



Los puertos europeos tenemos muy claro que la sostenibilidad es la hoja de ruta

Entrevista con Gerardo LANDALUCE CALLEJA, Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Me recibe D. Gerardo Landaluce Calleja, presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras desde febrero de 2019, con quien me precio de mantener una estrecha y vieja amistad. Su sólida formación y su trayectoria profesional con más de 25 años en la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), entre otros aspectos no menos destacables, le avalan como un gran experto portuario y profundo conocedor de la realidad no solo del Puerto Bahía de Algeciras, sino en general del sector portuario español, europeo y global.

Para mí es un gran honor y un enorme placer, compartir con él esta charla que constituye la entrevista para el PORTRAIT, dedicado a Algeciras, de PORTUS 46.

ENTREVISTADOR | ***José Luis ESTRADA, Director de PORTUS Magazine***

ENTREVISTADO | ***Gerardo LANDALUCE CALLEJA, Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras***

¿Cómo valora las relaciones actuales entre la Autoridad Portuaria y los diferentes Ayuntamientos que limitan con la zona de servicio del puerto y, más en particular, con el Ayuntamiento de Algeciras?

Las relaciones de la Autoridad Portuaria con los diferentes Ayuntamiento son muy constructivas y cercanas, especialmente destacar las de Algeciras y Tarifa que es donde están enclavados los dos puertos de interés general que gestiona la Autoridad Portuaria, y en los que además contamos con proyectos y citas ilusionantes como el Lago Marítimo, en el caso de Algeciras, o la emotiva celebración este año del 20 aniversario del Puerto de Tarifa como frontera exterior Schengen de la Unión Europea, tras acumular además más de 20 millones de pasajeros en estas dos décadas.

Lo cierto es que mantenemos una relación bastante fluida y, de hecho, ambos tienen su representación formal en el Consejo de Administración de la APBA. De cara a la gestión de día a día el trato es muy fluido, algo que, especialmente en los proyectos de puerto-ciudad, se pone muy de manifiesto.

¿Podría explicar cuáles son las principales iniciativas en marcha o previstas en la transformación de la fachada marítima de Algeciras?

¿En qué consiste la iniciativa del Lago Marítimo? ¿Qué aspectos destacaría?

Dentro de las iniciativas de transformación la fachada marítima de Algeciras, el proyecto del Lago Marítimo ocupa toda la atención, y es un proyecto no solo de acondicionamiento urbanístico, “de poner las cosas bonitas”, sino también de solucionar problemas medioambientales desde el punto de vista de la sostenibilidad, asociado especialmente a la parte de agua limpia, que es vital.

Además pretendemos también desarrollar un entorno no solo de esparcimiento para el ciudadano (deporte, paseo) sino crear valor añadido con una apuesta decidida por la innovación, la digitalización, las nuevas tecnologías y la formación. En esa línea surge el proyecto que impulsa el Centro de Innovación de UCA-SEA, de la Universidad de Cádiz y la Universidad Europea de los Mares, al que se unirán el Museo Portuario y el futuro Port Center que impulsamos desde la APBA. Es decir, no se trata de un Palacio de Congreso porque será algo más acotado, pero sí un lugar emblemático que nos permita celebrar reuniones técnicas, tener un espacio de *coworking*, una amalgama asociada a la creación de valor añadido entorno a la innovación.

En qué medida la realización de la iniciativa del Lago Marítimo en un emplazamiento estratégico entre la ciudad y el puerto como es el histórico Llano

Amarillo, significa que la Operación Paso del Estrecho ya tiene solución en otras partes del Puerto?

En relación a la Operación Paso del Estrecho, el proyecto del Lago Marítimo está ubicado en un espacio muy condicionado que es la zona Norte del Llano Amarillo. Desde el punto de vista operativo, esta zona presentaba más dificultades para la explotación portuaria. Por otro lado, hemos ganado un nuevo espacio, especialmente en la zona Sur de la lonja pesquera, que, aunque es de menor superficie, al estar al lado de los viales por los que transitan los vehículos de los pasajeros, es más operativo.

A pesar de todo, todavía no está resuelto el espacio exterior que necesita el dispositivo de la Operación Paso del Estrecho, que, a su vez, también lo queremos vincular a la logística de las mercancías. Pero, aún así, hemos dado un paso importante para poder desarrollar un emblemático proyecto puerto-ciudad, a la vez que facilitamos que se siga atendiendo debidamente las necesidades de la Operación Paso del Estrecho.

¿De acuerdo con el Marco Estratégico del Sistema Portuario, ¿en qué medida considera que el Puerto Bahía de Algeciras está comprometido con su ciudad?

Estamos comprometidos por supuesto con la ciudad, ya que nos jugamos nuestra competitividad. En los escenarios actuales de los puertos en entornos urbanos europeos, o juegas tus bazas con tu ciudad o estás fuera de la viabilidad futura para el desarrollo del propio puerto y su actividad industrial asociada.

Por tanto, yo creo que la mayoría de los puertos europeos tenemos muy claro que la sostenibilidad es la hoja de ruta, en las tres vertientes, la económica, la social laboral y la medioambiental. Y quien no comparta esta visión clara, mantiene un planteamiento que no se adecúa a los tiempos. Por lo tanto, yo lo relaciono con que nos estamos jugando nuestra propia competitividad, y no a una mera relación a puerto-ciudad.

¿Cuáles son las principales actuaciones que el Puerto Bahía de Algeciras está realizando o prevé realizar en relación con la sostenibilidad ambiental? ¿En qué consiste la “Estrategia verde del Puerto Bahía de Algeciras”?

En la gestión diaria efectuada por la Autoridad Portuaria, juega un papel fundamental, el

modelo de desarrollo sostenible adoptado y enmarcado en su “Estrategia Verde” del que forman parte toda una serie de proyectos, iniciativas y actuaciones que se han venido desarrollando desde hace años.

Ésta es una estrategia transversal, sostenible y global que, consiste en la implantación de un “Plan Estratégico” que integra los objetivos y compromisos de desarrollo sostenible establecidos por las organizaciones más influyentes a nivel internacional y específicas del sector portuario. En este marco, la Autoridad Portuaria ha establecido sus propios “Compromisos de Sostenibilidad” y las líneas estratégicas a abordar en los próximos años, que abarca la sostenibilidad en sus tres vertientes, la ambiental, como no, la económica y la social. Conforme a este modelo, ha desplegado un amplio programa de medidas de forma integrada y transversal en toda la organización, dirigidas al cumplimiento de sus líneas estratégicas y sus 12 compromisos de sostenibilidad entre la que también se encuentra incluida la Comunidad Portuaria.

De este modo, la Autoridad Portuaria ha elaborado en el presente ejercicio su primera “Guía de Buenas Prácticas Ambientales”, en la que proporciona unas directrices básicas en materia de sostenibilidad ambiental para el desarrollo de las diferentes actividades que se prestan en los puertos que gestiona. Con esta Guía, pretendemos que la Comunidad Portuaria preste su actividad implantando medidas ambientales que contribuyan más que nunca a un modelo de desarrollo portuario sostenible. De forma recíproca, algunas empresas de la Comunidad Portuaria, ya han optado por apoyar la “Estrategia Verde de la APBA” mediante la rúbrica de la carta de adhesión a la misma y que a buen seguro creará sinergias entre todos.

Cabe incluir aquí proyectos como el del Lago Marítimo, cuyo conjunto edificatorio será ejemplo de ecoeficiencia, con consumo energético casi nulo y sistema de recogida de aguas de lluvia.

Por otro lado, enmarcados en el Pacto Verde de la UE y con el apoyo del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia”, desde la APBA venimos trabajando en otros proyectos como la implantación de sistemas de suministro de energía eléctrica en muelle, Onshore Power Supply (OPS), que supondrán la reducción de emisiones, ruidos y vibración de los motores de los buques atracados en puerto.

¿Cómo está contribuyendo el Puerto Bahía de Algeciras a los procesos de

descarbonización y consiguiente transición energética?

En primer lugar, me gustaría destacar que entendemos la transición energética de una forma amplia, como un proceso de transformación de los procesos de producción y consumo de energía hacia un modelo más sostenible. Ello implica que no nos centramos exclusivamente en la descarbonización, sino que el objetivo de esta transición es reducir progresivamente, y eventualmente eliminar, todas las emisiones contaminantes.

En este sentido una de las medidas en las que estamos colaborando con el resto de la industria, es en la optimización de las operaciones, ya que la mejor forma de hacer un uso sostenible de nuestros recursos consiste en hacer un uso más eficiente de los mismos.

Por ello hemos puesto en marcha una serie de medidas tecnológicas que permiten el intercambio de información en tiempo real entre los diferentes usuarios del puerto, de forma que todas las actividades se encuentren coordinadas cuando los buques hacen escala, reduciendo al máximo los tiempos de espera en fondeo, con la consiguiente reducción de costes, y de emisiones. Esto además permite a las navieras gestionar mejor sus flotas en navegación. Estimamos que con estas medidas las emisiones en puerto se han reducido en un 10%.

En cuanto a emisiones, como decía, nos preocupan todas, pero especialmente aquellas que se producen en muelle o en las terminales, donde pueden afectar a las personas que trabajan en el puerto y los núcleos urbanos próximos. Por ello nos estamos esforzando en electrificar todos los procesos posibles, tratando de eliminar por completo las emisiones locales de la actividad desarrollada en el puerto.

Si además utilizamos electricidad obtenida de fuentes renovables, las emisiones globales son virtualmente cero. Un buen ejemplo es la terminal de contenedores de TTI Algeciras, donde toda la gestión del patio ya es eléctrica. Para hacer esto posible la APBA invirtió 30 millones de euros en una nueva conexión eléctrica en alta tensión a la red de distribución nacional, y así garantizar la capacidad de electrificación del puerto.

Actualmente y conforme lo ya comentado, estamos invirtiendo otros 30 millones de euros para dotar de conexión eléctrica a los buques en atraque (OPS), en los puertos de Algeciras y Tarifa, que empezará a estar operativas en 2025, y evitará las emisiones de los motores auxiliares de estos buques cuando no están en navegación.

Finalmente, el otro gran pilar de la transición energética sería la adopción de combustibles

alternativos. La forma más eficiente de uso de las energías renovables es la producción de electricidad que luego se usa en nuestra actividad, ya sea para movilidad, industria o transporte.

De momento esto no es posible totalmente en algunos sectores como es el caso del transporte marítimo, por ello es preciso avanzar y dar pasos con el empleo de biocombustibles neutros en emisiones de CO₂, o el gas natural licuado que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero entre un 10% y un 20%, pero prácticamente elimina el resto de emisiones contaminantes. Ambos combustibles se suministran ya en nuestro puerto y se espera un incremento notable de su uso en los próximos años.

No obstante, la gran apuesta del sector está en el hidrógeno renovable y sus derivados. Gracias al impulso de las grandes industrias en el entorno de la Bahía de Algeciras y, en particular, el Proyecto del Valle Andaluz del Hidrógeno liderado por CEPSA, a partir de 2026 dispondremos de metanol verde para su uso como combustible marino.

Adicionalmente, a partir de 2027 dispondremos de amoniaco verde que se usará para exportar el excedente de hidrógeno que no se consuma localmente, y que presenta un enorme potencial como combustible marino a medio plazo.

Llevamos ya varios años trabajando con nuestra Comunidad Portuaria y otras empresas y puertos de relevancia internacional para que todo este tipo de combustibles se suministren en nuestro puerto, y con ello aspiramos a contribuir significativamente al logro de los objetivos de descarbonización que ambiciona la Organización Marítima Internacional (OMI).

¿Hablando de proyectos relacionados con la Innovación, ¿Está trabajando la Autoridad Portuaria en un modelo de puerto inteligente y digital? ¿Cuáles son las principales realizaciones? ¿Qué proyectos e iniciativas tiene previstos a corto/medio plazo?

En el ámbito de la logística y el concepto de transporte sincromodal, es fundamental el trabajo colaborativo que nos ofrecen herramientas basadas en la digitalización y la innovación, que nos permiten ser aún más eficientes, como así lo avala el último informe del Banco Mundial, que por segundo año sitúa al Puerto de Algeciras como el más eficiente de Europa y entre los primeros del mundo.

Para nosotros es fundamental la coordinación, por ello la innovación no solo la estamos impulsando desde la Autoridad Portuaria, sino que también estamos haciendo partícipe a las empresas de la Comunidad Portuaria. En este marco, este año hemos creado el Comité de Innovación del Puerto de Algeciras, que está teniendo una actividad muy interesante.

¿Cuáles considera que son los mayores retos y oportunidades del Puerto Bahía de Algeciras en la actualidad? ¿Cuáles los objetivos prioritarios?

En el momento actual lo que nos preocupa básicamente es ser capaces de encajar el camino de la sostenibilidad sin perder competitividad. En este sentido, especialmente nos preocupa la entrada en vigor, tal y como está planteado, del nuevo régimen de comercio de derechos de emisiones en la Unión Europea, el denominado ETS (Emissions Trading System).

No es que no estemos de acuerdo con el enfoque y los objetivos del ETS, todo lo contrario los apoyamos al 100%, pero no es menos cierto que la legislación tal y como se ha creado inicialmente va a crear determinadas disfunciones, ocasionando desvíos de buques y tráfico a puertos de terceros países próximos a la UE y la consiguiente fuga de CO2 del espacio europeo. El riesgo de la directiva ETS es que fomenta los paraísos fiscales a efectos de CO2 en países de nuestro entorno inmediato, por tanto, ni cumplimos el objetivo medioambiental y encima provocamos una pérdida de tráfico muy importante, lo que afecta especialmente a los puertos con tráfico de transbordo.

Un puerto de transbordo necesita diversidad de puertos de origen/destino conectados con él, a la vez que generar importantes volúmenes de actividad para garantizar y facilitar la conectividad, de lo contrario pierde su competitividad. Con esta medida se corre el riesgo cierto de dar el control de los *hubs* a puertos terceros fuera de la UE, cuyos intereses no tienen que coincidir con los de la propia UE. Por tanto, hay muchísimas razones por las cuales es necesario reorientar el tema del ETS.

Desde Algeciras ya en el 2020 dimos la voz de alarma y desde entonces hemos hecho una gestión muy activa. Esta misma preocupación la comparten principalmente los puertos de Portugal, Italia, Malta, Grecia, Chipre y Croacia además de los puertos españoles.

Es cierto que se ha avanzado en ciertos logros como la introducción en el texto del concepto “puerto transparente”, pero siguen quedando importantes flecos que no están siendo atendidos y que nos siguen preocupando mucho.

En definitiva, nos preocupa seguir manteniendo nuestra competitividad y el empleo. Por tanto para ello, una vez más, la gran baza es la conectividad, como ya he indicado antes, en particular la conectividad vía marítima que es nuestra gran potencia y que es la que se está viendo ahora mismo amenazada con el ETS.

Pero también nos preocupa la conectividad terrestre, especialmente con el tema del tren, y en definitiva la mejora, actualización y modernización de la vía férrea y la viabilidad de proyectos como la autopista ferroviaria, que en resumen no es otra cosa que subir al tren grandes volúmenes de mercancías que hoy van por carretera. La línea Algeciras-Zaragoza es un tramo muy estratégico para los intereses no solo del puerto de Algeciras, de Andalucía y Aragón, sino también a nivel nacional y eso pasa por la mejora de la infraestructura y la electrificación. Aunque se van dando pasos, son lentos y es preciso acelerarlos.

No hay que olvidar que el impulso ferroviario del Puerto de Algeciras es igualmente una prioridad de las Redes Transeuropeas de Transportes (TEN-T) ya que 2 de los 9 corredores estratégicos (Mediterráneo y Atlántico) tienen su punto de partida en el Sur, en Algeciras.

En otro orden de ideas, otro de los mayores retos y oportunidades que tenemos en la actualidad es ser un referente a nivel institucional para la propia Unión Europea. Por un lado, para proyectos relacionados con América Central y Latina, dada las relaciones comerciales que mantenemos con sus principales puertos y que nos ha llevado a acoger importantes encuentros con la reunión del Foro Empresarial Unión Europea-Centroamérica. Y por otro lado, debido a nuestra relación con los puertos del continente africano, la Comisión Europea nos ha invitado a formar parte de la iniciativa "Europe Global Gateway".

Es conocida la rabiosa competencia existente en el Estrecho de Gibraltar respecto del tráfico de contenedores ¿En qué situación se encuentra actualmente esa competencia con el puerto de Tánger Med? ¿Qué medidas principales se están adoptando desde la APBA? ¿Cuál es su opinión de cara al futuro?

Lo primero es puntualizar que jugamos en escenarios diferentes, nosotros estamos en la Unión Europea, lo que conlleva una legislación en ámbitos como el laboral o medioambiental, con un grado de exigencia muy diferente. Por ello, no podemos perder competitividad, me refiero a asuntos como la directiva del ETS, para poder seguir ofreciendo una amplia conectividad (actualmente ofrecemos conexión directa con más de 200 puertos en el mundo). Esto es importante, sobre todo, para los tráficos de transbordo.

El Puerto de Algeciras es mayoritariamente un puerto de transbordo, aunque en los últimos años la cuota de tasa de *import/export* crece a un gran ritmo, hasta alcanzar hoy en día el medio millón de contenedores llenos de exportación e importación. Echando la vista, esto es un gran logro.

Por otro lado, en lo que se refiere a la conexión Norte-Sur, el tráfico RO-RO de corta distancia entre Algeciras y Tánger Med, los intercambios comerciales no paran de crecer. Además, nos encontramos ante el concepto de “nearshoring” -la tendencia global de acortar las cadenas logísticas- que potencia el papel como productores de países mediterráneos como Marruecos y Turquía.

Precisamente, en relación a estos tráficos contamos con proyectos ambiciosos como el que hemos denominado Proyecto Hércules y al que destinamos una inversión que ronda los 200 millones de euros. El objetivo es integrar la cadena de valor regional en línea con la nueva política comercial de la UE para reforzar los lazos con la vecindad Sur.

¿Qué representa para el Puerto Bahía de Algeciras el ser el “Km 0” de los corredores Atlántico y Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte?

Este hecho es, sin duda, fundamental, y aquí la reflexión es no solo sobre la mercancía sino también el pasajero, con los más de 6 millones de pasajeros que gestionamos y que hoy en día prácticamente se ven abocados a la carretera. El ferrocarril tiene mucho que aportar, especialmente en todo lo que tiene que ver con la movilidad sostenible.

Centrándonos en la mercancía y en la construcción de las redes transeuropeas, un mensaje fundamental es que éstas se conciben muchas veces, desde una perspectiva de desarrollo de Norte a Sur. Nosotros lo que planteamos es que la infraestructura de las TEN-T se desarrolle de Sur a Norte, entre otras razones porque quienes disponen de los grandes volúmenes de tráficos son los puertos y, en especial, Algeciras.

Nosotros no necesitamos desarrollar el ferrocarril para captar tráficos, los tráficos ya los tenemos (medio millón de TEUs de *export/import* o el medio millón de camiones que cruzan el Estrecho anualmente, por ejemplo). De lo que se trata es de hacerlo de forma sostenible y hacerlos viables a futuro, entre otras razones porque por ejemplo la edad media del chofer de camión de larga distancia está en 52 años, luego no es solo una razón medioambiental, sino que también es una cuestión de viabilidad de la actividad.

Por tanto, el ferrocarril es vital, y en esa línea y estrategia estamos trabajando de forma unánime en el entorno de las industrias y el puerto en la Bahía de Algeciras.

¿Qué previsiones de culminación tiene la modernización de la línea ferroviaria Algeciras - Bobadilla? ¿Hasta qué punto el éxito de la prevista autopista ferroviaria Algeciras - Zaragoza depende de esta mejora?

Vamos avanzando, pero muy lentamente. La actividad no espera por nada ni por nadie, los pasos no se están dando tan rápidos como se deberían de dar, pero esperamos que en un plazo prudente la conexión ferroviaria del Puerto de Algeciras con Zaragoza, a través del Ramal Central de los Corredores Mediterráneo y Atlántico sea una realidad que beneficie a todo el sector económico de Andalucía, España y el Sur de Europa.

Algeciras, octubre de 2023

Como complemento de la entrevista al Presidente de la APBA, consideramos de interés incorporar el texto que, referido al puerto de Algeciras, aparece en el libro “ESPO at 30: Ports looking into the future” publicado por ESPO (pág. 7).

Growing as a strategic maritime and logistic bridge between Europe and Africa

"ESPO at 30: Ports looking into the future" | ESPO, 2023

Port of Algeciras, Spain

President Gerardo Landaluce

The Bay of Algeciras, at the Strait of Gibraltar, is a strategic crossroads for global maritime connectivity and logistics. The Strait, the second busiest maritime route in the world with 115,000 ships per year, connects the Mediterranean with the Atlantic and two continents, Europe and Africa. Geoeconomic context with greater demand in the proximity of the value chain (nearshoring) and progressive liberalisation of African trade represents a great opportunity to enhance the EU's southern neighbourhood policies. The Port of Algeciras will grow as a strategic intercontinental maritime and logistics bridge and trading partner between Europe and Africa. A sustainable leadership is built upon the offer of a wide and competitive range of services, as well as on three strategic axes: Competitiveness, Sustainability and Innovation. Our aim is to lead a competitive port and a logistics offer which creates added value in close cooperation with customers. Being among the top largest ports in Europe allows us to contribute to the benefit of the regional economy and employment. The Port of Algeciras, as an energy port and leader in bunkering in the Med will continue to work together with its port community to facilitate the transition of the industry to zero emissions. For that, Algeciras Port will be digitally connected to all the stakeholders in the logistic chain, moving forward from traditional cyclic planning to automatic, real-time continuous planning, gaining visibility, flexibility, and agility. We also need to evolve towards a new business model concept based on collective learning and decision-making, allowing the application of the 'swarm intelligence' concept. Current technology is ready for this evolution, but it is not just a question of technology, but of new ways of understanding and implementing operations. Ways of working will change, and new enablers will emerge (autonomous vehicles, remote work, etc.), making it possible to gain efficiency and safety. The changes and adaptation needs will be much quicker than in the previous 25 years. ESPO's roles and solid collaborative models between ports will play a key role. Are we ready for it? I think so. Let's go for it!!!

<https://www.espo.be/publications/espo-at-30-ports-looking-into-the-future>

IMAGEN INICIAL | Ortofoto de la Bahía de Algeciras. (Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras).

