

puerto de marín

Boletín informativo de la Autoridad Portuaria

| Número 20 | enero 2017 |



Fruit Attraction Feria Internacional

El Puerto de Marín se presenta como centro logístico para el Arco Atlántico en la recepción, almacenamiento y distribución de fruta y perecederos.

Contenedores Nueva grúa

La terminal de contenedores del puerto aumenta sus servicios con una nueva grúa post panamax.

Tráficos Récord histórico

El Puerto de Marín alcanza en 2016 un nuevo registro histórico en el movimiento de mercancías.

**Edita:**

Autoridad Portuaria de Marín y Ría
de Pontevedra.

Parque de Cantodarea, s/n.

36900 Marín

Telfs.: 986 85 52 00

986 83 80 43

Fax: 986 84 01 93

www.apmarin.com

Redacción:

Comunicación y Relaciones Externas

mariag@apmarin.com

Fotografía:

Autoridad Portuaria

Depósito Legal:

PO-883/2008

ISSN: 1697-1207

Imprime:

Gráficas Anduriña



El astillero Nodosa celebra la botadura de un palangrero para las Islas Malvinas



El astillero marinense Nodosa Shipyard, celebró la botadura del palangrero “CFL Hunter”, para la casa armadora Consolidated Fisheries LTD de Falkland Islands. El CFL Hunter es el primer buque pesquero construido exclusivamente con capital de las Islas Falkland y representa un hito significativo en la evolución y madurez de la industria pesquera local. Al acto asistieron representantes del gobierno de las Islas Falkland así como de la casa armadora. La botadura estuvo presidida por el conselleiro de Economía, Empleo e Industria de la Xunta de Galicia, la alcaldesa de Marín y el director de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

El CFL Hunter es un pesquero de 59,90 metros de eslora, diseñado para la pesca del *toothfish*, y personalizado a requerimiento del armador. Entre sus principales características es la dotación de refrigeración por Co2, que asegura una congelación más rápida y a más baja temperatura asegurando que la calidad del pescado se

mantenga para los exigentes mercados a los que va dirigido. Su propulsión es diesel eléctrica, lo que redundará en ahorro de combustible y eficiencia energética. También se ha trabajado en la reducción al mínimo de ruidos y vibraciones.

Un astillero de vanguardia

El astillero Nodosa está especializado tanto en la construcción como en la reparación de buques de todo tipo, así como en calderería naval e industrial. Tiene una media de 200 actuaciones anuales, tanto en grada como a flote, en sus instalaciones o en cualquier parte del mundo. Como constructores de buques cuentan con una experiencia de más de 50 años, 88.300 metros cuadrados de instalaciones y más de 300 barcos construidos, siendo los pesqueros una de sus especialidades más relevantes. Los principios básicos de todas sus actividades son la calidad, la seguridad y un servicio integral y personalizado a sus clientes.

El Puerto valoriza cerca del 70% de los residuos generados por las diferentes actividades



Los diferentes sistemas implantados por la Autoridad Portuaria para la recogida selectiva y reutilización de residuos, dieron como resultado la retirada de 715 toneladas de residuos durante el año 2016. La consolidación de la recogida selectiva en el puerto facilita la gestión de los diferentes residuos. De este modo, una vez descartados los residuos sólidos urbanos y asimilables, el 67% restante es valorizable al estar separado en origen.

Desde que se implantó la recogida selectiva en el Puerto de Marín, 2016 ha sido el año en el que se ha retirado un mayor volumen de residuos, ya que los sistemas de gestión se han ido haciendo extensivos a un mayor número de instalaciones en toda la comunidad portuaria.

El mayor volumen de residuos separado en origen corresponde al papel y cartón, con 170 toneladas. El resto de material de desecho sometido a recogida selectiva está compuesto principalmente por redes, burlones, plásticos, madera, vidrio o envases ligeros entre otros.

La Autoridad Portuaria lleva años implantado diversos programas de gestión medioambiental sostenible. Entre ellos, los barcos pesqueros que participaron en los proyectos Nada por la Borda o PESCAL (Pesca Sostenible en Caladeros Limpios) siguen con la retirada del mar y depósito en los puntos autorizados de basura como plásticos, latas, restos de redes, neumáticos, restos de ropa, madera, etc.

El Puerto de Marín se ha convertido en un referente en la gestión medioambiental de residuos relacionados con las actividades marítimas y portuarias. Representantes de Ecoembes visitaron recientemente el puerto para conocer de primera mano las diferentes experiencias aquí implantadas en materia de retirada selectiva y reciclaje. También aprovecharon para presentar el proyecto "Upcycling the oceans", una iniciativa para recoger residuos de fondos marinos del Mediterráneo (similar a lo que se hace en Marín desde hace años) y convertirlos en hilo para tejidos de calidad.



a fondo

El Puerto de Marín batió un nuevo registro histórico en el movimiento de mercancías



El año 2016 ha marcado un nuevo registro histórico que supone todo un hito para el movimiento de mercancías en el Puerto de Marín, superando en un 9,38% al ya de por sí resultado récord de 2015. Así, se rebasa ampliamente la cifra de dos millones de toneladas alcanzando un total de 2.342.891 toneladas, según el primer balance provisional del ejercicio. De este modo continúa consolidándose la tendencia al crecimiento continuo del puerto marinense durante los últimos años.

El aumento de mercancías se da tanto en el capítulo de graneles sólidos que crecen un 4,33%, como en la mercancía general, con un porcentaje del 14,28% superior al del año anterior. Es muy significativo además el aumento en el tráfico de contenedores en los últimos ejercicios, logrando dos subidas consecutivas del 41% y del 73% respectivamente en los dos últimos años y demostrando que Marín se ha convertido en un puerto de referencia internacional co-

mo puerta de entrada a Europa, en especial para los tráficos procedentes del continente americano. Entre las principales mercancías en contenedor siguen situándose las frutas y hortalizas de las que Marín es puerto hub en el Arco Atlántico para la recepción, almacenamiento y distribución. En cuanto a la mercancía convencional, el crecimiento más significativo se registra en el capítulo de aparatos, herramientas y maquinaria.

La pesca fresca ha conseguido nuevamente registros significativamente superiores a los del año anterior. En cuanto a la pesca congelada, se ha registrado también un aumento importante con respecto a 2015.

La capacidad de los buques que atracaron en los muelles comerciales del Puerto de Marín también ha experimentado un crecimiento del 17%, lo que da una medida de la idoneidad del Puerto de Marín para operaciones con los mercantes de mayores dimensiones.

Conexiones comerciales con todo el mundo

Durante el año 2016, un total de 125 países de todo el mundo fueron origen o destino de las más de 2.342.000 toneladas de carga operada a través del Puerto de Marín. De esta cifra, -y una vez excluidos avituallamientos y pesca fresca-, el 68,7% fueron importaciones y el 31,3% restante corresponde a exportaciones. Esta intensa relación comercial de import-export reforzó durante 2016 el papel del Puerto de Marín en el entramado logístico de los más diversos sectores, entre los que se pueden citar pescado congelado, fruta, productos textiles, siderúrgicos, eólicos, material de construcción, graneles, pasta de papel, maderas, etc.

Con respecto al tráfico de graneles agroalimentarios, destacan las procedencias europeas en variedades como el trigo, con aumento de la participación de países bálticos como Li-

tuania, Estonia o Letonia. En países como Reino Unido o Suecia aumentaron los puertos de carga de este cereal: hasta cinco puertos británicos o cuatro suecos exportaron graneles a Marín. Con respecto al maíz, las mayores partidas recibidas proceden de Canadá, Ucrania, Nueva Zelanda, Rumanía o Rusia. En el apartado de piensos y forrajes, Argentina o Brasil son alguno de los principales exportadores. Las grandes descargas de cereal fueron operadas en el Muelle Oeste, aprovechando sus 15 metros de calado y más de 300 de largo para dar servicio a los buques de mayores dimensiones.

Importancia de los contenedores

En cuanto a la mercancía transportada exclusivamente en contenedor, se produjo relación comercial con 114 países. Este intercambio con todos los continentes se ve potenciado además por el hecho de que Marín es el único puerto de Galicia que cuenta con una conexión directa semanal con Centroamérica y Sudamérica, siendo de este modo primera escala en Europa para los tráficlos procedentes del continente americano. El Puerto dispone también de conexiones con todo el mundo a través de servicios feeder y en tiempos de tránsito altamente competitivos en el sector. Con respecto a la carga contenerizada, hubo un incremento relevante de importación y exportación de pescado congelado con Argentina, Namibia, Uruguay, Perú y Ecuador (por el importante peso del sector frigorífico en Marín), de fruta con Costa Rica o de carga seca con Alemania, China, Viet-

man, Colombia o México, entre otros. Dentro de la mercancía en contenedor también destaca la exportación de tablero y madera aserrada a diferentes puertos de Sudamérica y Asia o la importación de tablero desde Rumanía.

Con respecto a otras mercancías como los materiales de construcción, se exportó en 2016 desde el Puerto de Marín fundamentalmente piedra a países como Estados Unidos, Turquía, Marruecos o México, a la vez que se realizaron importaciones desde Brasil. También destaca la pasta de papel, en este caso a destinos en su mayoría europeos. Por otro lado se sitúan los aerogeneradores y componentes eólicos, que han situado a Marín como un referente en el sector, ganando cada vez más peso en una de las actividades de exportación con mayor valor añadido. En este caso, los principales países de destino son Francia, Polonia, Alemania, Bélgica o Grecia.

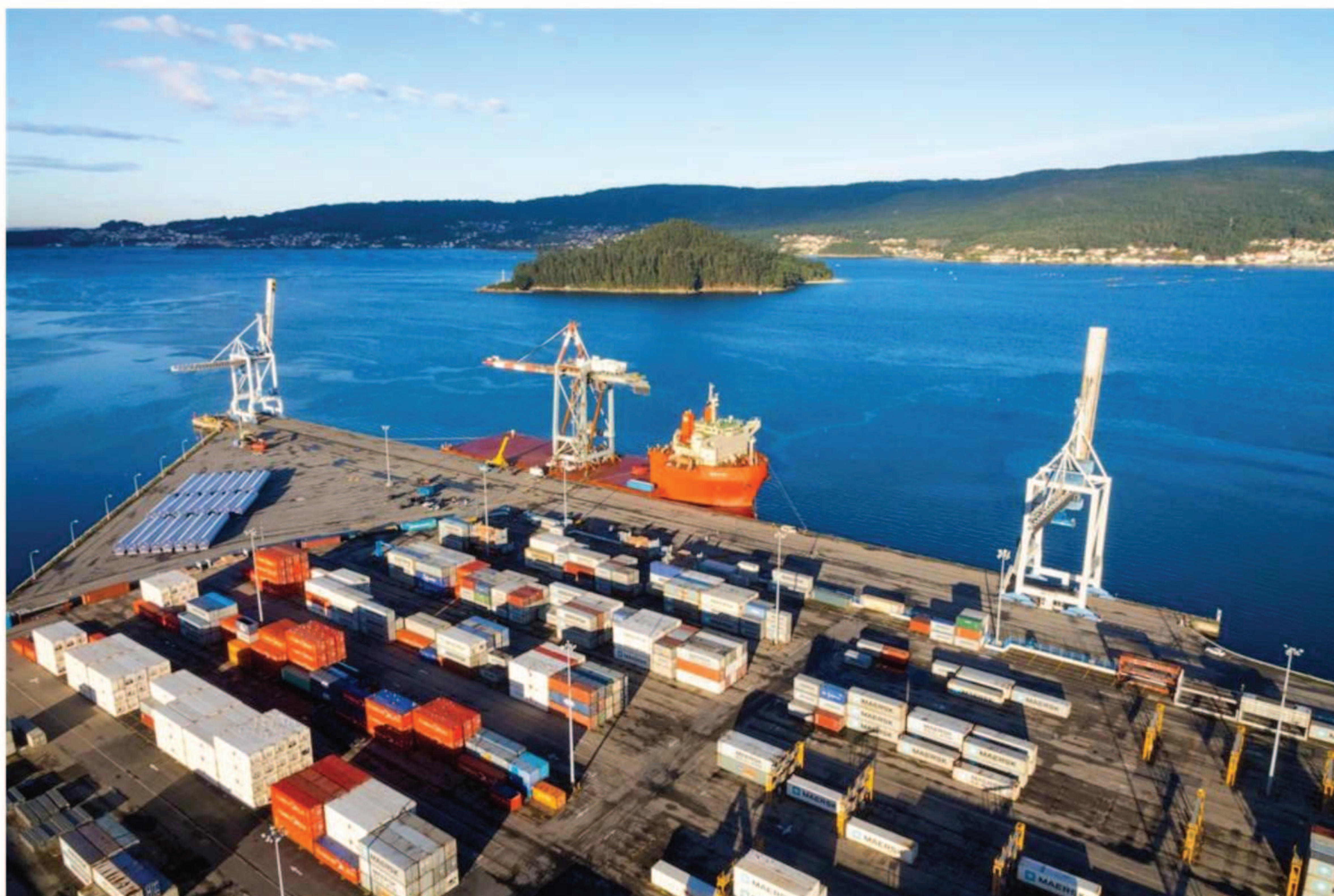
Además del tráfico marítimo y de las múltiples conexiones que ofrece el puerto, la apuesta del Puerto de Marín por ser un nodo logístico intermodal también se refleja en las importantes conexiones ferroviarias que mantiene el enclave portuario, con una media de 8 trenes semanales.

Mercancías como los productos siderúrgicos llegan al puerto por mar desde orígenes como Países Bajos, Francia o Alemania y se distribuyen a través del ferrocarril para dar servicio a importantes grupos del sector del acero y la automoción en toda España y Portugal, convirtiendo a Marín en un centro logístico de primer orden para este tipo de operaciones.

Nueva grúa Post-Panamax

Una nueva grúa Post-Panamax que complementa el equipamiento de Termarín (terminal de contenedores del Puerto de Marín) llegó procedente del puerto italiano de La Spezia.

El Grupo Pérez Torres refuerza de este modo su apuesta por el tráfico de contenedores en el Puerto de Marín. La adquisición de una grúa Post-Panamax se enmarca dentro de su plan de inversiones con el objetivo de seguir incrementando la capacidad operativa de la terminal. Esta grúa mejora el rango de elevación de las dos ya existentes y permite operaciones más rápidas y con buques de mayor porte. Además, incorpora un sistema de "twin spreader" (sistema elevador de contenedores), que permite la descarga de dos contenedores de 20 pies llenos de forma simultánea.



La cofinanciación de Fondos Europeos de Cohesión permite al Puerto mantener su papel dinamizador de la economía en la comarca

Con el objetivo de contribuir a la ampliación, mejora y especialización de la oferta de infraestructuras, espacios e instalaciones y atender la creciente demanda de servicios, el Puerto de Marín ha ejecutado en los últimos años obras por con un presupuesto de ejecución cercano a los 27 millones de euros. De esta cantidad, la Autoridad Portuaria ha sido beneficiaria de una ayuda total de 19 millones de euros en el marco de los Fondos de Cohesión 2007-2013, recientemente finalizado.

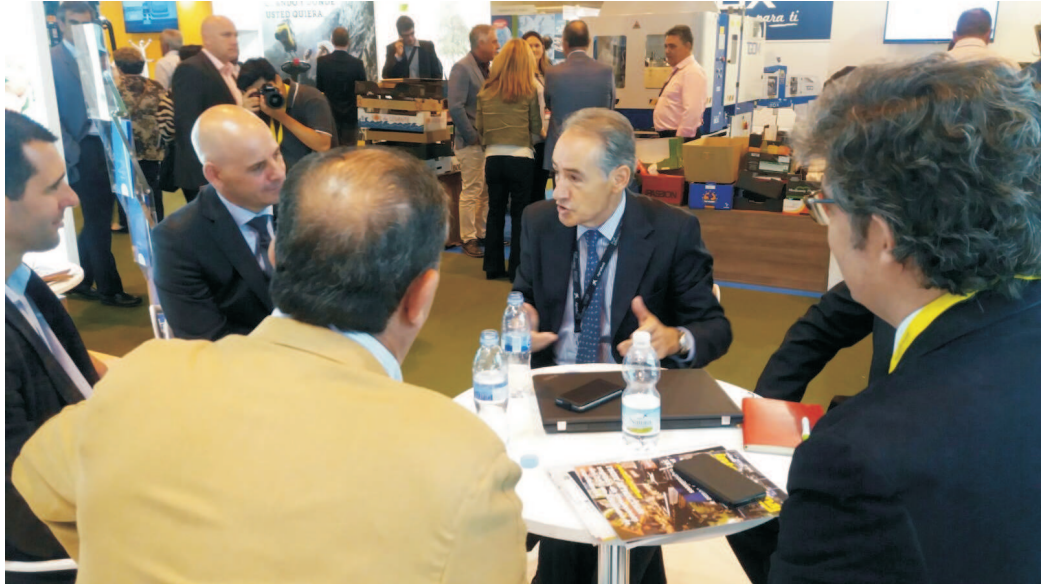
La cofinanciación europea ha permitido reforzar el papel que asume el Puerto de Marín como motor de competitividad y crecimiento para los agentes sociales y económicos de su zona de influencia. Las principales actuaciones ejecutadas se encaminaron a dotar a la rada de nuevas infraestructuras, potenciar la intermodalidad portuaria, aumentar la integración puerto-ciudad o mejorar la accesibilidad terrestre. Esto ha contribuido a registrar un crecimiento histórico en los tráficos anuales del Puerto de Marín durante los últimos ejercicios. Entre las obras ejecutadas en el marco operativo de Fondos de Cohesión 2007-2013 están la prolongación del Muelle Comercial Sur que permite dar un mejor servicio a la terminal de fruta. Además, se ejecutó el Muelle Comercial Oeste que supone mejorar el servicio para el tráfico de graneles agroalimentarios, especialmente para los buques de mayor calado o se amplió la red ferroviaria interior, dando un nuevo impulso a la intermodalidad. Entre otras obras, también se ejecutó la prolongación del Muelle Transversal, los nuevos accesos a la zona suroeste del puerto o el edificio administrativo de la Autoridad Portuaria



Marín opera como el gran centro logístico para el tráfico de fruta en el Arco Atlántico

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra participó un año más en la Feria Internacional Fruit Attraction para presentar sus servicios dedicados a los tráficos de frutas y hortalizas. Marín se ha convertido en el centro logístico por excelencia para esta mercancía en el Arco Atlántico, prestando un servicio integral con conexión marítima directa, almacenaje, clasificación y distribución a toda la Península. El Puerto de Marín ofrece en la actualidad el mejor tiempo de tránsito del sector contando con conexiones regulares directas con el continente americano además de disponer de conexión con todo el mundo a través de líneas feeder.

En cuanto a infraestructuras, dispone de una terminal de fruta con seis muelles de carga y ocho cámaras además de una terminal de contenedores con más de 500 conexiones reefer y unas modernas y ágiles instalaciones de PIF. Marín participó en esta edición de Fruit Attraction junto a más de 1.200 empresas expositoras de 40 países. La cita reunió a más de 55.000 profesionales del sector.



El sector frigorífico del Puerto de Marín presentó sus novedades en Conxemar

Las principales empresas frigoríficas del Puerto de Marín estuvieron presentes en Conxemar, la Feria Internacional de Productos del Mar y Congelado, para dar a conocer su oferta de servicios y mostrar la fortaleza de un sector que se ha afianzado como un referente económico para la comarca marinense. Entre los más de 500 stands de todo el mundo se ubicaron empresas del puerto como Galfrío, Marfrío, Cabomar, Pesmarín, Safricope, Rosa de los Vientos, Dart, Frioantartico o Pérez Torres Marítima, además de la alemana Hamburg Süd. Las plantas frigoríficas ubicadas en el Puerto de Marín dedicadas fundamentalmente a la recepción, almacenamiento y procesamiento de pesca congelada son uno de los principales motores económicos para toda la comarca. En su conjunto superan los 1.000 puestos de trabajo directos a los que habría que sumar las subcontratas que trabajan habitualmente para estas compañías (talleres, vigilancia, limpieza, suministros, etc.). Existen ocho empresas frigoríficas implantadas en el puerto, de las que cuatro de ellas cuentan además con salas de elaboración de pescado, una de las actividades que más empleos crean en la zona. Desde las plantas de frío del Puerto de Marín se exportan productos elaborados a los principales mercados de Europa.

a fondo

La Autoridad Portuaria mostró su trabajo sobre residuos marinos en el Congreso Nacional del Medio Ambiente

La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra trasladó a Madrid la muestra “La flota de Marín por un mar limpio”, para ser expuesta en el marco de Conama (Congreso Nacional del Medio Ambiente). Conama se ha convertido en el foro de referencia para el medioambiente y la sostenibilidad en España, alcanzando ya su décimotercera edición con participación de más de 400 entidades y 7.000 personas.

El Puerto de Marín realizó meses atrás una nueva retirada de 6.000 kilos de basura marina recogida en las costas gallegas por la flota pesquera que faena en aguas del litoral. Estas retiradas vienen haciéndose desde el año 2012 a través de los proyectos “Nada

por la borda” y “Pescal”. Ambos finalizaron ya de forma oficial aunque la Autoridad Portuaria ha decidido mantener la misma actividad, en colaboración con los armadores de pesca de Marín y la empresa Casercan. Los residuos recogidos por la flota durante la faena son recepcionados por la Autoridad Portuaria y trasladados a un compactador antes de ser enviados a un gestor autorizado. Además, la Autoridad Portuaria continúa en paralelo con procesos de recogida selectiva de otros residuos portuarios como neumáticos, pilas, poliexpan, redes, papel y cartón o plásticos. Precisamente sobre los plásticos y la experiencia llevada a cabo por el Puerto de Marín versó una de las ponencias de la mesa de trabajo sobre basuras marinas que se celebró en Conama.



El presidente de la Autoridad Portuaria inaugurando la muestra medioambiental en el Puerto de Marín.

Decálogo sobre basuras marinas

Por otra parte, La Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra ha mostrado su adhesión al “decálogo ciudadano contra las basuras marinas” que se presentó en el marco del Congreso Nacional del Medio Ambiente. El decálogo está elaborado por el Grupo de Trabajo contra las Basuras Marinas formado por más de 40 entidades que representan a sectores como pesca, administraciones, ongs, empresas y investigación. Las basuras marinas han sido identificadas como un problema global junto con otros temas clave como el cambio climático, la acidificación oceánica y la pérdida de biodiversidad. Además, se calcula que en nuestro planeta más de 1.000.000 de aves marinas y 100.000 mamíferos marinos y tortugas mueren cada año por enredo o ingestión de basuras marinas y se estiman en 10 millones de toneladas las basuras que llegan anualmente a mares y océanos, predominando los residuos de plástico. El 80% de esta basura tiene su origen en tierra. El decálogo pretende mostrar diez iniciativas que cualquier ciudadano puede adoptar para prevenir que los residuos generados por el hombre acaben en el mar, mediante educación, modificación de hábitos de consumo, asunción de responsabilidades individuales, etc.