navieras norteamericanas tras la celebración de Seatrade Cruise Med

capital, Turismo y Planificación Costa del Sol, la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía y Fundación MálagaPort, se reunió con las principales compañías del sector entre los días 21 y 24 de febrero.

Estos encuentros, que cuentan con la colaboración de Extenda y

la Oficina Española de Turismo (OET) en Miami, permiten mantener los contactos establecidos durante los últimos años y actualizar la información sobre las infraestructuras y servicios portuarios, así como la oferta de excursiones no sólo de la capital, sino también de la provincia y de la región en su conjunto.

La acción comercial es el primer encuentro de Málaga con las compañías norteamericanas tras la celebración de la feria internacional de cruceros, Seatrade Cruise Med, el pasado mes de septiembre, por lo que se empezará a valorar el impacto de este evento en la decisión final de las navieras para incluir la capital en sus itine-

rios previstos en 2024-2025.

La elección de Málaga como puerto base continúa siendo uno de los principales retos de la delegación en estas reuniones, que tiene como objetivo impulsar la economía local y beneficiar a otros sectores turísticos. En este sentido, se muestra a las navieras las amplias conexiones aeroportuarias, ferroviarias y por carretera desde la instalación portuaria y, también, la oferta hotelera. Este año, concretamente, destaca la celebración del nacimiento de Picasso, un evento único en este destino.

Toda esta información se explica esta semana a los responsables de Ritz Carlton Yacht, Virgin, NCL-Regent-Oceania, Carnival, Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, The World, Seadream y Star Clippers, entre otras.

El turismo de cruceros, que arrastraba un fuerte crecimiento en los años previos a la pandemia, cuenta en Málaga y Andalucía en general con un elevado potencial de desarrollo, con la finalidad a corto plazo de posicionar a la región como destino de primer orden.



ENTREVISTA

RAFAEL CARMONA
PRESIDENTE DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA
DE SEVILLA

Rafael Carmona: “La zona de la Avenida de la Raza va a ser un gran polo de atracción para la ciudad”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

**¿Qué particulares le con-
fiere al Puerto de Sevilla ser el
único puerto marítimo de interior
de España?**

Ser puerto marítimo de interior genera ventajas porque significa que podemos traer mercancías que, normalmente, se quedan en la costa. Los contenedores que llegan a Sevilla en buques entran hasta el centro neurálgico del territorio.

No obstante, el Puerto de Sevilla no solo desempeña operaciones vinculadas a la carga y descarga de mercancías, sino que constituye todo un nodo logístico multimodal. Es decir, la mercancía llega en buques o en ferrocarril, pues contamos con una terminal ferroviaria, y en ese mismo espacio tenemos una zona de actividades logísticas conformada por numerosas naves de almacenamiento en conexión directa con las vías rápidas. Además, el puerto está a escasos 15 minutos del centro de la ciudad. Por lo tanto, tenemos una importante posición estratégica que empuja a que grandes empresas de logística ubiquen sus almacenes en el Puerto de Sevilla. Además, la ubicación también nos convierte en una zona privilegiada para los cruceros, que es una actividad que se ha potenciado mucho en los últimos años. La gran diferenciación que ofrece el Puerto de Sevilla es que estos hoteles de cinco estrellas atracan enfrente del Palacio de San Telmo, a cinco minutos andando del Parque de María Luisa y al lado del centro de la ciudad. Es más, atracar en Sevilla significa vivir la experiencia de la navegación por el Río Guadalquivir, cuyos paisajes son todo un espectáculo.

Asimismo, todos los cruceristas pasan al menos una noche en Sevilla, a diferencia de las cinco o seis horas que se suele estar en los puertos costeros, y esto le permite al turista marítimo disfrutar de nuestra ciudad y dejar una importante aportación al PIB.

Hace poco han presentado el proyecto Tokamak Smart ¿Podría hablarnos de ello?

El Tokamak Smart es un desarrollo tecnológico que hemos acogido en las instalaciones portuarias, concretamente en el Centro de Innovación Universitario, que es un proyecto desarrollado en colaboración con la Universidad de Sevilla financiado por la Junta de Andalucía dentro del programa Interreg España-Portugal, en el que se colabora con dos instituciones de educación superior portuguesas,



la universidad de Évora y la del Algarve. Desde la Autoridad Portuaria de Sevilla íbamos buscando poder producir una transferencia de conocimiento entre la propia industria del puerto y la universidad, y lo estamos consiguiendo con este centro de innovación.

El proyecto más reciente ha sido el impulsado por Eleonora Viezzer, una de las investigadoras más punteras del mundo, quien trabaja en el Tokamak Smart para producir energía eléctrica limpia. Estamos muy contentos y satisfechos con la alianza con la Universidad de Sevilla y esperamos que las empresas afincadas aquí vean este entorno como un foco de innovación diri-

do a las energías renovables.

Otra pata en la que se está poniendo el foco en la red de puertos españoles es la sostenibilidad. En el Puerto de Sevilla se ha aprobado la construcción de una planta fotovoltaica, ¿qué nos puede contar al respecto?

La Autoridad Portuaria de Sevilla apuesta por la sostenibilidad desde el primer momento y por ello, toda nuestra operativa está enmarcada bajo criterios de sostenibilidad. En 2020 la Junta de Andalucía nos otorgó el Premio Andalucía de Medio Ambiente por el gran esfuerzo que estábamos realizando en este sentido. Además, en esa misma

línea, estamos intentando que todos los operadores de la comunidad portuaria también avancen por este camino y se enfoquen en realizar su actividad siempre con una visión de sostenibilidad y excelencia ambiental.

Y sí, hemos impulsado la creación de una planta de producción de energía fotovoltaica que permitirá producir hidrógeno verde en el Puerto de Sevilla, pero lo estamos acompañando con las necesidades de consumo de este tipo de hidrógeno porque, lo importante no es solo producirlo, sino que haya consumidores. Por ello, trabajamos con empresas de transporte y operadores portuarios que puedan estar interesados en que sus vehículos y maquinaria se muevan gracias al hidrógeno verde. En efecto, esto que acabamos de poner en marcha es una prueba piloto que se le ha adjudicado a la empresa Solaner Dos y que espero, y deseo, que la obra empiece muy pronto.

¿En qué punto se encuentra el polígono de Astilleros del Puerto de Sevilla?

La historia del polígono de Astilleros ha sido la historia de la reconversión industrial más importante que hemos vivido en Sevilla. En nuestra ciudad teníamos una industria fantástica de fabricación de buques que atravesó una fuerte crisis a principios de este siglo y tuvo que echar el cierre.

Después de aquello, se intentó impulsar un polo industrial que reconvirtiera esa zona y hoy podemos presumir de que tenemos en esta zona una industria marítima potente.

Ahora, en ese entorno hay una industria bandera que es Gri Towers, que hace torres para generadores, y también otras industrias sevillanas como puede ser Tecade

Yard u otras como Megusa, Apimosa, Gmetal, Astilleros del Guadalquivir... que en definitiva constituyen todo un núcleo potente de industria metalmeccánica que está arraigada. Desde la Autoridad Portuaria de Sevilla vamos a seguir impulsándolo para aumentar esas sinergias que se producen cuando hay una localización cercana entre industrias de un mismo sector, o de un sector conexo, para poder generar un clúster que haga más eficiente las operaciones que aquí se realizan.

¿Cómo va la transformación de la Avenida de la Raza?

El Puerto de Sevilla, a diferencia de los puertos costeros que tienen mucha agua y poca tierra, dispone de 850 hectáreas de tierra, unas dársenas y un río fantástico, y el centro de la ciudad a 15 minutos. En los años 20 del siglo pasado se impulsó la modernización del Puerto de Sevilla, se construyó el canal de Alfonso XIII, el puente de hierro abatible para que pasaran los buques y se construyeron también los grandes almacenes que modernizaron el puerto. Un siglo después, hemos ido trasladando esa potente actividad del muelle de Tablada de la Avenida de la Raza hacia el sur porque esa actividad ya no se produce en toneles ni a granel, sino que está contenerizada y, para ello, tenemos la terminal de contenedores de la Dársena del Baltán.

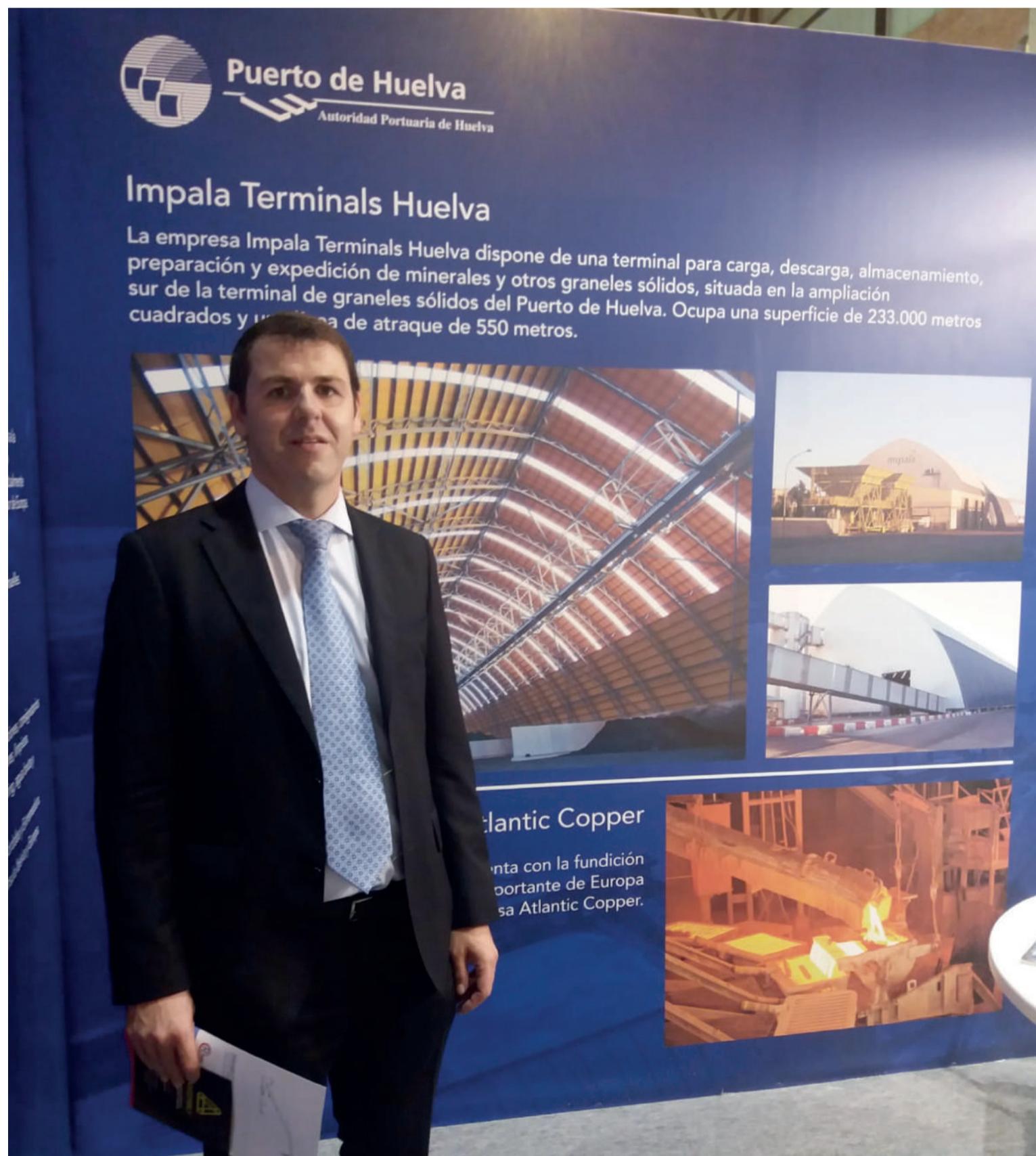
Por su parte, los graneles, tanto líquidos como sólidos, se descargan en muelles públicos o terminales privadas que hay en las zonas del Cuarto o en Batán Norte.

Por lo tanto, la zona del Muelle de Tablada, la más próxima a la ciudad, la vamos a transformar en un gran polo de atracción para Sevilla, en un nuevo barrio: el distrito urbano portuario.

Queremos que el símbolo de esta zona sea la nueva terminal de cruceros y el centro portuario de nuestra ciudad. En efecto, queremos que la gente pueda venir a conocer qué se hace en un puerto y a disfrutar de los espacios libres. Por ello, hemos pactado con el ayuntamiento que en la zona más urbana de la Avenida de la Raza se edificará una zona hotelera y 700 viviendas, de las cuales el 30% serán VPO y el resto, viviendas libres. Luego, queremos rehabilitar las naves del siglo pasado y darle diferentes usos, ya sean logísticos, terciarios, restauración, ocio, deportivo, culturales...



Javier Peña: “IMPALA, pieza clave para que el Puerto de Huelva sea un referente en el sector logístico portuario en apoyo a la minería”



ENTREVISTA

JAVIER PEÑA
DIRECTOR GENERAL
DE IMPALA TERMINALS
HUELVA S.L.U.

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
¿Cuál es la situación actual de IMPALA Terminals?

La situación de la empresa es una situación de estabilidad, gracias a la buena salud del sector minero en la Faja Pirítica Ibérica, que es un punto de soporte clave para nuestro negocio. IMPALA es una terminal logística que recibe

concentrados de mineral y, por tanto, siempre que la producción en la minería local sea buena, la situación de IMPALA será estable.

¿Hacia dónde se dirigen los esfuerzos de la empresa en la actualidad?

Diría que hay cuatro grandes patas sobre las que siempre se va a sustentar nuestra terminal. En

primer lugar, siempre vamos a tender hacia una política que garantice la seguridad. Es decir, que sea capaz de minimizar cualquier tipo de riesgo operativo y que siempre priorice la seguridad y salud de nuestros trabajadores por encima de todo. La segunda pata será asegurar el máximo respeto al medioambiente. De hecho, nos

hemos marcado unos objetivos féroces para reducir nuestra huella de carbono. La tercera y cuarta estrategias están destinadas a la mejora de la eficiencia y al avance en digitalización y nuevas tecnologías, dos vertientes que nos van a permitir ser una empresa lo suficientemente competitiva y sostenible en el futuro.

En este sentido, ¿qué acciones sociales y medioambientales se están llevando a cabo en aras de mejorar las relaciones con el entorno?

Nuestro proyecto nace desde un aspecto fundamentalmente medioambiental. Buscamos minimizar el contacto del concentrado de mineral con la atmósfera y, por esta razón, contamos con un sistema de carga y descarga único en el Puerto de Huelva, conectando mediante cintas transportadoras completamente cerradas, los centros de almacenamiento cubiertos con el muelle de carga gobernado por un cargador de barcos y el descarga donde se ubica la tolva ecológica.

En cuanto a próximas acciones, estamos haciendo importantes avances para generar energía solar a través del aprovechamiento de la situación de la propia terminal y la importante radiación solar que incide sobre ella. Asimismo, estamos apostando por, en la medida en la que la tecnología lo permita, sustituir los motores de combustión por motores eléctricos u otras alternativas que nos suministren los distintos proveedores de maquinarias en el mercado con fin de reducir nuestra huella de carbono.

¿Nos podría citar alguno de los últimos avances en política innovadora?

En materia de innovación estamos realizando grandes progresos. Por ejemplo, estamos gobernados por un *Warehouse Management System*, un sistema de gestión integral de nuestra terminal. Además, estamos intentando reducir el volumen de trámites en papel y digitalizarlos. En efecto, estamos apostando por herramientas digitales de gestión documental y por la inteligencia artificial, en concreto la *Business Intelligence*, con el objetivo de poder crear un *Big Data* que nos permita agilizar la gestión de datos y su más eficiente utilización entre departamentos.

¿Cuáles son las perspectivas para lo que resta de año?

En nuestro sector no podemos pintar un cuadro a doce meses vista porque a los tres meses, o incluso al mes, todo puede cambiar. No obstante, nuestra perspectiva sigue más o menos la línea media de los últimos cinco años. Nuestro propósito es crecer, sobre todo, en el área logística de contenedores. Es más, el Puerto de Huelva está apostando por una diversificación y creemos que IMPALA puede contribuir, y mucho, a aumentar el tráfico de contenedores.



El sector de la pesca de arrastre supone 23.000 empleos entre directos e indirectos en Andalucía.

El Consejo de Gobierno aprueba una declaración institucional de apoyo a la **pesca de arrastre**

► La Junta insta al Gobierno de España a buscar alianzas para evitar los perjuicios del Plan de acción que impulsa la Comisión Europea

El Consejo de Gobierno ha aprobado una declaración institucional de apoyo a la modalidad tradicional de pesca de arrastre, cuyo objetivo es frenar el denominado 'Plan de acción para la conservación de recursos pesqueros y protección de los ecosistemas marinos' que impulsa la Comisión Europea y que en su redacción actual supone un gravísimo perjuicio a la modalidad tradicional de pesca de arrastre al conllevar su eliminación en 2030.

En esta declaración se señala que el Gobierno de Andalucía, "de la mano del sector pesquero andaluz, ha resaltado el esfuerzo cumplido y que realizan nuestros pescadores por la sostenibilidad de nuestros mares y océanos, destacando la compatibilidad de la misma con la actividad y rentabilidad de la actividad pesquera". Al mismo tiempo, defiende que cualquier plan o norma que afecte a la actividad pesquera tiene que estar fundamentada en informes científicos certeros y actualizados", recordando la repercusión que ello tiene

en un sector al que reconoce como "vulnerable y fundamental".

El documento advierte de su "importancia vital" para la economía de Andalucía y "la defensa férrea del sector pesquero", ya que supone 23.000 empleos entre directos e indirectos y en lo que hace a la pesca de arrastre, con presencia en las cinco provincias litorales de Andalucía. Esta modalidad genera más de 3.000 empleos directos y la subsistencia de más de 200 barcos de la flota andaluza y se dedica a la pesca de especies tradicionales de la comunidad como la cigala, la gamba roja o el salmonete.

Por todo ello, la declaración institucional señala que "desde la Comunidad Autónoma de Andalucía no se comparte la necesidad de este plan que consideramos no está justificado por informes científicos actualizados, no existen informes sociales ni económicos y no se ha escuchado debidamente al sector".

Además, la declaración recuerda que todo esto se suma a los recortes de cuotas en el Golfo de Cádiz y de días en el Mediterráneo que ya sufre el 65% de la flota pesquera, que ha llevado a que

"haya barcos por debajo de los 150 días de actividad al año y en niveles generales ha restado un tercio de la actividad normal que tenía la flota para su viabilidad".

En la declaración se insta al Gobierno de España para que "busque alianzas para frenar en la Unión Europea" este Plan, "articulando una defensa integral del sector pesquero" y que se acompañe del impulso "a todos los niveles, de la interlocución con el sector".

Texto íntegro de la Declaración institucional de apoyo a la pesca de arrastre:

La pesca es un sector económico de vital importancia para Andalucía. La flota pesquera andaluza está compuesta por más de 1.400 barcos, en los que trabajan unos 6.000 tripulantes, que desarrollan su actividad en los 25 puertos pesqueros. Además de los 214 mariscadores de "a pie" que recolectan moluscos bivalvos en las playas de Huelva y Cádiz.

Cada año la flota desembarca en torno a 55.000 toneladas de pescados y mariscos, con un valor de venta en lonja de más de 170 millones de euros.

En buena parte, en el contexto de la Política Pesquera Común, la actividad de la flota está condicionada por planes y normas que se aprueban desde instituciones de la Unión Europea.

Actualmente la Comisión Europea está impulsando el denominado 'Plan de acción para la conservación de recursos pesqueros y protección de los ecosistemas marinos' que, en su redacción actual, supone un gravísimo perjuicio a la modalidad tradicional de Pesca de Arrastre al conllevar su eliminación en 2030.

El Gobierno de Andalucía, de la mano del sector pesquero andaluz ha resaltado el esfuerzo cumplido y que realizan nuestros pescadores por la sostenibilidad de nuestros mares y océanos, destacando la compatibilidad de la misma con la actividad y rentabilidad de la actividad pesquera, y todo lo que ofrece en materia de empleo, riqueza, tradición, cultura, gastronomía y de garantía alimentaria y de salud.

Asimismo, el ejecutivo andaluz viene defendiendo la necesidad de que cualquier plan o norma relativa o que afecte a la actividad pesque-

ra tiene que estar fundamentada en informes científicos certeros y actualizados, por la repercusión que tienen para este sector tan vulnerable y fundamental.

El Gobierno andaluz, con su presidente a la cabeza, va a seguir realizando una defensa férrea del sector pesquero andaluz y de los casi 23.000 trabajadores del mismo, entre empleos directos e indirectos que genera esta actividad económica, y en concreto de la pesca de arrastre, cuya flota está presente en todas las provincias costeras andaluzas: Almería, Granada, Málaga, Cádiz y Huelva.

Andalucía va a pedir una reunión al comisario europeo de Pesca para trasladarle los esfuerzos que se está haciendo en materia de sostenibilidad tanto en el Golfo de Cádiz como en el Mediterráneo, y para mostrarle su rechazo al 'Plan de acción para la conservación de recursos pesqueros y protección de los ecosistemas marinos' que impulsa desde la Comisión Europea.

Desde la comunidad autónoma de Andalucía no se comparte la necesidad de este plan, que consideramos no está justificado por informes científicos actualizados, no existen informes sociales ni económicos y no se ha escuchado debidamente al propio sector afectado.

La modalidad tradicional de Pesca de Arrastre genera 3.000 empleos directos en Andalucía y la subsistencia de más de 200 barcos de la flota pesquera andaluza, hablando de la captura de especies que forman parte de la propia historia y esencia de nuestra comunidad autónoma como la cigala, la gamba roja y el salmonete de nuestros caladeros.

Además, el anuncio de este plan se suma a los recortes de cuotas en el Golfo de Cádiz y días de pesca en el Mediterráneo andaluz que ya sufre el 65% de la flota pesquera, que en algunos casos ha situado que haya barcos por debajo de los 150 días de actividad al año y en niveles generales ha restado un tercio de la actividad normal que tenía la flota para su viabilidad.

Andalucía considera que la reforma de la Política Pesquera Común, que ahora iniciamos en la UE, debe ser una oportunidad para adaptar la normativa a la realidad de un sector pesquero, y no un correctivo que suponga un obstáculo insalvable para su futuro.

Por ello, Andalucía solicita al Gobierno de España que busque alianzas para frenar en la Unión Europea el actual 'Plan de acción para la conservación de recursos pesqueros y protección de los ecosistemas marinos' que se impulsa desde la Comisión Europea, articulando una defensa integral del sector pesquero ante esta propuesta, que se acompañe, asimismo, de otras medidas y acciones de su competencia y del impulso, a todos los niveles, de la interlocución con el sector.



Teófila Martínez Saiz: “Vamos a ser el primer puerto de España en ofrecer conexión eléctrica a cruceros en muelle”



Poniendo las luces largas. ¿Cuál cree que es el futuro para el Puerto de Cádiz?

El futuro le devolverá al Puerto de Cádiz la trascendencia que históricamente ha tenido en el tráfico marítimo, especialmente con destinos tan importantes como Iberoamérica. En el presente estamos trabajando para desarrollar todas las infraestructuras y servicios necesarios que garanticen la viabilidad y competitividad del Puerto de Cádiz a medio y largo plazo y consolidarse como uno de los puertos más eficientes y sostenibles de Europa y una alternativa de entrada y salida del tráfico marítimo con Iberoamérica. No hay que olvidar, además, que el Puerto de Cádiz se encuentra conectado por doble vía eléctrica con el corredor Central y Mediterráneo.

Es importante también hablar del Turismo y el papel que juegan los puertos andaluces en la atracción de cruceros. ¿Qué puede ofrecer el Puerto de Cádiz en este sentido?

El Puerto ofrece la infraestructura y los servicios necesarios para acoger a cualquier tipo de crucero, sea grande o pequeño, y tenga las necesidades técnicas que sean, garantizando siempre que la escala se realiza en las mejores condiciones de seguridad y salud. No en vano, además, vamos a ser el primer puerto de España en ofrecer conexión eléctrica a cruceros en muelle. Pero, si ya el nuevo paradigma de puerto destaca la importancia del territorio, en el caso específico del tráfico de cruceros, ese territorio al que llamamos destino, es crucial. Y en ese sentido, Cádiz como Bahía y como provincia, además de ofrecer un servicio tan importante como activo logístico como puede ser el astillero de reparación de cruceros de Navantia, brinda al visitante un sinfín de experiencias de todo tipo: culturales, deportivas, gastronómicas, históricas, etc. Con el aliciente, además, de atracar prácticamente en el corazón de la ciudad más antigua de Occidente. No hace falta decir mucho más.

Cádiz celebra dentro de pocos días el Congreso Internacional de la Lengua Española. ¿En qué manera va a con-

tribuir la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en este importantísimo evento?

La Autoridad Portuaria, junto con la Fundación Cajasol, participaremos en el IX Congreso Internacional de la Lengua Española, que se celebrará en Cádiz del 27 al 30 de marzo, con una exposición denominada Alfabeto Marinero, con la que queremos dar muestra de la aportación y vinculación que la actividad portuaria, el Puerto y el mar han tenido en la conexión con Iberoamérica y en el intercambio cultural y lingüístico a uno y otro lado del Atlántico.

Estamos muy ilusionados con este proyecto porque entendemos que es una oportunidad no sólo de contribuir con la ciudad en un evento tan trascendente, sino también de acercarnos a la ciudadanía.

La muestra hará un recorrido por palabras relacionadas con el mar y el puerto tomando como base el abecedario. De la A a la Z, los visitantes podrán acercarse al papel del puerto como puerta del español a América a través de un glosario de 27 términos que estará ligado, al mismo tiempo, con textos de autores de habla hispana en los que mencionan dichos vocablos y con fotografías alusivas también a las palabras.

La sostenibilidad y la descarbonización son materias importantes en espacios industriales como son los puertos. ¿Qué planes y que plazos se manejan en el Puerto de Cádiz?

La sostenibilidad, junto con la digitalización, la innovación y la seguridad, forman parte de la apuesta estratégica de la Autoridad Portuaria para garantizar la competitividad futura del Puerto de la Bahía de Cádiz, en consonancia, además, con el marco estratégico definido por el sistema portuario de interés general estatal.

En concreto, en materia de sostenibilidad ambiental y energía, el Puerto de la Bahía de Cádiz tiene previsto invertir entre 2020 y 2024 5,3 millones de euros en las principales actuaciones como la instalación de pantallas antipolución en la dársena de La Cabezeuela-Puerto Real para minimizar el impacto de la operativa con graneles sólidos, ejecutadas en 2020, y completadas con otras medidas como pantallas arbóreas y sistemas de control de emisiones, la puesta en marcha de un sistema de gestión ambiental, cañones pulverizadores de agua, pavimentación del entorno, barredoras con aspiración, lava ruedas, pantallas vegetales, tolvas ecológicas, manual de buenas prácticas.

En este sentido, hay que destacar la instalación de 4 estaciones de medición de emisiones, tres de ellas ubicadas en el entorno de la dársena de La Cabezeuela-Puerto Real y una en Cádiz, homologadas por la Junta de Andalucía y certificadas por la cátedra de Calidad Ambiental de la Universidad de Huelva.

Estas estaciones, que miden el PM2,5 el PM10, así como el ICA, NO2 y O3, arrojan constantemente índices positivos, con datos en el rango más bajo de valores, que corresponde con una calidad del aire buena, según la clasificación europea.

En un ejercicio de transparencia y compromiso real con la sostenibilidad, la Autoridad Portuaria ha desarrollado también la tecnología necesaria para que los datos aportados por dichas estaciones puedan consultarse a tiempo real en la página web de la Autoridad Portuaria (<https://www.puertocadiz.com/el-puerto/sostenibilidad-y-medio-ambiente/calidad-del-aire/>).

Además, el organismo se ha sometido a una auditoría medioambiental interna dentro de la implantación del Sistema de Gestión Ambiental y en el primer trimestre de 2023 se hará una auditoría externa, siguiendo las directrices de la norma ISO 14.001:2015 internacional, demostrando el compromiso permanente de la APBC con la mejora del desempeño en materia medioambiental.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz avanza también en otros proyectos sostenibles como un ecoparking con GNL que permite a los contenedores frigoríficos engancharse a la red, con la consiguiente reducción de ruido y emisiones; así como el proyecto de servicio de suministro eléctrico a buques de cruceros en la dársena comercial de Cádiz, que permitirá que los buques tengan una alternativa a la quema de combustible durante su estancia en puerto, permitiendo reducir de forma significativa el ruido y las emisiones de los gases contaminantes.

Recientemente se ha adjudicado a Endesa X una concesión administrativa para la construcción y explotación de una instalación OPS (On-shore Power Supply), destinada al suministro energético a buques en el muelle Alfonso XIII, en la dársena comercial de la capital. Con la puesta en marcha de este proyecto, el Puerto de Cádiz se convertirá en el primer puerto de España en el que los cruceros podrán conectarse a la red eléctrica.

Del mismo modo, la APBC ha puesto en marcha a lo largo de los últimos meses la instalación de hasta 3 plantas fotovoltaicas en diferentes edificios administrativos de la Autoridad Portuaria para la generación de energía eléctrica de forma sostenible.

Estos proyectos, que son los primeros de una serie de iniciativas similares, han supuesto una inversión de 132.787 (IVA excluido), financiado en su totalidad con fondos Next-Generation-EU dentro del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) de la Unión Europea y permite abastecer al edificio de electricidad para consumo propio e inyección a red de excedentes en horario de tarde y especialmente los fines de semana.

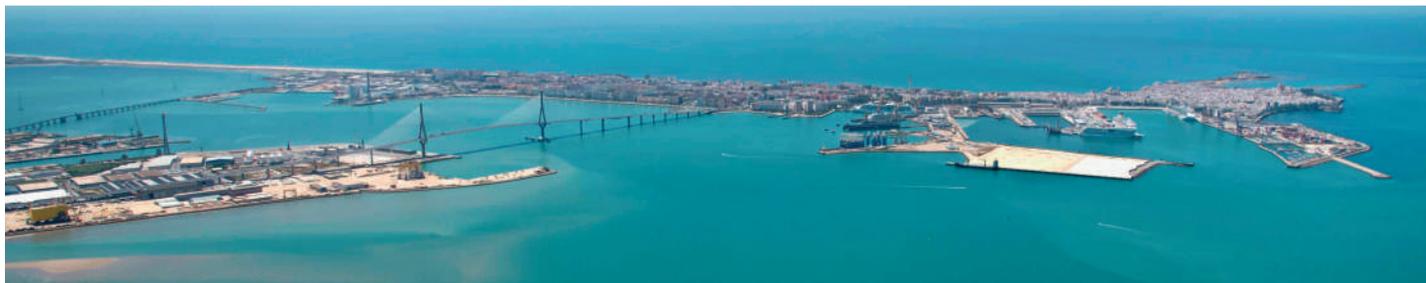
En concreto, esta inversión se encuentra incluida dentro del Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, medida I3 “Intermodalidad y Logística” y concretamente dentro del proyecto de “Mejora de la accesibilidad y sostenibilidad de los puertos”, orientada a mejorar la accesibilidad interior y la sostenibilidad ambiental y energética de las infraestructuras portuarias.

ENTREVISTA

TEÓFILA MARTÍNEZ SAIZ
PRESIDENTA AUTORIDAD
PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Ya han presentado ustedes datos de este año en el que se ve que el tráfico de graneles líquidos sigue experimentando un crecimiento, pero no así otro tipo de mercancías. ¿Cuál es la previsión con la que trabajan para este 2023?

La estadística de un solo mes no refleja nunca una tendencia, ni cuando las mercancías crecen, ni cuando decrecen. Ni siquiera el cierre del pasado año, que para nosotros fue excepcional, y conseguimos alcanzar la cifra histórica de 5,7 millones de toneladas de mercancías, garantiza que vayamos a alcanzar el mismo volumen al año siguiente. Cada año se pone a cero el contador y en 2023 nuestro objetivo es consolidar el importante crecimiento alcanzado en los dos últimos ejercicios.





ENTREVISTA

RAQUEL PARRILLA
COMERCIAL TRANSPORTES
MIGUEL PARRILLA

Raquel Parrilla: “No somos capaces de cubrir nuestra flota”



REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Transportes Miguel Parrilla lleva 45 años siendo un eslabón fundamental dentro de la cadena de suministros ¿Nos podría hablar sobre las principales líneas de trabajo que desarrollan como empresa?

Nosotros estamos especializados en el transporte de mercancías agroalimentarias por carretera, principalmente aquellas que requieren temperaturas controladas. En cuanto al ámbito de actuación, trabajamos tanto en las rutas nacionales como en rutas internacionales, sobre todo en países europeos, tales como Francia, Italia, Inglaterra, Países Bajos y Bélgica.

¿Considera que existe alguna dificultad en el sector agroalimentario actual?

Sí. Actualmente tenemos una gran carencia de profesionales. Llevamos años sufriendo una falta de conductores que no solo no cesa, sino que aumenta a medida que transcurre el tiempo. Y es que, a pesar de que hemos empezado el año 2023 con un desplome del consumo, lo cierto es que nuestro problema real no es la falta de trabajo, por suerte.

La cuestión es que tenemos camiones que no salen a ruta por la falta de profesionales, no somos capaces de cubrir nuestra flota. Incluso, hay rotaciones de conductores entre las empresas, y estos van saltando de una a otra con grandes exigencias.

Comentaba anteriormente que están especializados en alimentación a temperatura controlada ¿Qué tipos de alimentos transportan principalmente?

En Transportes Miguel Parrilla trabajamos con todo tipo de productos de gran consumo, es decir, aquellos que podemos encontrar en los grandes supermercados de distribución. Por su parte, de cara a la exporta-

“Llevamos años sufriendo una falta de conductores que no solo no cesa, sino que aumenta”

ción en la Comunidad Europea, transportamos frutas y hortalizas esencialmente, aunque también cualquier producto de gran consumo.

Hablando del mercado internacional ¿Cómo vislumbra el futuro a corto plazo del mismo?

Hemos comenzado 2023 con una importante caída del consumo, pero soy optimista, no tengo malas perspectivas de cara al resto del año y, sobre todo, de cara al resto de campañas. El mercado internacional es, por lo general, un mercado de campañas y personalmente considero que en el tramo final de este año vamos a ver cómo va a tener una trayectoria alentadora.

“Hemos comenzado 2023 con una importante caída del consumo, pero soy optimista, no tengo malas perspectivas de cara al resto del año”

Para concluir ¿En qué focalizarán sus esfuerzos a largo de este 2023?

Son dos las vertientes en las que estamos poniendo el foco y en las que esperamos poder lograr buenos resultados: la digitalización y las nuevas tecnolo-

gías, y la rentabilidad. En materia de digitalización y nuevas tecnologías, queremos llevar a cabo un cambio en la cultura del equipo. Para ello, vamos a realizar formaciones tecnológicas a nuestros profesionales. De esta forma, adquirirán las habilidades necesarias que les permitan desempeñar su labor junto a esas nuevas tecnologías y así poder hacer de nuestra empresa, una empresa del futuro.

Además, estamos cambiando el sistema de gestión de la flota para ejercer un mayor control a tiempo real sobre esta y así poder conocer, por ejemplo, el consumo o el tipo de conducción. Por otro lado, estamos poniendo el foco en la rentabilidad, una cualidad que ha supuesto un problema en nuestro sector, un sector muy azotado por la falta de personal, la subida de precios y su consiguiente bajada de consumo, entre otros.

Declarado de **interés estratégico** para Andalucía el Hub Innovador de Economía Circular de Cádiz



Vista aérea del Muelle de la Cabezueta, en Puerto Real, Cádiz.

El Consejo de Gobierno ha aprobado la declaración como inversión empresarial de interés estratégico para Andalucía del proyecto denominado Hub innovador de economía circular en Cádiz (HIEC), promovido por la compañía Olivia Energy Group, consistente en la construcción y puesta en marcha de un conjunto de instalaciones industriales para la valorización, regeneración y uso de residuos de diferentes tipologías y procedencias en el Muelle de la Cabezueta, en el municipio de Puerto Real.

La inversión prevista asciende a 51,5 millones de euros en el periodo 2022-2025, generando 70 puestos de trabajo directos en la fase de operación y 134 empleos directos en la fase de construcción. La construcción de las instalaciones industriales se complementa con una inversión en I+D+i, en

► **Promovido por Olivia Energy Group con una inversión de 51,5 millones hasta 2025, creará más de 204 empleos en sus diferentes fases**

alianza con la Universidad Loyola, y la creación de una plataforma experimental para el desarrollo y escalado de nuevas rutas de valorización y obtención de productos de alto valor añadido. También se construirán y ampliarán las terminales de almacenamiento en Cádiz y Algeciras.

La consideración de esta iniciativa como proyecto de inversión empresarial de interés estratégico para Andalucía se justifica en el artículo 3.1 del Decreto ley 4/2019, de 10 de diciembre, que hace referencia a diferentes categorías. Así, en el ámbito de las 'Inversiones industriales o de servicios avanzado que generen o amplíen cadenas de valor añadido y empleo en el sistema productivo y mejoren su competitividad', el acuerdo del Consejo de Gobier-

no toma en consideración lo que supone para la ampliación de la cadena de valor de los aceites comestibles e industriales usados y residuos marpol (los que se generan durante el servicio, mantenimiento o limpieza de los buques), así como la generación de nuevas rutas de tratamiento de los residuos para su conversión posterior en biocombustibles u otros productos de valor añadido.

También se ha tenido en consideración la categoría de 'Nuevas actividades económicas que aporten valor añadido en sectores productivos con alto potencial innovador y desarrollo tecnológico', en cuanto que la construcción y puesta en marcha del HIEC supone la entrada a nuevas actividades económicas (aceites usados y marpoles), muy próximas a la actividad co-

mercial actual: el tratamiento de residuos. También por el hecho de que la nueva actividad está orientada a nuevos clientes, como pueden ser las refinerías de las compañías de hidrocarburos.

El proyecto, además, según refleja el acuerdo del Consejo de Gobierno, refuerza la implantación de la sociedad del conocimiento, el sistema universitario andaluz y el potencial de innovación y cualificación de los trabajadores, por medio de la alianza estratégica con la Universidad Loyola. Esta alianza se traduce en la definición de la componente tecnológica innovadora de la estrategia de la compañía promotora y su plataforma experimental, enfocada a la generación de conocimiento y a su transferencia al entorno empresarial.

También se ha tomado en consideración el hecho de que el proyecto tiene, entre sus objetivos, dotar de materias primas al sector petroquímico para hacer posible la generación de biocombustibles y contribuir al proceso de descarbonización del transporte asociado.

Asimismo, la construcción y puesta en marcha del HIEC apuesta, en el medio plazo, por la implantación de nuevas actividades basadas en la economía circular en el tratamiento de los residuos industriales y su influencia en el mantenimiento del empleo, en las infraestructuras y en las cadenas de valor que actualmente nutren el sector petroquímico y su reorientación hacia la química sostenible.

El proyecto impulsado por Olivia Energy Group SL contribuirá a mejorar el número de empresas y a reducir la tasa de desempleo, al tiempo que promueve la generación de riqueza por la vía de la economía del conocimiento.



Foto de familia de un encuentro empresarial en el Puerto de Motril.

El Puerto de Motril pone en valor la línea marítima con Tánger Med en un encuentro empresarial

El Puerto de Motril, en la costa de Granada, ha acogido la celebración del I Encuentro Empresarial en el que se ha analizado su potencial como infraestructura portuaria y su conexión marítima con el puerto marroquí de Tánger-Med, a través de la línea regular que opera la naviera Balearia, la más importante de España, y que, desde su puesta en funcionamiento en noviembre pasado, "ha transportado más de 80.000 toneladas a bordo de más de 3.000 camiones", según ha adelantado el presidente de la Autoridad Portuaria, José García Fuentes.

"El Puerto de Motril, por su ubicación geoestratégica, está llamado

a ser el gran puerto de Andalucía Oriental", ha aseverado García Fuentes. El encuentro ha reunido a empresarios de las dos orillas, según han detallado desde la Autoridad Portuaria en una nota.

"Las singulares características de conectividad del Puerto de Motril lo convierten en una infraestructura multifuncional para las cargas de proyecto, graneles líquidos y sólidos, pasajeros y mercancía general. Es en esta última tipología donde la naviera Balearia juega un papel fundamental en nuestro puerto, no solo por ser la línea de interés público que nos conecta con Melilla, sino porque también opera desde Motril con Tánger-Med, el principal puerto del continente africano".

El presidente de la Autoridad

Portuaria también ha subrayado otras ventajas competitivas como la "distancia razonable" a los centros logísticos situados en Madrid y Zaragoza o el hecho de que los conductores se suban al camión en el puerto de Motril tras desembarcar con el tacómetro a cero. "Por tanto, Tánger, y su amplísimo hinterland, ofrecen numerosas oportunidades de emprendimiento y de establecer acuerdos comerciales con su tejido empresarial".

El director general de Balearia, Georges Bassoul, ha celebrado la apertura de la línea entre los puertos de Motril y Tánger-Med y el crecimiento que está experimentando, por lo que ha agradecido el trabajo de todos. "Para nosotros es una línea clave que nos permite verte-

brar nuestra oferta de servicios entre Marruecos, España y Europa".

Georges Bassoul también ha avanzado la apuesta de Balearia por el pasaje, además de la carga. Así, ha anunciado que "vamos a reactivar la maquinaria comercial de cara al verano, una vez concluya el Ramadán, para fomentar el tráfico de pasajeros entre ambos países".

La naviera Balearia transportó el año pasado en los barcos que tiene posicionados en sus diferentes líneas en España más de 4,5 millones de pasajeros, 1,2 millones de vehículos y más de siete millones de metros lineales de carga, llegando a facturar un 42 por ciento más que en 2021.

El director de Operaciones de Importación y Exportación de

Tánger Med, Idriss Arabi, por su parte, ha subrayado la importancia de la línea "para garantizar el desarrollo del comercio de Marruecos con España en áreas como la automoción, la aeronáutica y el textil y donde el Puerto de Motril, por su ubicación en el Mediterráneo, está capacitado para atender la demanda de transporte adicional y porque ofrece una excelente logística".

El representante de Tánger-Med ha agradecido a Balearia la apertura de la línea, al tiempo que confía en que próximamente se vea reforzada con un segundo barco. La subdelegada del Gobierno en la provincia de Granada, Inmaculada López Calahorra, ha puesto en valor el trabajo del Gobierno de España para el normal funcionamiento de esta línea. Se ha referido, en ese sentido, a la dotación de inspectores suficientes para atender la demanda del servicio los siete días de la semana.

Puertos del Estado ha estado representado en este primer encuentro por su director de Explotación, José Antonio Lago Alba, que se ha referido al Marco Estratégico basado en la sostenibilidad medioambiental de los puertos.

El Gobierno de la Junta de Andalucía, a través de su delegado territorial de Empleo, Empresa y Trabajo en Granada, Javier Martín Cañizares, ha destacado la contribución del Puerto de Motril a la economía de la Costa y la provincia.



ENTREVISTA

BENJAMIN HAMILTON
DIRECTOR DE
FULFILLMENT, OCTOPIA

Benjamin Hamilton: “Nuestro objetivo es ofrecer la mejor solución de Fulfillment para comercios electrónicos y marketplaces”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

Octopia Fulfillment, servicio de Octopia, una empresa con sede en Francia que está cosechando buenos resultados en España. Es más, la irrupción en el mercado español es el último paso en vuestra expansión internacional, que pronto llegará también a Reino Unido y Alemania ¿Cuáles diría que son las claves para alcanzar el éxito en la internacionalización?

Octopia Fulfillment ofrece una solución de logística para empresas de e-commerce y marketplaces en toda Europa. Actualmente trabajamos con vendedores con su propio sitio e-commerce, vendedores presentes en los principales marketplaces, así como con los principales operadores de marketplaces líderes en Europa (Adeo, Cdiscount, Europazon, entre otras.)

Nuestro objetivo es ayudar a pequeñas, medianas y grandes empresas operando en el mundo del e-commerce, a expandir su negocio, proporcionando un servicio integral logístico, lo que ofrece múltiples beneficios para el propietario del negocio y para la experiencia general del cliente final.

Nuestra solución de Fulfillment permite gestionar todas las actividades logísticas: almacenamiento, embalaje, preparación y envío en más de 20 países en Europa, propiciando y apoyando a la expansión internacional de nuestra comunidad de vendedores.

Gracias a la alta tecnología utilizada y nuestra amplia red de almacenes en Europa, (15 centros logísticos), podemos ofrecer a nuestros clientes procesos ágiles, seguros y 99.7% de envíos a tiempo. Así como la posibilidad de expandirse y vender en otros mercados al internacional.

Una de nuestras grandes ventajas es la calidad humana y de servicio de nuestro equipo de soporte, que contribuyen y garantizan el éxito de crecimiento y expansión de nuestros clientes.

¿Qué diferencia a Octopia de sus competidores?

Uno de nuestros grandes diferenciadores, es que más allá de ser expertos en logística, contamos con todo el conocimiento sobre la operación de los marketplaces y distintos canales de venta. Conocemos las expectativas y necesidades, y



sabemos dar respuesta en todos los sentidos:

Desde el punto de vista de los vendedores, les ayudamos a desarrollar su negocio dirigiéndonos a los canales de venta adecuados en las geografías adecuadas, al mismo tiempo que gestionamos su logística de manera integral. Por otro lado, desde el punto de vista de los marketplaces: aseguramos un aumento de 15 puntos o más en NPS (Net Promoter Score), un aumento en el GMV (Gross Merchandise Value) que mide el valor total de las ventas realizadas por una empresa, y aumento en calidad al traer a los vendedores de fulfillment adecuados para el marketplace.

Otra gran ventaja como lo mencionamos anteriormente es nuestra red de más de 15 almacenes con la que contamos en Europa. Nuestra capacidad de proponer a nuestros clientes a expandir su negocio y vender más dentro de la Península

Ibérica, con una logística eficiente, rápida y segura. Así como a nivel internacional, con la oportunidad de entrar a nuevos mercados gracias a nuestra ubicación estratégica con almacenes en Francia, y próximamente otros países en Europa. Ya contamos con más de 3200 vendedores utilizando nuestro servicio de Fulfillment.

Un último tema importante que destacar son las tarifas competitivas que proponemos, transparentes y sin sorpresas. Además, nuestra solución es el único operador que ofrece a sus vendedores un servicio de Fulfillment que no cuenta con costes de afiliación, suscripción, ni exige un volumen mínimo de productos.

¿De qué manera están comprometidos con el medioambiente? ¿Qué iniciativas están llevando a cabo?

La responsabilidad medioambiental es un elemento esencial en

nuestra filosofía. La logística de Octopia a través de sus socios es pionera en la reducción del impacto medioambiental de sus actividades, llevando a cabo una política de innovación dinámica para reducir la huella de carbono, incluyendo soluciones para reducir los embalajes y utilizar embalajes reutilizables.

“Gracias a la alta tecnología utilizada y nuestra amplia red de almacenes en Europa, (15 centros logísticos), podemos ofrecer a nuestros clientes procesos ágiles, seguros y 99.7% de envíos a tiempo”

Optimizamos el consumo de recursos utilizados para nuestros paquetes eligiendo materiales sostenibles para nuestros embalajes (cero plásticos, cartón etiquetado, tintas vegetales), en nuestra red utilizamos máquinas de embalaje 3D que adaptan el paquete al tamaño del producto (lo que significa una reducción media del 30% del espacio vacío en los paquetes).

También actuamos en el transporte, optimizando la carga de los paquetes en los camiones a granel en vez de utilizar tarimas. Gracias a estas medidas, hemos reducido un 30% el número de camiones en la carretera, lo que representa unos 6.000 camiones al año.

Nuestros almacenes son eficientes desde el punto de vista energético: nuestra red de almacenes utiliza paneles solares para generar el 20% de su consumo de electricidad y reducir las emisiones de carbono. También utilizamos un sistema de iluminación inteligente (LED), que reduce en un 85% el consumo de energía.

Este tipo de innovaciones deben generalizarse para garantizar que el crecimiento del comercio

electrónico se apoye en desarrollos sostenibles que reduzcan el daño a nuestro planeta.

¿Cómo ha evolucionado el sector logístico en Andalucía? ¿Y Octopia?

Desde hace ya algunos años, vemos una democratización de la venta al por menor, a través del comercio electrónico. Cada vez son más los emprendedores que crean su propio negocio de e-commerce y venden a nivel internacional a través de los marketplaces. Sin embargo, los operadores logísticos han tardado en adaptarse a esta situación, manteniéndose en su zona de confort de servir a clientes grandes y establecidos. Por lo tanto, se observa una falta de proveedores en el mercado que satisfagan las necesidades logísticas de los actores del comercio electrónico, quienes tienen importantes desafíos en la cadena logística, pero que no son lo suficientemente grandes como para trabajar con grandes proveedores logísticos o construir sus propios almacenes.

Además, los propios marketplaces buscan soluciones logísticas. Los estudios demuestran que el 85% de los compradores no volverán a utilizar un sitio web si tienen una mala experiencia con el envío, por lo que no pueden permitirse el lujo de equivocarse. Por otra parte, la logística de un marketplace es compleja, ya que se trabaja con miles de negocios individuales de diferentes tamaños, categorías de productos y madurez.

¿Cuáles son los principales objetivos que se han marcado en 2023?

Nuestro objetivo es ofrecer la mejor solución de Fulfillment para comercios electrónicos y marketplaces, y, al hacerlo, ayudar a los vendedores y a los marketplaces a crecer en todo el mundo. Asimismo, hemos abierto oficinas en Reino Unido este año y estamos por abrir nuevos almacenes en Europa a mediados de 2023.

Para ello, nos estamos expandiendo desde nuestra sólida base en Francia (con más de 500.000 m2 de espacio de almacenamiento que ya da servicio a toda Europa) y hemos lanzado en 2021 nuestro almacén en España, uno de los mercados más interesantes, siendo un país en rápido crecimiento y uno de los pocos en lograr un crecimiento del 6% en ingresos provenientes del comercio electrónico en 2022. *

En 2023 también tenemos la intención de establecer cada vez más colaboraciones directas con operadores de marketplace, para compartir no solo nuestra solución de logística, sino también nuestra experiencia para ayudarles a dominar el Fulfillment, mejorar la experiencia de los clientes finales y los vendedores y, de este modo, acelerar su crecimiento.

*Salesforce Shopping Index report, Ecommerce growth, 2022.



Carlos Campoy Zuasti: “Se espera un crecimiento extraordinario a nivel mundial en el sector de la eólica marina”



sionales de experiencia, es necesario transmitir los conocimientos técnicos a las nuevas generaciones de ingenieros. Para ello nos apoyamos en las nuevas tecnologías de digitalización, siendo necesario reinventar los procedimientos habituales de trabajo a través de algoritmos de inteligencia artificial (IA), que nos ayuden en el futuro a ser más competitivos en el mercado global. Para esta iniciativa de I+D contamos con la experiencia en IA de nuestra empresa participada Surcontrol, experta en robótica, automatización y digitalización.

Por otro lado, y conociendo los ciclos de nuestro sector, tengo claro que para los próximos años se espera un crecimiento en la demanda de buques militares, tanto en nuevas unidades a construir para La Armada Española, como en otros programas de armadas internacionales. Además, se espera un crecimiento extraordinario a nivel mundial en el sector de la eólica marina, donde colaboramos en la ingeniería de diseño de detalle para la fabricación de las jackets y subestaciones. Teniendo experiencia Abance en ambos segmentos del mercado, tenemos el reto comercial a corto y medio plazo de aprovechar este nuevo ciclo industrial y consolidar carga de trabajo en nuestra empresa para los

próximos años.

¿Qué proyectos han desarrollado recientemente y tienen alguno nuevo sobre la mesa?

Respecto a los proyectos en los que hemos participado en los últimos años, podemos mencionar la colaboración en ingeniería para un buque rompehielos para un astillero en Chile, ingeniería para el programa de corbetas que construyen los astilleros públicos de la bahía de Cádiz para Arabia Saudí, y un gran proyecto realizado para un buque de patrulla oceánica para un astillero americano.

En estos momentos estamos colaborando en la ingeniería funcional de un patrullero para La Armada de Marruecos que se

fabricará en Navantia San Fernando, y tenemos varias ofertas comerciales encima de la mesa, tanto en España como en otros países, que esperamos pronto puedan convertirse en realidad.

Además, han operado en mercados internacionales. ¿Cuál está siendo la tendencia de la empresa en este sentido?

Tenemos clara la apuesta por la internacionalización; siendo un camino complejo para una empresa familiar, nos apoyamos en las misiones que organizan distintos organismos públicos como Extenda o La Cámara de Comercio de Cádiz, para asistir a ferias y eventos que se organizan dentro de nuestro sector en diferentes países objetivos en los que pretendemos tener presencia. En este sentido, aprovechamos cada oportunidad que se presenta para crecer en el mercado global.

“Para los próximos años se espera un crecimiento en la demanda de buques militares, tanto en nuevas unidades a construir para La Armada Española, como en otros programas de armadas internacionales”

Hace unos días hemos firmado una alianza de colaboración con Vera Navis Ship Design, una empresa de ingeniería naval portuguesa con sede en Lisboa muy complementaria a Abance, con la que tenemos sinergias interesantes de colaboración, y con la que sin duda aceleraremos nuestra expansión internacional.

Así mismo participan junto con otras empresas líderes en el sector industrial en el proyecto EPARK+. ¿En qué consiste el mismo?

Este es un proyecto de I+D liderado por Navantia y en el que participamos con otras empresas destacadas del sector. Consiste en la realización de un demostrador tecnológico de operación y mantenimiento de parques eólicos marinos a través del uso de vehículos no tripulados, así como la realización de pruebas con un prototipo real. Este proyecto pretende desarrollar soluciones para digitalizar la operación y mantenimiento de parques eólicos marinos mediante el uso de vehículos no tripulados.

El fin último es contar con un gemelo digital del parque que permita modelizar su comportamiento y disponer de un software que reúna todos los datos del campo en tiempo real. Se trata de un proyecto colaborativo, que, auspiciado por el CDTI, contribuirá al desarrollo tecnológico de la industria española.

ENTREVISTA

CARLOS CAMPOY ZUASTI
CEO DE ABANCE

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Abance se consolida como empresa fundada en 1.994 ¿Qué balance hacen del pasado año 2022?

Efectivamente, a comienzos de 2024 Abance cumplirá 30 años desde su fundación, y continuamos realizando proyectos de ingeniería para el sector naval y de defen-

sa, pero igual que desde el primer día seguimos creyendo en los valores de la empresa que nos han acompañado todos estos años, y que hoy más que nunca son fundamentales para continuar reteniendo y reclutando nuevos talentos.

Respecto a este último año 2022, nuestros ingresos se incrementaron en un 17% sobre el año anterior, llegando a superar los 7,5 millones de euros en servicios, y consiguiendo por primera vez el hito de tener más de la mitad de estos ingresos provenientes de proyectos del extranjero.

¿Qué retos a futuro atisban en el horizonte?

En nuestro sector y debido a la próxima jubilación en unos años de muchos profe-



Ronny Moriana: “Nuestro objetivo es continuar siendo líderes en el Estrecho de Gibraltar”

ENTREVISTA

RONNY MORIANA
DIRECTOR GENERAL DE
FRS IBERIA

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Con más de 150 años de experiencia, FRS Group se consolida como un grupo naviero alemán líder en el transporte de personas, vehículos y mercancías. En este sentido, ¿Cómo atisban el mercado en este 2023? ¿Qué es lo que más les preocupa del año en el que nos adentramos?



Este 2023 se presenta como el de consolidación tras la pandemia, ya que será el primer año completo desde 2019 en el que estarán operativas todas las conexiones marítimas entre España y Marruecos. Así mismo, el mercado naviero se encuentra inmerso en un ciclo de cambios que sigue su curso. FRS Iberia está también en un proceso de obtención de inversión, que anunciamos el pasado mes de enero, con el objetivo de expandirnos en el medio y largo plazo.

Los retos del sector están condicionados por el incremento general de costes, si bien es cierto que en FRS Iberia nos encontramos en una situación de fortaleza frente a ellos y seremos capaces de resolverlos obteniendo buenos resultados, e incluso mejorando las cifras de temporadas anteriores.

¿Dónde desarrolla sus servicios FRS?

FRS es un grupo naviero internacional que desarrolla sus servicios en 14 países y transporta más de 7 millones de pasajeros cada año. Alemania, Dinamarca, EE.UU., Canadá, Portugal o Finlandia son algunos de estos países.

FRS Iberia es la filial de FRS y operamos las rutas Tarifa – Tanger Ville, Algeciras – Tanger MED y Algeciras – Ceuta, que son las principales conexiones en el Estrecho de Gibraltar.

En 2022, a pesar de que las conexiones marítimas con Marruecos para pasajeros se reanudaron a mediados de abril, transportamos más de 1,4 millones de pasajeros y más de 275.000 vehículos. Así mismo, transportamos más de 122.000 unidades de carga, línea de negocio que lleva años creciendo de manera muy importante.

Nuestra sede central está ubicada desde el año 2000 en Tarifa, Cádiz, por lo que también somos una empresa multinacional muy arraigada en la sociedad andaluza.

¿Plantean líneas de expansión?

En enero anunciamos que abríamos un proceso de búsqueda de nuevas inversiones para FRS Iberia. Con ello reafirmamos nuestro objetivo constante de crecimiento y consolidación estratégica de la compañía.

La situación actual de FRS Iberia es muy positiva, por lo que estamos en una buena posición para acelerar nuestra expansión y atender la creciente demanda del sector.

En una era cada vez más sostenible a la par que digital, ¿hacia dónde se dirigen los esfuerzos de la empresa?

Desde hace ya unos años en FRS estamos realizando importantes avances en la digitalización de todo el grupo. Contamos con un hub tecnológico propio ubicado en Mallorca, con más de 30 compañeros que desarrollan todos los sistemas de ventas, operativa, etc., impulsando el desarrollo y la digitalización de la compañía en todos los niveles.

Así mismo, la sostenibilidad y la optimización de recursos forman parte de nuestros principios corporativos y constituyen un eje en la adopción de decisiones estratégicas.

¿Qué objetivos plantean cumplir a corto plazo?

Nuestro objetivo es continuar siendo líderes en el Estrecho de Gibraltar. Trabajamos para mantenernos como la naviera de referencia en las conexiones entre España y Marruecos, así como para acelerar la expansión de la compañía.



Comienza la línea marítima de mercancías entre el Puerto de Málaga y Tánger Med

Comienza la línea marítima de mercancías entre el Puerto de Málaga y Tánger Med

La compañía Marítima Peregar inicia una línea regular de mercancías entre los puertos de Málaga y Tánger Med impulsando, así, la conexión marítima entre dos de las ciudades más importantes de sus territorios.

El director de la Autoridad Portuaria, José Moyano, ha destacado "la importancia" de esta línea "para coadyuvar al desarrollo de las re-

laciones entre Marruecos y Europa y dar servicio a las empresas ubicadas en la zona de influencia del Puerto de Málaga".

Asimismo, ha incidido en que, "en una segunda fase, está previsto el servicio intermodal, mediante la conexión ferroviaria con las principales áreas logísticas españolas, tales como Madrid y Zaragoza Plaza, y también las europeas ubicadas en Francia y Alemania. Y por supuesto, con la vista puesta

en el Puerto Seco de Antequera".

El buque Friedrich Russ, de 153 metros de eslora, efectuará la operativa de embarque en el recinto malagueño de 08.00 a 14.00 horas, momento en que partirá hacia Marruecos. Durante la noche volverá a navegar para llegar a Málaga a primera hora y retomar la operativa.

El recinto portuario moverá un mínimo de 80 unidades diarias por rotación --ida y vuelta-- correspon-

dientes a camiones y plataformas de remolque, duplicando el tráfico de mercancía rodada que se mueve actualmente con Melilla.

Por su parte, el administrador de la compañía Marítima Peregar, Joaquín Pérez-Muñoz Subiris, ha incidido en que "la recuperación de esta línea da respuesta a una demanda histórica para conectar el norte de África con el sur de Europa y tiene la vocación de ser un puerto complementario a Algeciras, una alternativa perfectamente viable que da respuesta a los problemas de congestión que existen actualmente en el entorno del Estrecho de Gibraltar".

"Esto optimizará las operaciones, disminuirá los tiempos de tránsito y, en definitiva, contribuirá a la dinamización de la economía de la región", ha agregado.

La línea, que comienza siendo de carga rodada, principalmente de productos relacionados con el sector textil, del automóvil y mercancía perecedera, tiene la finalidad de convertirse en una conexión mixta en la que se incorpore, a medio plazo, el servicio de pasajeros.

Por su parte, la vicepresidenta de Confederación de Empresarios de Málaga, Natalia Sánchez, ha valorado que "haya sido una empresa malagueña como Marítima Peregar la que haya estado en las negociaciones con los respectivos puertos y liderando la puesta en marcha de esta línea con el apoyo de la Autoridad Portuaria de Málaga".

Ha agregado, además, que esta conexión "da seguridad a los agentes logísticos de transporte marítimo porque saben que hay otra línea a su disposición para realizar los trabajos de importación y exportación".

El Puerto de Málaga movió en los últimos años cerca de 4,5 millones de toneladas por ejercicio, de las cuales una parte corresponde al tráfico de carga rodada, que supone un 25% del volumen total de negocio.

Si bien las conexiones con Ceuta y Melilla están muy afianzadas en el recinto portuario, se espera consolidar de la misma manera la línea con Tánger, que supondrá un revulsivo para las empresas del ámbito marítimo portuario.

Servando Luis: “Nuestros dos buques tienen un grado de ocupación medio alto en el tráfico Sevilla-Canarias”



ENTREVISTA

SERVANDO LUIS
DIRECTOR DE FLOTA DE
BERNHARD SCHULTE

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
¿Qué actividad desarrolla Bernhard Schulte?

Bernhard Schulte es una empresa naviera de origen canario, perteneciente al grupo empresarial alemán The Schulte Group. Tenemos dos divisiones princi-

pales: la propiedad de barcos y la gestión de flotas propias o de otros armadores. En concreto, Bernhard Schulte es propietaria armadora de dos buques que operan periódicamente entre Sevilla y Canarias.

¿Cuál es el papel que desempeña un director de flota?

Como es mi caso, las responsabilidades de un director de flota no se limitan tanto a la parte comercial, sino que, por lo general, su función consiste en tomar las decisiones pertinentes para garantizar que los barcos estén plenamente operativos desde el punto de vista técnico, normativo o de tripulaciones, entre otros.

¿Cómo atisba la evolución de este año 2023?

Este año 2023 pinta bien. Al final, somos una empresa propietaria de barcos que actualmente están fletados –en lenguaje coloquial, alquilados– a un operador marítimo que, en este caso, es el grupo multinacional de origen francés CMA CGM. Por lo tanto, desde el punto de vista naviero, nos va bien porque tenemos los buques fletados a largo plazo con contratos mínimo de 5 años, por lo que está garantizada la operación de los mismos durante ese periodo. Por su parte, desde el punto de vista comercial, no le puedo facilitar datos, aunque es verdad que tenemos la información de que los dos buques tienen un grado de ocupación medio-alto en el tráfico de Sevilla a Canarias, lo cual es indicativo de que la actividad está yendo por el buen camino.

¿Se trata de un sector que se sumerge en innovaciones tecnológicas?

Nosotros como empresa pequeña no estamos sumergidos en innovaciones tecnológicas, pero The Schulte Group sí está inmerso en una vorágine de búsqueda constante de innovaciones. Las inversiones del grupo en este campo van en dos sentidos: digitalización y nuevas tecnologías. Por un lado, se persigue la digitalización para realizar mejoras en los procesos, en la gestión y en la productividad.

“Desde el punto de vista naviero, nos va bien porque tenemos los buques fletados a largo plazo con contratos mínimo de 5 años”

Por otro lado, como consecuencia de las cada vez más numerosas normativas de control medioambiental, hay varios grupos de trabajo que están desarrollando nuevas tecnologías para la descarbonización y para poder conseguir un perfil de buques amigables con el medioambiente.

Bernhard Schulte forma parte de ANAVE, la asociación de navieros españoles ¿En qué líneas trabajan en esta asociación?

ANAVE es una entidad con mucha historia, mucho arraigo y que es muy querida por todos los armadores socios. Desde esta asociación se promueven actividades y acciones que van en beneficio de todos los armadores. Por tanto, ANAVE nos da voz y voto, y tiene como objetivo principal la defensa y el fomento de los intereses del sector. Además, el personal que la conforma está dedicado en exclusiva a analizar el entorno en el que se desarrolla la actividad naviera, por lo que, en este sentido, hemos de decir que ANAVE aporta un valor positivo muy importante.

¿Cuáles son los planes a futuro de esta empresa? ¿Y del sector?

En Bernhard Schulte nos hemos marcado, como objetivo a corto plazo, introducir una serie de herramientas digitales que nos permitan desarrollar nuestra competitividad, nos faciliten la gestión y nos posibiliten llevar a cabo mejoras en diferentes ámbitos de la empresa. A nivel de grupo, se está trabajando de forma intensa en la descarbonización y, en general, en introducir mejoras en los perfiles de los buques en materia de contaminación e impacto medioambiental.

“ANAVE nos da voz y voto”

A nivel de sector, he de señalar que la situación en la que nos encontramos no es aparentemente mala, pero es cierto que el escenario internacional es un escenario de incertidumbre y altamente cambiante. Pese a ello, considero que todas las empresas estamos trabajando bien y con total normalidad, pero siempre tomando las medidas de precaución necesarias.





ENTREVISTA

JORGE GUILLÉN
SPAIN REGION LEAD DE
EXOLUM

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Exolum es una empresa líder en logística de productos líquidos de Europa y una de las principales a nivel mundial, ¿cuáles diría que son sus fortalezas?

En primer lugar, somos líderes sólidos del mercado con casi 100 años de experiencia en el transporte y almacenamiento de graneles líquidos, especialmente productos refinados, químicos y bicombustibles de forma sostenible y eficiente, operando además en nuevos sectores, como los eco-carburantes, la economía circular o el desarrollo de nuevos vectores energéticos.

Desde la compañía gestionamos infraestructuras, empleando la última tecnología, para proporcionar las soluciones más eficientes y fiables de un modo seguro y medioambientalmente responsable. Nuestro nivel tecnológico, modelo operativo y grado de automatización nos diferencian de nuestros comparables internacionales.

Por tanto, una de nuestras fortalezas radica en nuestra capacidad para gestionar la red de productos refinados más extensa de Europa, ocupando como compañía la primera posición a nivel europeo por volumen de capacidad de almacenamiento y la séptima a nivel mundial. En Exolum contamos con presencia en 8 países (España, Reino Unido, Irlanda, Alemania, Holanda, Panamá, Ecuador y Perú), más de 2.100 empleados, 68 instalaciones de almacenamiento, 46 instalaciones aeroportuarias, más de 6.000 km de oleoductos y 11 millones de m³ de capacidad.

En Andalucía la compañía dispone de nueve instalaciones de almacenamiento situadas en Córdoba, Sevilla, Huelva, Rota, Algeciras, San Roque, Málaga, Motril y Arahal y también está presente en los aeropuertos de Córdoba, Sevilla, Jerez, Granada-Jaén, Almería y Málaga.

¿Qué pasos está dando Exolum en materia de descarbonización?

Desde Exolum contribuimos con nuestros clientes al impulso de los vectores energéticos sostenibles del futuro. Nuestra estrategia pasa por adaptar nuestras infraestructuras existentes, construir nuevas cuando sea necesario y desarrollar otros servicios para impulsar una transición energética descarbonizada. En este aspecto, destacamos varias áreas:

Jorge Guillén: “Somos líderes sólidos del mercado con casi 100 años de experiencia en el transporte y almacenamiento de graneles líquidos”



En primer lugar, nuestra apuesta por los biocombustibles avanzados, que presentan una gran oportunidad para apoyar la descarbonización del transporte. Estos biocombustibles son compatibles con los motores de combustión convencionales y con las infraestructuras existentes, lo que facilita su adopción y penetración. En Exolum llevamos adaptando nuestra red de transporte e instalaciones desde hace años para el almacenamiento y distribución de estos combustibles sostenibles incrementando el número de tanques en nuestras plantas con el propósito

de ofrecer, no sólo una mayor capacidad de almacenamiento de estos biocombustibles, sino también de incrementar nuestro rango de servicios para dar soporte a mayor variedad de componentes y materias primas, así como a un espectro amplio de modelos de negocio. Es el caso de nuestra instalación de Barcelona, una de las más destacadas de nuestra red logística en España, que, tras una primera fase de inversión para su adaptación, es capaz de almacenar y manipular estos biocarburantes, así como sus materias primas y componentes.

¿Cómo utiliza Exolum su red integrada de terminales, oleoductos y buques?

En esta línea, hemos adaptado nuestra red para dar soporte a los principales esquemas de sostenibilidad y a almacenamiento y transporte diferenciado de nuevos combustibles y componentes. Con ello Exolum facilita el necesario despliegue futuro de una nueva ola de combustibles sostenibles, en todos los ámbitos de transporte tanto terrestre, como aéreo y marino. También participamos e invertimos en el desarrollo de soluciones logísticas que facilitan el despliegue de las nuevas plantas de producción de combustibles futuros y la adaptación de las refinerías en complejos energéticos verdes.

Además, somos uno de los principales agentes impulsores del uso de los combustibles sostenibles de aviación (SAF) para el transporte aéreo y colaboramos con los operadores y las aerolíneas en su difusión. Para ello, hemos creado la plataforma Avikor que ofrece a los usuarios la posibilidad de volar de forma más sostenible al permitir reducir las emisiones de CO₂ de su vuelo hasta en un 80% utilizando SAF.

“Una de nuestras fortalezas radica en nuestra capacidad para gestionar la red de productos refinados más extensa de Europa, ocupando como compañía la primera posición a nivel europeo por volumen de capacidad de almacenamiento y la séptima a nivel mundial”

Por otra parte, también desarrollamos proyectos relacionados con el hidrógeno verde y sus derivados, tales como el amoníaco o el metanol verde, enfocados tanto para uso industrial como para movilidad. En este sentido, desde Exolum ofrecemos el servicio de transporte y almacenamiento integral del hidrógeno. Además, y para ayudar a impulsar el uso del hidrógeno para movilidad, estamos construyendo una red de puntos de suministro (Hydrogen refueling station) para transporte pesado de autobuses y camiones, incluyendo la primera planta de producción y expedición de hidrógeno verde para movilidad en la Comunidad de Madrid - Green Hydrogenares.

Finalmente, y a más largo plazo, vemos una oportunidad en la captura de CO₂ con el objetivo de transformarlo en otros productos, como por ejemplo combustibles sintéticos, o bien capturarlo y almacenarlo en yacimientos subterráneos.

Exolum planea la construcción de una planta de recuperación de residuos Marpol en el Puerto de Algeciras, ¿cómo pueden ayudar a prevenir la contaminación ocasionada por el ejercicio de los buques en el puerto?

En el marco de los expuesto anteriormente surge este proyecto de la planta de recuperación de MARPOL en el puerto de Algeciras que supone una inversión aproximada de 30 millones de euros y cuya capacidad de tratamiento será de hasta 550.000 toneladas al año.

“Vemos una oportunidad en la captura de CO₂ con el objetivo de transformarlo en otros productos, como por ejemplo combustibles sintéticos, o bien capturarlo y almacenarlo en yacimientos subterráneos”

De esta manera, la planta permitirá reducir considerablemente el impacto medioambiental de los residuos de MARPOL (consistente en una mezcla de agua de mar con hidrocarburos provenientes de las sentinas y tanques de carga de los barcos), al tiempo que impulsará la recuperación y reciclaje de los hidrocarburos de tal forma que estos puedan ser reintroducidos de nuevo en el mercado como productos comerciales.



ENTREVISTA

LOLA GUERRERO
CEO CAVANA INTERNACIONAL

Lola Guerrero: “La falta de regulación en los precios está desangrando al tejido productivo”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

En entrevistas anteriores incidía en un problema que afectaba gravemente al sector, la falta de conductores ¿Se ha logrado solventar o minimizar esta cuestión?

Actualmente considero que la falta de conductores no es la problemática que más está afligiendo al sector. No es que haya más conductores, sino que es cierto que hay una menor demanda de ellos. En efecto, considero que está teniendo lugar una destrucción del tejido productivo en el sector de la pequeña y mediana empresa de transporte, por lo que cada vez es mayor la concentración de las grandes empresas y, por ende, menor el número de PYMES dedicadas al transporte.

¿Cuáles serían aquellos problemas que están afectando más al sector?

El principal problema es, sin lugar a duda, la subida de precios. La falta de regulación en el sistema de precios del transporte internacional está afectando a la rentabilidad de las empresas en todas sus áreas. De hecho, hay compañías que tienen que echar el cierre porque se enfrentan a una situación en la que los precios establecidos para los consumidores están muy por debajo de los precios de coste, por lo que no hay beneficios.

¿Cómo valora usted los primeros meses de 2023?

Han sido meses muy difíciles y me atrevo a decir que incluso peores que 2022, que fue un año caracterizado por las huelgas y la gran subida del precio de los combustibles. Es cierto que los clientes tuvieron que pagar más, pero gracias a ello se pudo cubrir costes y se salió adelante. Ahora, parece que los precios han bajado, pero los costes siguen estando muy altos, por lo que es muy difícil, no solo conseguir rentabilidad, sino cubrir los costes.

A tal efecto, ¿qué le pediría desde CAVANA Internacional a la administración en aras de solventar estos problemas que viene acarreado el sector?

Le pediría una regulación de precios real que prohibiese trabajar por debajo del precio de coste. Si bien sí se ha realizado una regulación a nivel nacional en este sentido, lo cierto es que está resultando ser un mero trámite burocrático que no refleja la realidad. En el transporte internacional se trabaja por debajo del precio de coste y por ello, pediría una negociación a nivel europeo del convenio CMR donde se tuviesen en cuenta todas las necesidades reales del sector. Además, le pediría que tratasen otros temas que han llegado a estar recientemente encima de la mesa, como es el intercambio de palés o una regulación del precio del combustible para el uso profesional. Con respecto a este último, no podemos seguir dentro de esta vorágine de precios extremadamente altos y a expensas de lo que las grandes petroleras quieran hacer.

“En el transporte internacional se trabaja por debajo del precio de coste”

¿En qué áreas de trabajo está centrada CAVANA Internacional?

Estamos inmersos en un proceso de calidad y para ello, estamos sumergidos en la búsqueda de la excelencia documental; la mejora en la distribución de km de vacíos; así como estamos enfocados en ofrecer el mejor servicio al cliente y a nuestros transportistas. En efecto, somos una agencia de transportes y, por ende, luchamos por intentar seguir dando de comer a muchas familias que dependen de nuestro trabajo y por intentar que nuestros clientes sigan contando con nosotros año tras año, como ya vienen haciendo y la cual es la mayor de nuestras satisfacciones.

El transporte principal al que se dedican en CAVANA Internacional es, entre otros, el transporte de frutas y verduras, el cual conlleva unas especificaciones y unas características muy concretas ¿Puede hablarnos de ello?

Se trata de un transporte refrigerado que requiere una gran profesionalidad del chófer e, incluso, es más específica que cualquier otra porque se ha de manipular el equipo de frío. Es muy importante conocer la temperatura a la que ha de estar la fruta y la verdura transportada; saber dominar el sistema de la máquina de frío; comprender qué productos son proclives a congelarse y cuáles no; y también, se ha de ser puntual para cumplir con los tiempos establecidos.

“Nos encantaría seguir viviendo de esta profesión que nos apasiona”

Sin lugar a duda, la puntualidad es realmente importante porque un cliente puede perder su venta a una gran superficie o esta última puede no recibir su mercancía para la venta al público. En otras palabras, el transporte de fruta y verdura es un transporte muy exigente en Europa, que requiere mucha coordinación entre los departamentos de tráfico, los chóferes y los clientes para que todo llegue a tiempo y salga bien.

¿Cuáles son los objetivos que se han marcado a largo plazo?

Nos gustaría seguir creciendo, sin prisa, pero con pasos firmes. Nos gustaría ir haciendo hueco en el mercado para CAVANA, mantener la cartera de clientes satisfechos a lo largo de los años y mantener la profesionalidad y la coordinación de nuestro equipo de trabajo. En definitiva, nos encantaría seguir viviendo de esta profesión que nos apasiona.



El líder del proyecto, Nacho Dean, junto al presidente de la Autoridad Portuaria, Carlos Rubio, han presentado 'La España Azul' junto a representantes de la Fundación Málagaport, el Clúster Marítimo Marino de Andalucía, Diputación y Comandancia Naval.

'La España Azul' impulsa actividades para analizar el medio terrestre y marino de la península e islas

► La expedición científica y divulgativa que navega a vela por la costa hace escala en el Puerto de Málaga del 6 al 9 de marzo

El proyecto 'La España Azul' es la primera expedición científica y divulgativa navegando a vela por las costas españolas. Este proyecto promueve el cuidado del medio natural mediante la realización de encuentros en los que se muestran los resultados del análisis y la investigación del entorno terrestre y marino de las ciudades.

El líder del proyecto, Nacho Dean, acompañado por el presidente de la Autoridad Portuaria, Carlos Rubio, lo presentaron junto a representantes de la Fundación Málagaport, el Clúster Marítimo Marino de Andalucía, Diputación de Málaga y la Comandancia Naval junto al velero atracado, hasta este 9 de marzo, en la dársena de megayates, y dedicado a la investigación científica y la divulgación sobre el

entorno marino.

La expedición de 'La España Azul' identifica, mediante labores de muestreo, el tipo de basuras marinas que llegan a las costas españolas, así como la cantidad de partículas plásticas existentes en el agua. Los datos extraídos del estudio, que prevé una duración de diez meses, compondrán el primer mapa de la historia sobre basuras marinas de la costa.

Nacho Dean, destaca que en las ciudades de costa como Málaga "hemos categorizado principalmente residuos urbanos, tales como latas de refresco, botellas o ropa, por lo que animo no solo a la

ciudadanía para ser más cuidadosa con el entorno, sino también a las instituciones y las empresas para realizar una acción más global que implante modelos sostenibles de su actividad".

Por su parte, el presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga, Carlos Rubio, se mostró "muy satisfecho" de que la expedición haya elegido Málaga como uno de sus puntos de investigación, ya que "sus objetivos se alinean perfectamente con el compromiso del Puerto en materia de sostenibilidad".

Así, entre ellos, ha destacado la mejora de la calidad del agua y de la relación estrecha con el entorno para que el recinto portuario sea un espacio natural, limpio y que contribuya al bienestar de los ciudadanos.

Bajo el lema 'Explorar, aprender y proteger' la expedición, que comenzó el pasado mes de septiembre en San Sebastián, prevé despertar la conciencia ciudadana sobre la contaminación por plásticos y completar un informe que apoye la declaración del 30% de estas zonas como Parques Naturales Marinos y Áreas Marinas Protegidas.

Durante las charlas informativas, además, se pone en valor la riqueza medioambiental de las costas españolas y la estrecha relación que existe entre la economía y el mar.

La expedición analiza, además, el nivel de contaminación, el porcentaje de oxígeno del agua, la pérdida de biodiversidad y sobreexplotación pesquera, la subida del nivel del mar y el aumento de la temperatura.

Tras su paso por Málaga, su próximo destino será Almería en el marco de la ruta andaluza que se encuentra realizando durante cinco semanas.

ATRAQUE EN IGY MÁLAGA MARINA

La estrategia sostenible de IGY Málaga Marina, participada mayoritariamente por la española Ocean Capital Partners, está alineada con los valores tanto de la Autoridad Portuaria como de las embarcaciones como la mencionada, que atracan en la dársena y que necesitan su base para realizar las tareas de investigación y de divulgación.

La marina de megayates de Málaga es pionera en el cuidado del medio ambiente. Cuenta con un hormigón ecológico que fomenta la colonización por parte de la fauna marina y reduce la huella de carbono. Además, ofrece una carga de 2.000 amperios de energía eléctrica, lo que permite a las embarcaciones apagar sus motores durante el amarre, reduciendo sus emisiones de dióxido de carbono y la contaminación acústica.

Jóvenes emprendedores andaluces

BRITTANY GROPP. FutbolISTAS

El fútbol como vehículo para enseñar valores

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
FutbolISTAS es un proyecto social que enseña inglés y valores de vida a niñas de entre 5 y 12 años a través de fútbol y mentorización”, según explica su CEO, Brittany que señala que el método que emplean se basa en el fútbol no competitivo basado en valores, los entrenamientos dirigidos en inglés y las charlas con mujeres profesionales para fomentar el interés por diversas profesiones.

En EEUU, país originario de Brittany el fútbol femenino es muy popular y la desigualdad que vio en los campos españoles fue lo que le llevo a montar esta empresa con el propósito de desmontar estereotipos y demostrar que el fútbol es “un vehículo magnífico para enseñar valores y habilidades que ayudan con



el desarrollo personal (y luego profesional) de los niños”, comenta esta joven que dice que “emprender es la aventura más grande que he tenido en mi vida. Cada día aprendo algo nuevo y cada semana conozco a, por lo menos, una persona nueva que aporta algo positivo a

mi trayectoria profesional y mi vida personal. Obviamente, el emprendimiento social tiene un plus enorme que es poder ver impacto y cambios positivos en la comunidad, que es el regalo más grande”.

Brittany siempre ha compaginado su trabajo en FutbolISTAS con otro trabajo de jornada completa “para quitarme la presión financiera.

Para mí un proyecto de pasión, me alegra aún más poder crear oportunidades de trabajo interesantes para otras personas que para mí. El año pasado tuvimos tres empleados a tiempo parcial y este año hemos contratado a una persona de jornada completa



y a otra a tiempo parcial”, lo que constata que está en plena fase de crecimiento y ya tiene cuatro sedes en Sevilla y organiza eventos en otras ciudades de dentro y fuera de Andalucía.

ABELARDO CAMPRA. ALMA

Todos mis éxitos se los dedico a mi padre

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA
Bajo el sugerente nombre de Alma se encuentra una empresa de unos jóvenes emprendedores almerienses que se dedican a la producción y comercialización de la microalga espirulina. “Somos la primera empresa en producir espirulina para consumo humano en la provincia de Almería, ya que esta microalga puede destinarse a otros usos que no sea la alimentación, como puede ser la agricultura”, comenta Abelardo Campra que asegura que “queríamos ser los primeros en consolidarnos como la marca referente dentro del sector europeo de las microalgas”.

“Siempre he tenido un interés especial por la agricultura y el medio rural que mi padre, aun no dedicándose a ello, me ha transmitido por ser unas de sus grandes pasiones. De



hecho, es una persona muy especial para mí, al que admiro enormemente y que siempre me ha prestado su apoyo incondicional y por eso quiero dedicarle todos los éxitos de este proyecto”, comenta emocionado este joven empresario que es la primera vez que emprende junto con sus socios Luis y Marta pero que asegura que no será la última aunque “La vida del emprendedor, sobre todo en los comienzos, es muy estresante, por ello tu salud mental se ve claramente minada”.

“Para mí es fundamental emprender en Almería dado que, además de contar con las mejores condiciones climatológicas de toda Europa para poder realizar nuestra actividad, queremos fomentar una nueva actividad empresarial dentro de nuestra provincia con la que poder aportar empleo y riqueza”, explica Abelardo al que le gustaría que “Alma creciera como startup y nos convirtiéramos en la empresa líder del sector de las microalgas a nivel europeo y consolidarnos así como una marca referente para el consumidor que se preocupa por su alimentación y bienestar”.

Sección patrocinada por Formación Universitaria.

Máster Oficial | Másters Propios

Información sobre los Títulos Universitarios

910 783 595

www.formacionuniversitaria.com

Título Oficial Espacio Europeo de Educación Superior (EEES)
& **Título Propio** acreditado por una Universidad Española

Sección patrocinada por Formación Universitaria.

Plazas Limitadas

Berlín, el mejor lugar para atraer al turista internacional

► Entre el 7 y el 9 de marzo Andalucía ha estado presente en la ITB con el objetivo de conseguir que las pernoctaciones del mercado alemán aumenten este año un 10% respecto a 2019



El Consejero de Turismo, Arturo Bernal ha considerado que la cita “llega en un momento clave, al inicio de un 2023 que debe ser el de la consolidación del mercado alemán en Andalucía”, el segundo emisor internacional para el destino y de especial interés “por su mayor estancia y gasto medio diario y su capacidad desestacionalizadora”.

Ha valorado la recuperación experimentada por este mercado en la comunidad, situándose en 2022 tan solo un 18% por debajo los turistas recibidos en 2019, y ha previsto que en el presente año se recuperen los niveles de viajeros e incluso se incrementen un 10% las pernoctaciones respecto al ejercicio previo a la pandemia. El impulso de la demanda debe además contribuir a la generación de nuevos vuelos hacia el destino y a la atracción de nuevas generaciones de viajeros, jóvenes de la Generación Z de entre 18 y 25 años que son “el futuro del turismo”.

Precisamente, en el marco de este objetivo se está analizando la oferta andaluza para adaptar los servicios a las demandas de estos clientes y se está investigando a través de un ‘focus group’ nacional las necesidades y productos que más interés despiertan entre esta generación, para los que hay que plantear “una nueva forma de acercarse”.

DATOS

- 1.500 reuniones profesionales.
- 430.000 euros de inversión.
- Expositor propio de 500 metros cuadrados.
- Presencia de los ocho patronatos provinciales.
- Zona de trabajo con 38 mesas para reuniones profesionales.
- Espacio para 80 empresas andaluzas.

Contenido ofrecido en colaboración con la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía.

Reforzar la conectividad aérea de la comunidad con los mercados internacionales, consolidar el posicionamiento entre los grandes operadores del mercado y sentar las bases para captar nuevas generaciones de viajeros son los objetivos con los que Turismo andaluz ha desplegado su oferta en Berlín.





ENTREVISTA

**PHILIPP HEURI
TEMBOURY**

CHIEF TOURISM OFFICER
DE LA EMPRESA PÚBLICA
PARA LA GESTIÓN DEL
TURISMO Y DEL DEPORTE
DE ANDALUCÍA

Philipp Heuri Temboury: “En acciones como la ITB se hacen miles de contactos comerciales”

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

¿Qué ha presentado este año Turismo andaluz en la Feria Internacional de Berlín?

Turismo de Andalucía se ha presentado ante el sector turístico alemán e internacional este año en ITB, como un destino moderno y adaptado a todo el perfil de clientes. Se han expuesto las novedades turísticas del destino tras cuatro años de ausencia en la feria. Se ha mostrado Andalucía como un destino moderno e innovador, que ha evolucionado los últimos años y que seguirá adaptándose a las nuevas tendencias del mercado y siempre buscando nuevas oportunidades de negocio.

El mercado alemán es uno de los más importantes a nivel turístico para Andalucía. ¿Se ha conseguido recuperar ya el turismo europeo perdido durante la pandemia?

El mercado alemán se ha recuperado notablemente, pero sin alcanzar aún los niveles de 2019. Lo mismo ocurre con el mercado internacional, pero la tendencia de ambas variables es creciente y las perspectivas para 2023 son muy positivas. Son claves este tipo de acciones donde se realizan cerca de 1500 contactos comerciales entre empresarios andaluces y agencias u operadores internacionales, que sirven para ir recuperando al viajero internacional.

¿Qué buscan los turistas

alemanes en Andalucía?

Los turistas alemanes están especialmente interesados en turismo de sol y playa, cultural, familiar o naturaleza entre otros, aunque sin descartar otros segmentos como el golf o el MICE. Los viajeros germanos están volviendo cada vez más a realizar viajes internacionales, cambiando sus preferencias hacia un destino más tranquilo y en contacto con la naturaleza. Aunque es fundamental observar el comportamiento de las nuevas generaciones de viajeros, con tendencia a visitar espacios naturales o menos masificados o incluso combinando sus viajes con el trabajo, así como las formas de organizar su viaje.

¿Se está trabajando en el mercado alemán para la atracción de nómadas digitales que puedan fijar su residencia en Andalucía total o temporalmente?

Es una línea de trabajo importante sobre la que estamos trabajando. El año pasado se lanzó una primera campaña de comunicación internacional para atraer a estos viajeros y este año continuamos con esta estrategia en origen y destino. En origen seguiremos comunicando las inmensas posibilidades que se tienen en Andalucía para establecer su residencia de forma temporal y en destino se está hablando con el sector para intentar adaptar la oferta a esta tipología de viajeros.



Dominik Schulze-Heil: “Los alemanes ven en Andalucía un lugar para viajar y para vivir”

ENTREVISTA

DOMINIK SCHULZE-HEIL
DIRECTOR DE VIA REISEN
SPANIEN

REDACCIÓN | TRIBUNA DE ANDALUCÍA

Su empresa ha estado presente en la ITB en Berlín. ¿Percibe que se ha superado la etapa de miedo a viajar y que las cifras de turismo alemán en España se están recuperando?

Si hemos estado presente en Berlín. Y definitivamente se recuperan ya las cifras de turismo alemán en España.

Hay demanda y mucho interés, 2023 está bien y se prevé que 2024 puede ser excelente.

¿Qué es lo que buscan los turistas alemanes en general en Andalucía?

Trabajamos con turismo cultural para grupos con tres productos principales: Circuitos, Hotel de la Costa en combinación con excursiones y Circuito más unos días en la Costa. Los clientes buscan cultura, buen clima y paseo marítimo. La mezcla entre actividad y relax es importante, porque en el turismo de grupos los clientes son cada vez más mayores. Nuestros clientes de circuitos tienen 60 años o más y los clientes de hotel fijo más excursiones suelen estar por encima de los 75 años.

Su empresa trabaja especialmente con grupos, asociaciones y tercera edad. ¿Las personas mayores siguen viendo Andalucía como un lugar para vivir una vez terminada su etapa laboral?

Claramente sí. La calidad de turismo es excelente. Incluso clientes muy mayor de 80 a 90 años, que viajan con VÍA se sienten seguros. Muchos clientes están sorprendido del sistema de salud y de lo bien

que van las estructuras, las administraciones y la digitalización en Andalucía. En mi opinión todo eso va mejor que en Alemania.

¿Qué cree que distingue a Via Reisen de otras empresas similares que operan en Andalucía?

La diferencia es el concepto, el amor al detalle y la atención especial a clientes mayores. No hay un límite de edad para viajar, simplemente es una cuestión de ofertar los servicios necesarios para clientes mayores. Así tenemos por ejemplo productos que cuentan con un acompañante por cada 10 clientes, servicio de maletas 100%, más tiempo en las excursiones, caminos fáciles y muchas pausas. El amor al detalle incluye música, especialidades para probar, info entretenimiento y discursos tematizados al interés del cliente. Todo eso hace que un viaje con VÍA sea único. El grupo de clientes mayores que viajan crece experimenta actualmente un crecimiento fuerte y yo creo que es el futuro.



Juan Carlos Ruiz Boix, presidente de la Diputación de Cádiz, en los Encuentros Informativos de Europa Press



de las necesidades de los ciudadanos».

Mar Díez ha subrayado que «como en el resto de nuestras sedes, queremos que este teatro sea un referente, un espacio de colaboración, diálogo y nuevas propuestas. Y este encuentro es un ejemplo de ello».

Mamen Sánchez ha comenzado su intervención agradeciendo a la Fundación Cajasol su cesión del Teatro Cajasol Jerez señalando que no solo «eventos como este», sino los culturales que se realizan en él, «son una forma de acercar la cultural a los barrios».

La alcaldesa de Jerez se ha referido a Juan Carlos Ruiz Boix como «conocedor de la realidad municipal, sensible, comprometido, capaz de hacer llegar los recursos y las soluciones allí donde las demandas son más acuciantes».

Sánchez ha hecho hincapié en la «empatía», la «atención», la «ayuda» y la «colaboración» que «estamos recibiendo de la Diputación», y ha subrayado que «los alcaldes tenemos que ir todos unidos, cohesionados y fuertes porque la provincia Cádiz se merece la mayor de las proyecciones y de la unidad. Todos nos beneficiamos cuando a la ciudad de al lado o al pueblo que está a 60 kilómetros le va bien».

Por su parte, el presidente de la Diputación de Cádiz se ha dirigido a los alcaldes y alcaldesas, concejales y concejalas presentes en el acto afirmando «sois nuestro cogobierno de decisión y de visión. De decisión porque compartís las decisiones de la Diputación. Quiero que os sigáis sintiendo parte de las decisiones y de ser los ojos de la Diputación en las seis comarcas de la provincia».

Ruiz Boix ha comenzado su intervención con una visión positiva. «La provincia vive un momento dulce. Somos la octava provincia en población de España. El padrón crece cada año y no hay problemas de despoblación. Somos la segunda provincia en densidad después de Málaga y la tercera provincia en el conjunto del PIB andaluz, con un crecimiento de más del 7% en el último año, el porcentaje más alto de todas las provincias de Andalucía».

El también alcalde de San Roque ha expresado su «gratitud a los distintos gobiernos de Andalucía y de España que han sabido apostar por esta provincia con tantas potencialidades y riqueza» y ha hablado de la industria naval, «que vive una expansión, una etapa de oro y tiene la mayor carga de trabajo de los últimos 20 años», y la aeroespacial, «que supone el 15% del PIB en Andalucía y está asentada en dos provincias, Sevilla y Cádiz, y Cádiz tiene que elevar la voz para seguir pidiendo que radiquen más actividades de este sector en la provincia».

El Teatro Cajasol Jerez ha sido escenario del cuarto de los Encuentros Informativos que Europa Press Andalucía ha preparado, en colaboración con la Fundación Cajasol, con los presidentes de las diputaciones andaluzas de cara a los comicios municipales. En esta ocasión, el encuentro ha estado protagonizado por Juan Carlos Ruiz Boix, presidente de la Diputación de Cádiz.

Al encuentro, conducido por el delegado de Europa Press Andalucía, Francisco Morón, han asistido, entre otras personalidades, el vicepresidente primero de la Diputación de Cádiz, José Ramón Guerrero; el secretario general de UGT Cádiz, Antonio Pavón Mendoza; el expresidente de la Junta de Andalucía Manuel Jiménez Barrios; la alcaldesa de Jerez, Mamen Sánchez, que ha sido la encargada de presentar al protagonista, y un nutrido grupo de alcaldes y alcaldesas de la provincia, así como representantes del mundo de la empresa como Javier Sánchez Rojas, presidente de la Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz (CEC).

La delegada de la Fundación Cajasol en Cádiz y Jerez, Mar Díez, ha dado la bienvenida señalando que estos foros son «una inmejorable forma de dar a conocer de primera mano las prioridades de cada territorio según la visión de los máximos responsables de estas instituciones fundamentales por ser las que más cerca están



La sede de la Fundación Cajasol en Sevilla acogió el pasado 9 de marzo de 2023, el acto de entrega del XXX Premio de la Comunicación de la Asociación de la Prensa de Sevilla, que ha sido concedido a las periodistas Lourdes Lucio y Lucrecia Hevia.

En el Premio de la Comunicación a Lourdes Lucio-Villegas, el jurado ha destacado que es la periodista de referencia en la información política y parlamentaria en Andalucía y que, desde hace décadas, ha sido, y es, la maestra profesional y el ejemplo seguido por muchas generaciones de periodistas. Su honestidad, profesionalidad, rigor e independencia y el estilo literario de sus crónicas, artículos y entrevistas le han supuesto el reconocimiento y el respeto de sus compañeros/as, que siguen su estela, y el de personas, organizaciones e instituciones de todo el ámbito político.

En el galardón a Lucrecia Hevia, han incluido el proyecto eldiario.es/Andalucía, considerando que una parte no se entiende sin la otra. A la calidad del trabajo profesional que Lucrecia Hevia desarrolla desde hace ya 25 años, el jurado ha sumado su espíritu periodístico emprendedor que, en 2013, en un tiempo muy difícil para el periodis-

Lourdes Lucio y Lucrecia Hevia reciben el XXX Premio de la Comunicación de la Asociación de la Prensa de Sevilla



mo, le lleva a crear el digital eldiario.es/Andalucía. En este 2023, en el que cumple 10 años de vida, es un medio de comunicación consolidado, que da trabajo a una docena de periodistas, que cuenta con una decena de analistas fijos, y que ha alcanzado los 2.500.000 de lectores únicos mensuales.

El Jurado también ha concedido Mención Especial, además de a Rosa Llacer, a la periodista Encarna Freire. Por su parte, la junta directiva de la APS ha decidido otorgar una mención especial al periodista Miguel Gallardo y nombrar socio de honor a Santiago Sánchez Traver.

La gala, un alegato a favor de los buenos periodistas y del buen periodismo, ha estado marcada por la magnífica presentación de José Luis Losa, que emocionó a las cientos de personas que abarrotaron el Teatro Cajasol, y ha contado con un gran número de representantes políticos, como Patricia del Pozo, consejera de Desarrollo Educativo y Formación Profesional; Ramon Fernández-Pacheco, consejero de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul; Ana Mestre, vicepresidenta del Parlamento de Andalucía; Antonio Muñoz, alcalde de Sevilla, y Fernando Rodríguez Villalobos, presidente de la Diputación de Sevilla.

AGENDA

MARZO - ABRIL

21
Marzo

- SURMUEBLE 2023. Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla. FIBES

30
Marzo

- Contigo somos visibles 2023. Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

22
Marzo

- II Congreso de Ciberseguridad de Andalucía 2023. Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

12
Abril

- Curso de Experto de Propiedad Intelectual, Industrial y Tecnologías. Instituto de estudios Cajasol

23
Marzo

- Foro espacio. Conferencia Espacial de Andalucía. Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla. FIBES

13
Abril

- La Feria Andaluza de Arte y Cultura (FADAC). Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla. FIBES

- Conferencia "La Economía Social en la recuperación económica postpandemia: evidencias desde Andalucía" Universidad Loyola Andalucía. Campus de Sevilla

- IX Jornada Internacional #3esalud. Palacio de Congresos de Jaén. IFEJA

24
Marzo

- Salón de la Moto de Málaga (MOMA). Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

18
Abril

- Fintech Forward Summit 2023. Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

- WEBINAR: Educación y planificación financiera para emprendedores y empresarios. masempresas.cea.es

20
Abril

- 10th International IVIRMA Congress 2023. Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

25
Marzo

- ENSEÑATE. Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla. FIBES

27
Abril

- MADECO FAIR 2023. Palacio de Ferias y Congresos de Málaga. FYCMA

27
Marzo

- IX Congreso Internacional de la Lengua Española. Palacio de Congresos de Cádiz

- XIII Foro Internacional del Caprino. Palacio de Congresos de Jaén. IFEJA

- DemoDay De Emprendedores. Escuela de Organización Industrial (EOI) Rincón De La Victoria

Si quiere que su evento aparezca en nuestra agenda, mándenos la información al email:
redaccion@tribunadeandalucia.es