

Ojo del Muelle

Nº 1 PRIMER TRIMESTRE 2008



La Unidad de Ayuda a la Navegación obtiene el Certificado de Calidad ISO 9001



Nuestra Gente.
Entrevistamos al ex presidente José Arana



Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Tribuna.-pág. **3****Actualidad.-**Isla Verde Exterior
APIES
Seguridad Vialpág. **4****Desde la Dirección.-**

Nuevo Escenario

pág. **7****Actividad al Día.-**Los Guías de
Nuestra Costapág. **8****APBA en los Medios.-**pág. **9****Nuestros Clientes.-**

Maersk

pág. **10****Recursos Humanos.-**Gestión por
Competenciaspág. **12****A Fondo.-**Los Nuevos Medios
en Materia de
Protección Portuariapág. **13****De Cerca.-**

Nuestras Actividades en Imágenes

pág. **16****Canal Historia.-**Antecedentes Históricos del
Puerto de Tarifapág. **14****Anótalo, Sonrisas, Colorea.-**pág. **19****Nuestra Gente.-**

José Arana

pág. **18**

Edición: Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
Coordinación: Estefanía Selva
Comité de redacción: Rocío García, Gerardo Landaluze, Diego Reico, Estefanía Selva y Eduardo Villalba
Fotografía: Víctor Román (Expresión), archivo APBA (Carintia, Aerofotos y Manuel Rojas) y José Antonio García Téllez (Diario Sur)
Foto portada: Héctor Gázquez y Ricardo Díaz (Carintia)
Foto contraportada: Víctor Román (Expresión)
Viñeta y dibujo: Joaquín Franco
Han colaborado en este número: APM Terminals, José Luis Hormaechea, Manuel Morán, Juan Antonio Patrón y Cristóbal Vadillo
Diseño y maquetación: Expresión
Imprime: Grafisur

- La foto de portada está disponible en la unidad G

Agradecimientos:

- A todos los participantes del concurso de ideas para seleccionar el nombre de la revista, cuyos ganadores fueron Juan Rosa y Antonio Fernández Argente
- A todos los que posaron para la fotografía de portada, sin olvidar a aquellos que no pudieron acudir
- Juan Rosa y Fermín Oñate por hacer posible la sección Anótalo
- La Unidad de Ayuda a la Navegación por su colaboración y simpatía
- José Arana por conceder una entrevista a Ojo del Muelle después de varios años retirado de la vida pública

Nuestro recuerdo para los compañeros José Rodríguez Montes de Oca y José Castillo Liver que nos han dejado este año.

TRIBUNA

Manuel Morón
Presidente

Quiero aprovechar estas líneas para felicitar a todos los trabajadores de la APBA porque desde hoy contamos con una nueva herramienta de comunicación con la que estaremos informados de lo que acontece en esta casa, así como de los hechos más relevantes que afectan a nuestro puerto y que, por tanto, repercuten en nuestro trabajo diario.

Cada trimestre recibiremos en nuestros propios domicilios un ejemplar de Ojo del Muelle, lo que permitirá que junto a nuestras familias estemos al tanto de las novedades que se produzcan en nuestra Autoridad Portuaria y que todos podamos conocer con mayor profundidad el trabajo que se realiza en los diferentes departamentos de nuestra empresa, porque compartir las experiencias y vivencias contribuirá a que podamos valorar como se merece el destacado lugar que cada uno de nosotros ocupa dentro de esta organización.

La distribución se hará en papel para facilitarnos su acceso pero, siguiendo con nuestra apuesta por el desarrollo sostenible, hemos optado por un papel reciclado y el

lanzamiento de un número reducido de ejemplares poniendo así nuestro pequeño grano de arena en la preservación del medio ambiente. Como complemento cada número estará disponible en formato PDF en nuestra Web corporativa (www.apba.es).

Esta será la revista para los trabajadores de la APBA y en la que encontraremos información de actualidad sobre la institución, nuestra gente, nuestras actividades... Además esta iniciativa nace fruto de vuestra participación ya que habéis sido los propios trabajadores los que habéis bautizado esta publicación a través del concurso de ideas que convocamos a finales del pasado año. Y también con vuestra colaboración ha sido posible que la portada de este primer número quede para siempre en nuestro recuerdo por ser la foto de familia de casi todos —porque este puerto no puede parar— los que hacen posible que nuestra Autoridad Portuaria siga adelante afrontando con éxito los nuevos retos que nos encontramos en este negocio cada vez más globalizado y competitivo.



ISLA VERDE EXTERIOR



La fase A de la nueva terminal de contenedores ubicada en la ampliación del muelle de Isla Verde Exterior, la mayor obra de infraestructura que hemos realizado hasta el momento en nuestro Puerto, ya dispone de una oferta seleccionada después de haber sido sacada su construcción y explotación a concurso internacional. En el Consejo de Administración del pasado 7 de febrero conocimos que la empresa surcoreana Hanjin Shipping (véase cuadro superior) ha recibido el visto bueno para la tramitación de la pertinente concesión administrativa. Además, dispone de tres años para solicitar la ampliación de la terminal hacia el Sur, ocupando los terrenos de la Fase B, ahora en construcción.

A finales del pasado mes de diciembre, el mismo día en que celebrábamos nuestra tradicional comida de Navidad, se cerró el plazo para la presentación de ofertas, tras una intensa labor de comercialización de Isla Verde Exterior en distintos foros europeos y asiáticos. Fue entonces cuando supimos que la compañía integrada en la denominada CKYH Alliance -el segundo grupo de me-

gacarriers más importante del mundo- apuesta por el Puerto Bahía de Algeciras para ampliar su negocio y representar así la primera inversión directa de una naviera asiática en España y en todo el Mediterráneo occidental. La compañía busca establecer en la Bahía de Algeciras su hub regional, desarrollando tanto la exportación e importación como el trasbordo de los grandes buques portacontenedores para los tráficos América-Asia y África-Norte de Europa.

La estimación de la naviera es crear 455 empleos directos en la primera fase y comenzar a operar antes del verano de 2010. Prevé mover 800.000 Teus el primer año, ampliable hasta 1.800.000 Teus con la paulatina puesta en funcionamiento de grúas y equipos.

El proyecto de Isla Verde Exterior constituye una pieza clave para el futuro de nuestro puerto ya que acogerá las demandas de tráfico previstas por la Autoridad Portuaria para los próximos años. El esfuerzo inversor que hemos realizado en los últimos tiempos y que ha alcanzado los 400 millones de euros está enmarcado en



Más sobre Hanjin

Base

Corea del Sur

Cronología

* Creada en 1988. Tras la fusión entre Hanjin Container Lines y la mayor compañía de transporte naval de Corea en aquel momento, Korea Shipping Corporation.

* 1997. Incorpora a la naviera alemana Senator Lines

Negocio

Ofrece un servicio global relacionado con el transporte y la logística en general.

Terminales

Doce. La última incorporación es la de Jacksonville en Estados Unidos.

Tráficos

En 2006 su flota transportó 3,3 millones de Teus (contenedores de seis metros) y más de 100 millones de toneladas de mercancías, de los cuales 42 millones fueron de graneles.

Ranking 2006

*9ª naviera del mundo en términos de capacidad de flota (343.000 Teus)

*6ª en la ruta Asia-Europa *2ª en la ruta Asia-Norte América

Alianza

Está integrada en la denominada "CKYH Alliance" formada, además de por Hanjin, por COSCO (R.P.China), K'Line (Japón) y Yang Ming (Taiwán).

nuestro Plan Estratégico del año 2000 que contemplaba nuestra necesidad de diversificación y de desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias, por el que también hemos crecido en la zona de Campamento.

Una vez ejecutadas la segunda y la tercera fase en su conjunto, Isla Verde Exterior aportará 122 nuevas hectáreas de superficie, 2.575 metros de línea de atraque con calados entre los 16.5 y los 18.5 metros de profundidad y un dique de abrigo exento con más de 2 kilómetros de longitud. Con un puntal de 34 metros, los cajones que definen el elemento vertical del dique son los mayores fabricados hasta la fecha en todo el mundo. En el segundo trimestre de 2008 habrán terminado de fondearse.

Pero esta excelente noticia no ha sido la única sobre la puesta en explotación de Isla Verde Exterior. En el mes de julio se obtenía la declaración de impacto ambiental favorable para el proyecto de Alpetrol Terminal, que se

erigirá en un modelo de las prácticas más avanzadas y seguras para el almacenamiento y la distribución de hidrocarburos en Isla Verde Exterior. A la vez, Alpetrol Terminal cubrirá la demanda de suministro de combustible a buques en el Estrecho de Gibraltar, siendo la alternativa más segura para este tipo de actividad. La iniciativa supera una inversión de 70 millones de euros. Isla Verde Exterior constituye, junto a las instalaciones portuarias de Campamento y la Zona de Actividades Logísticas Bahía de Algeciras, una pieza clave para que nuestro puerto pueda enfrentarse al escenario de enorme competencia que vive el Mediterráneo Occidental y que, en el caso de Algeciras, crece ante la cercanía de Tánger-Med. El nuevo puerto marroquí, cuyo desarrollo permitirá sin duda que Algeciras y Tarifa potencien los tráfico de pasajeros y vehículos, supone también —a qué negarlo— un elemento que agudizará la competencia por el contenedor en el nodo logístico del Estrecho.

SESTIBALSA SE TRANSFORMA EN APIE

El pasado 7 de febrero la Junta Universal de accionistas de SESTIBALSA (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Algeciras-La Línea, S.A.) adoptó el acuerdo de transformación de la sociedad en APIE, Agrupación Portuaria de Interés Económico, dando así cumplimiento al mandato establecido en la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. Sin duda alguna, la principal consecuencia de la constitución de la APIE es la separación de la Autoridad Portuaria del capital social de la misma (hasta ahora ostentaba la mayoría), quedando las participaciones sociales únicamente en manos de las empresas estibadoras, por lo que desde ese momento dejan de estar bajo la tutela del Estado.

Las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico constituyen una figura asociativa creadas al amparo de la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico, con el fin de facilitar el desarrollo y mejorar los resultados de la actividad de sus socios, como consecuencia de la irregularidad de la demanda de mano de obra necesaria para la realización de las actividades incluidas en el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que tienen personalidad jurídica propia, carácter mercantil y sin ánimo de lucro por sí mismas. Los socios de la Agrupación Portuaria de Interés Económico responden por las deudas de ésta, personal y mancomunadamente entre sí, en



proporción a su participación en el capital social. La responsabilidad de los socios es subsidiaria de la APIE, a diferencia de lo que ocurría antes, bajo la figura de sociedades anónimas, donde la responsabilidad de la sociedad no se transmitía a los socios, los cuales se limitaban, en principio, a la aportación del capital según su participación social.

El objeto de las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico es el poner a disposición de sus socios los trabajadores que desarrollen las actividades que integran el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, que no puedan realizarse con personal propio de su plantilla. Asimismo, podrán poner a disposición trabajadores para desarrollar actividades complementarias de los servicios básicos a los que se refiere el artículo 85.1.1.4 de la Ley 48/2003 a los socios que, debidamente autorizados, las realicen. Igualmente será objeto de estas agrupaciones la formación continua de los trabajadores, que garantice la profesionalidad en el desarrollo de las tareas portuarias de sus trabajadores, a cuyo efecto los socios vendrán obligados a colaborar con la agrupación facilitando los medios que sean necesarios.



CURSO DE SEGURIDAD VIAL

110 efectivos de la Policía Portuaria asisten a un curso sobre Tráfico y Seguridad Vial en la Escuela de Policía de Los Barrios. Estos compañeros se están formando de cara a la entrada en vigor del nuevo protocolo acordado con la Subdelegación del Gobierno en Cádiz por el que en el interior del recinto portuario se establecerán controles permanentes sobre aspectos tan importantes en la seguridad vial como la velocidad, alcoholemia, documentación de vehículos y conductores, etc.

El protocolo entrará en vigor una vez finalice el periodo formativo, aproximadamente tras el verano. Se trata de un total de 105 horas lectivas, repartidos en cinco grupos de trabajo. El profesorado del curso está compuesto por responsables de Tráfico de la Guardia Civil y de la Jefatura provincial de Tráfico de Cádiz y La Línea.



EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS ANTE EL NUEVO ESCENARIO PORTUARIO

José Luis Hormaechea

Director General



Mantener nuestra posición de líderes de la 1ª División Portuaria española y del Mediterráneo es tarea cada día más difícil.

Ya no estamos solos en nuestro entorno del Mediterráneo occidental; los nuevos puertos que irrumpen en la otra orilla del Estrecho, las nuevas iniciativas portuarias que aparecerán en un futuro no muy lejano o algunos puertos existentes con ambiciosos planes, todos ellos querrán disputar nuestro liderazgo.

La competencia es cada vez mayor y es desigual por lo que hemos de darnos cuenta de que para poder seguir creciendo de manera consistente - el crecimiento es la garantía de la estabilidad y de las posibilidades de mejora de cada uno de nosotros- el Puerto debe ser "vendido" todos los días.

Pero en este nuevo escenario el Puerto ya no se vende solo como hasta hace unos años. Y no sólo no se vende solo, sino que no basta sólo con la labor comercial. Todos nosotros constituimos la fuerza de ventas del Puerto, cada uno desde nuestro puesto de trabajo; del primero al último.

Además, los demás, administraciones, instituciones, etc. nos podrán prestar su apoyo, pero al final somos sólo nosotros, la Autoridad Portuaria y la Comunidad Portuaria en sentido amplio, quienes conseguiremos o no fidelizar a los clientes actuales y atraer o no a otros nuevos.

Por eso es tan importante que todos y cada uno de nosotros desempeñemos nuestra labor con excelencia porque un puerto capaz vende; un puerto seguro vende; un puerto controlado vende; un puerto conservado, ordenado y limpio vende; un puerto sensible ambientalmente vende; un puerto puntero en materia de prevención vende; un puerto amable en el trato vende; un puerto innovador vende; en suma, un puerto eficaz y eficiente vende...

Pero centremos un poco más las características de esta nueva realidad:

- A los clientes hay que ir a buscarlos (no vienen por sí solos) a cualquier parte del globo; nuestros clientes serán europeos (españoles, nórdicos...) o africanos (marroquíes...) , pero también asiáticos (coreanos, japoneses, chinos...) o rusos o americanos... Es decir el Puerto es cada día más internacional.

- La actividad portuaria es cada día más intensa a causa de ese crecimiento necesario pero también más exigente a causa de la competencia.

- La actividad portuaria es cada día más compleja; el Puerto forma parte de una red logística mucho más amplia en la que intervienen otros agentes, otros modos de transporte, tecnologías innovadoras...

Nosotros, en nuestro trabajo, debemos adaptarnos a esta nueva realidad y responder a sus demandas:

- La internacionalización del Puerto requiere que cada día un número mayor de personas sea capaz de ser interlocutor de estos clientes y que por lo tanto incidamos en el aprendizaje, perfeccionamiento y extensión del dominio de otros idiomas, en particular del inglés y del francés.

- Asimismo, orígenes tan diferentes de nuestros clientes con comportamientos individuales y sociales diferentes exigen una atención personalizada y sobre todo profesional.

- El incremento sostenido de la actividad portuaria requiere una mayor dedicación, una mayor disponibilidad, una mayor rapidez de respuesta... en suma una mayor productividad de nuestro trabajo. Todo ello soportado por las nuevas tecnologías en una iniciativa que hemos denominado de Impulso Tecnológico.

- La creciente complejidad de la actividad portuaria requiere de una mayor formación de cada uno de nosotros en nuevas disciplinas, técnicas unas: nuevas tecnologías, logística, intermodalidad, medio ambiente... y no técnicas otras: habilidades sociales, orientación al cliente...

Hasta aquí algunas pinceladas acerca de cómo podemos responder a los desafíos de la nueva situación, que se resumen en dos: formación y desempeño excelente. Estos dos aspectos acreditarán nuestro orgullo de pertenecer al Puerto Bahía de Algeciras.

LOS GUÍAS DE NUESTRA COSTA

La Unidad de Ayuda a la Navegación recibe el Certificado de Calidad conforme a la norma ISO 9001:2000

Ángel Fillol, Francisco Miranda, Juan Carlos Vázquez y Germán Gamarro pueden presumir de trabajar con unas vistas privilegiadas de nuestra costa. Los cuatro conforman la Unidad de Ayuda a la Navegación de nuestra Autoridad Portuaria

Ángel es el jefe de la Unidad y proviene del extinto cuerpo de Técnicos de Señales Marítimas. Sus compañeros son técnicos de Sistemas de Ayuda a la navegación y también cuentan con una dilatada experiencia: Francisco tiene quince años de trabajo a sus espaldas; Juan Carlos, diez; y Germán, el más joven, cinco. Además no quieren olvidar mencionar a Martín Serrano, su administrativo que se jubiló el pasado mes de julio. Su Unidad pertenece al Departamento de Operaciones Marítimas que dirige Ignacio Ibsate.

En la era de las nuevas tecnologías, juntos se coordinan para que los sistemas de ayudas a la navegación de la APBA estén siempre a punto para guiar el camino de los miles de barcos que cada año navegan por nuestras aguas.



De izq. a derecha Ángel, Francisco, Ignacio, Juan Carlos y Germán.

Ellos se encargan directamente del mantenimiento de los faros de Camarinal, Tarifa, Punta Carnero y Carbonera, así como la baliza de Punta Paloma. También mantienen el balizamiento de las boyas y balizas de los puertos de Algeciras, Tarifa y La Línea.

Son responsables de la vigilancia del correcto funcionamiento e inspecciones técnicas a todas las balizas situadas en la franja costera de la provincia -desde el río Barbate hasta el puerto de Sotogrande-. En total son un centenar entre balizas y boyas, excluyendo el puerto y el faro de Gibraltar.

Y prueba del trabajo bien hecho es que en marzo de este año han recibido la certificación de calidad por su buena gestión.

Tras dos auditorías realizadas en agosto y en noviembre del pasado año por SGS ICS ha quedado aprobado su sistema de calidad conforme a la norma ISO 9001: 2000.



Opinión Europa Sur

Asia apuesta por Algeciras

La Bahía de Algeciras por convocar un concurso internacional para seleccionar al concesionario de la nueva terminal de contenedores que se instalará en la ampliación portuaria de la zona de Isla Verde Exterior ha resultado un éxito. Tras abandonar la idea de que el grupo A. P. Moller-Maersk permutase su concesión por la nueva, se marcó una estrategia de abrir a todo el mercado del transporte marítimo la instalación. El resultado final ha sido que la naviera coreana Hanjin Shipping, ha sido de los integrantes de la alianza que ocupa el uno de los lugares en el mundo en el tráfico de con-



Isla Verde Exterior, la terminal del futuro

La estructura del 75% del dique exento está acabada, y la fase A de la terminal de contenedores, a la espera de la resolución del concurso para estar operativa. Podrán atracar buques de hasta 18,5 metros de calado y las grúas más grandes y modernas.

EL MUNDO



Un dragón en el puerto de Algeciras

La Autoridad Portuaria de Algeciras se prepara para que este año se abra la nueva terminal del puerto. El proyecto de ampliación del puerto de Algeciras, que incluye la construcción de una nueva terminal de contenedores, se está ejecutando a gran velocidad. El presupuesto total del proyecto es de 275 millones de euros.

EL FARO

El nuevo puerto de Tarifa no tendrá contenedores

Los responsables portuarios explicaron el proyecto ante una asamblea de vecinos. El nuevo puerto de Tarifa se está construyendo, pero no incluirá una terminal de contenedores. Los responsables portuarios explicaron el proyecto ante una asamblea de vecinos.

Tánger Med se fija en Algeciras para la construcción de su nueva estación marítima

Los arquitectos del proyecto se reunieron ayer con responsables de la Autoridad Portuaria. Tánger Med se ha fijado en Algeciras para la construcción de su nueva estación marítima. Los arquitectos del proyecto se reunieron ayer con responsables de la Autoridad Portuaria.

Cinco Días

El puerto de Algeciras consolidará su liderazgo con la nueva terminal

La inversión en Isla Verde Exterior. El puerto de Algeciras consolidará su liderazgo con la nueva terminal. La inversión en Isla Verde Exterior.

Lloyd's List FRIDAY FEBRUARY 8, 2008

Hanjin has high hopes for new €167m terminal at Algeciras

HANJIN Shipping expects to handle 100,000 TEUs within the first year of operation of a new container terminal in Algeciras. Hanjin has high hopes for the new €167m terminal at Algeciras.

La APBA empleará el 93,6% de los presupuestos de 2008 en la comarca

La institución portuaria gastará más de 139 millones de euros en nuevas infraestructuras y 38,9 millones en gastos de explotación y financieros. La mitad de los ingresos proceden de las tasas que pagan los usuarios.

Sarkozy pone como ejemplo a seguir el puerto de Algeciras

El presidente francés cree decepcionante la política portuaria gala, que quiere revitalizar creando un gran puerto de contenedores. El presidente francés cree decepcionante la política portuaria gala, que quiere revitalizar creando un gran puerto de contenedores.

EL GIGANTE AZUL, 22 AÑOS CON NOSOTROS

APM Terminals Algeciras comenzó en el puerto algecireño en 1986 y trabaja diariamente para seguir ofreciendo un servicio competitivo a las navieras. Durante estos 22 años, la Terminal ha ido creciendo ininterrumpidamente en movimientos hasta llegar a los 3,5 millones de Teu en 2007, convirtiéndose en una de las terminales más grandes de APM Terminals y la Terminal líder en el mar Mediterráneo. Este crecimiento también se ha producido en las instalaciones con tres expansiones hasta llegar a las 67 hectáreas actuales de patio. APM Terminals Algeciras es una terminal de trasbordo, conectando con cerca de 84 puertos de todo el mundo. Se da servicio a diferentes navieras como Maersk Line, CMA CGM, Marfret, Safmarine, Pinillos, Hapag Lloyd y APL entre otras. Con una plantilla propia de 300 empleados y cerca de 1.700 estibadores trabajando en las instalaciones, la Terminal cuenta con un equipamiento de última generación con 20 grúas de muelle y 61 grúas de patio. Asimismo tiene una flota de cerca de 160 cabezas tractoras. Para APM Terminals Algeciras, el medio ambiente y la seguridad son las máximas prioridades. Por eso, la Terminal se convirtió en la pionera mundial en utilizar el modelo ECO de grúas de patio, que reduce en un 50% el consumo de combustible y, por tanto, de emisiones. Por otra parte, APM Terminals Algeciras considera la Seguridad como su objetivo número uno y, por eso, trabaja conjuntamente con todos los colectivos de la Terminal para lograr alcanzarlo.



Mensaje del director de la terminal, Anders Kjeldsen, para Ojo del Muelle

APM Terminals Algeciras felicita a la APBA por esta magnífica iniciativa y desea sumarse a ella como una apuesta por la colaboración y cooperación de toda la comunidad portuaria para seguir siendo una referencia mundial en la industria del transporte marítimo. Con esta revista, todos los sectores del puerto tendremos otro canal con el que comunicarnos y conocer nuestra realidad.

Siempre hemos defendido que la suma conjunta de fuerzas de APM Terminals, APBA, sindicatos, trabajadores e instituciones, es el medio más adecuado para dotar al puerto de una ventaja competitiva ante la nueva situación emergente del Estrecho de Gibraltar.

Para nuestra empresa, este reto se puede resumir en dos puntos: ser competitivos y ser seguros. Vamos a trabajar por ofrecer a nuestros clientes el mejor servicio, así como asegurarnos de que nuestros empleados desempeñan sus labores en un entorno seguro.

Competitividad y seguridad. Dos términos que tienen que ondear en lo alto de nuestra Terminal. Para ello, necesitamos de la colaboración y cooperación de todos. Y de esta manera, el nombre de Algeciras sonará positivamente en todo el mundo. Estoy seguro de ello. Porque el puerto se mueve. Y esta iniciativa, es una buena muestra de ello. Enhorabuena.





APM Terminals recibe la Bandera de Andalucía 2008



La Junta ha distinguido a APM Terminals Algeciras con la Bandera de Andalucía 2008 como reconocimiento a la trayectoria de la compañía y su contribución social y económica a la Comunidad Autónoma. Este premio, otorgado con motivo de la celebración del Día de Andalucía, reconoce la participación de la compañía en el desarrollo de la Comunidad. De hecho, además de los dos mil empleos directos que genera, la actividad de la terminal crea unos diez mil puestos de trabajo indirectos.

El director de APM Terminals Algeciras, Anders Kjeldsen, destacó al recoger el galardón que este premio ha sido posible gracias al duro trabajo y la dedicación del personal de la terminal; la cooperación del Puerto; las autoridades e instituciones locales y regionales; y la confianza demostrada por sus clientes.

Por su parte, Manuel Morón señaló que Algeciras se ha beneficiado enormemente de los esfuerzos realizados por APM Terminals para crear un nuevo y moderno centro internacional de desarrollo comercial y económico, y ha establecido en el Puerto de Algeciras un importante cruce de caminos dentro del transporte marítimo global.

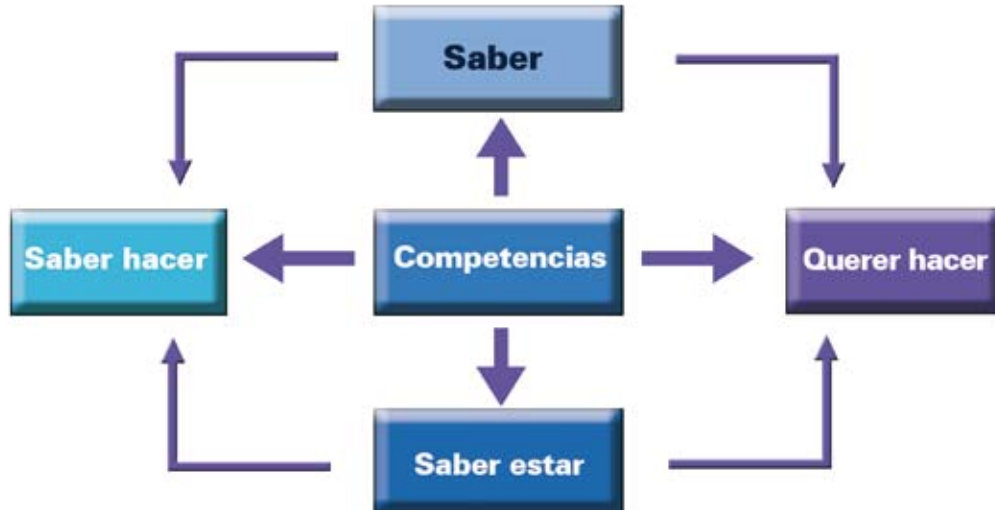
El Consejero de Empleo de la Junta de Andalucía, Antonio Fernández, junto a la delegación del Puerto Bahía de Algeciras



GESTIÓN POR COMPETENCIAS

Diego Recio

Director de Recursos Humanos



Cuando en el año 2003 comenzó la negociación del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias las partes, tanto empresarial como sindical, coincidieron en la necesidad de incorporar un modelo de gestión de los recursos humanos que, al tiempo que favoreciera su mejor organización, posibilitara una mayor motivación de los trabajadores.

Frente al sistema del Convenio anterior en el que un trabajador sólo podía “progresar” cambiando de puesto de trabajo, se introdujo un modelo en que el trabajador podía mejorar sus condiciones sin cambiar de ocupación, pero incorporando nuevas competencias a su quehacer diario.

El modelo que se introdujo en el Convenio aspira a incidir en estas cuatro variables, posibilitando su desarrollo:

Saber: conjunto de conocimientos necesarios para cada puesto de trabajo.

Saber hacer: que la persona sea capaz de aplicar los conocimientos que posee a la solución de los problemas que le plantea su trabajo.

Saber estar: que los comportamientos se ajusten a las normas y reglas de la organización en general, y del grupo de trabajo, en particular.

Querer hacer: que además de todo lo anterior, la persona quiera llevar a cabo los comportamientos que componen la competencia.

Desde el año 2006 la Comisión Local de Competencias está centrada en desarrollar el primer componente (saber) siendo más de 7.000 las horas de formación que se han impartido.

El objetivo último es que todos los trabajadores tengan la oportunidad de mejorar sus competencias, y que los cuatro factores anteriores (saber, saber hacer, saber estar y querer hacer) faciliten cada año la distribución más justa posible de la masa disponible para niveles por desarrollo personal.



LOS NUEVOS RETOS EN MATERIA DE PROTECCIÓN PORTUARIA

Cristóbal M. Vadillo

Responsable de Policía Portuaria

En las encuestas que se han realizado preguntando sobre las sensaciones que sentían las personas mientras observaban las imágenes de los ataques terroristas al World Trade Center de Nueva York en Septiembre de 2001, muchos de los encuestados responden que, una vez superada la incredulidad y el desconcierto inicial, pensaron a continuación en los cambios que estos sucesos iban a conllevar.

Estos cambios se han evidenciado en numerosos aspectos, siendo uno de los más visibles la atención que las instituciones mundiales prestan desde entonces a las políticas globales sobre protección y seguridad en todas las cadenas intermodales de transporte, especialmente en el sistema aeroportuario y portuario mundial.

En los ámbitos marítimo y portuario, en los que opera el Puerto Bahía de Algeciras, esta atención se ha traducido en la promulgación y posterior adopción de diferentes normativas sobre medidas de seguridad y protección para prevenir actos de terrorismo que pongan en peligro la integridad de pasajeros, tripulantes y trabajadores portuarios, y la seguridad de los buques e instalaciones portuarias, incluyendo a toda la cadena logística involucrada en las operaciones que se realizan en éstas.



Siguiendo las recomendaciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas que instaban a adoptar medidas que *“garantizaran la prevención y eliminación de actos terroristas estableciendo, si fuere preciso, los convenios antiterroristas que se considerasen necesarios”*, se han elaborado diferentes normativas sobre esta materia que han procedido generalmente de dos orígenes distintos: unas se han impulsado originadas en organismos multilaterales y otras parten de las iniciativas establecidas por un país o un grupo de países para el control del desarrollo de su comercio internacional.

La Unión Europea ha adoptado el Código PBIP (Código Internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias) mediante la promulgación del Reglamento 725/2004 del Parlamento Europeo, extendiendo su aplicación a los buques de pasaje destinados a tráfico

nacional, a sus compañías y a las instalaciones portuarias que les presten servicio, así como establece la obligatoriedad de las disposiciones incluidas como orientativas en su parte B y, además, con el fin de vigilar su aplicación por parte de los Estados miembros, la Comisión debe efectuar inspecciones, las cuales son regidas por el Reglamento 884/2005 de la Comisión Europea que fija los procedimientos por los que se realizarán éstas.

El Puerto Bahía de Algeciras fue el primer puerto español inspeccionado por la Comisión, superando los requerimientos establecidos satisfactoriamente

La última normativa promulgada por la Comisión Europea en este campo ha sido la Directiva 65/2005/CE, que amplía el ámbito de aplicación de las medidas de protección además de a los buques y a la interfaz buque-puerto, a la protección de los recintos portuarios, regulando los planes de protección portuaria y dedicando especial atención al tráfico rodado y a las medidas de seguridad que hay que adoptar con respecto a éste. Esta Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante la publicación del Real Decreto 1617/2007, de 7 de Diciembre, lo que obliga a los puertos a comenzar a implantar las medidas establecidas en éste.

La aplicación de todas estas medidas, junto a las acordadas con países como Estados Unidos y sus iniciativas de protección tales como la iniciativa Megaport, para detectar material radiactivo o nuclear con destino a ese país; la iniciativa C.S.I., para mejorar la seguridad del tráfico de contenedores; el C-TPAT; la Regla de 24 horas; el S.O.S. Act y otras similares, los convenios establecidos con diferentes organismos competentes en este campo y el esfuerzo continuo de la Policía Portuaria, unido a su permanente mejora, tanto en el aspecto material como formativo, hacen que actualmente el Puerto Bahía de Algeciras sea, también, el primer referente español en materia de protección portuaria.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PUERTO DE TARIFA

Juan A. Patrón Sandoval

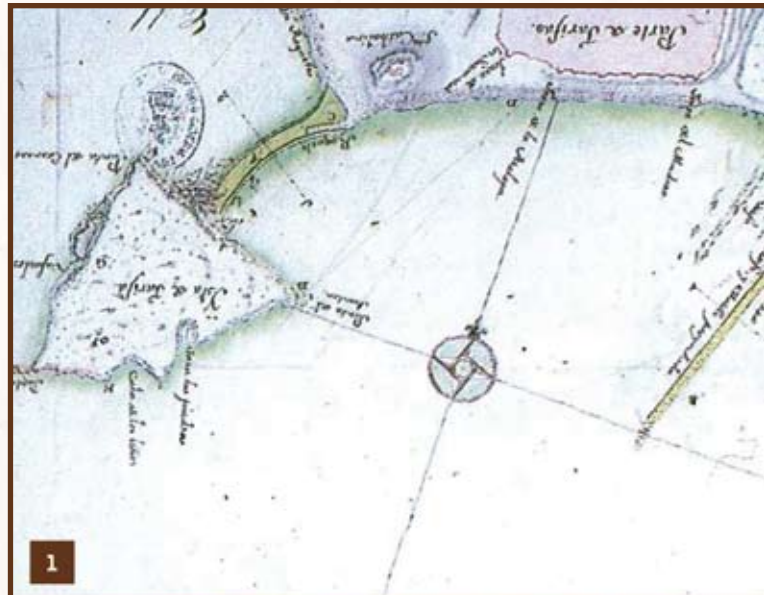
Jefe del Área de Desarrollo Sostenible
Cronista Oficial de Tarifa

La pérdida de la plaza de Gibraltar en 1704 supuso el establecimiento de una plataforma fundamental para los intereses comerciales y militares de Inglaterra en el Mediterráneo. Una estratégica base para la Armada Británica que convirtió en permanente el estado de tensión que ya sufrían los pobladores del Estrecho por las incursiones piráticas berberiscas, los esporádicos asaltos holandeses y por los ataques de ingleses y turcos. La alteración de las líneas comerciales españolas a su paso por el Estrecho debido a la presencia inglesa tendría especial repercusión en la seguridad de las posesiones españolas en el norte de África, especialmente de Ceuta, cuya comunicación marítima había partido habitualmente desde el Peñón.

Así, como desde la ocupación de Gibraltar era la Armada Real Española la que carecía en esta zona de una base desde la que controlar sus rutas comerciales y sus propias costas, se hizo necesario buscar un puerto alternativo mientras no se recobrara aquél. Dada su proximidad, Tarifa era la alternativa al embarque de las provisiones con destino a Ceuta, pero la falta de un puerto seguro pese a contar con dos fondeaderos capaces y las dificultades que entrañaba el atraque de embarcaciones entre la Isla y tierra firme, demostraría muy pronto su inviabilidad mientras no se llevaran a cabo las obras de abrigo necesarias.

Pese a su importancia, no fue hasta finales de 1745 cuando se ordenó al ingeniero militar **Lorenzo de Solís** proyectar las fortificaciones necesarias para el resguardo de la Isla y redactar **el primer proyecto conocido de un puerto para Tarifa**. Éste aparece firmado en Algeciras el 1 de diciembre de 1745 y conformado por un espigón que arrancaba en alineación recta hacia el suroeste desde la punta del cerro del Camorro y por un arrecife artificial que cerraría el canal que separaba la Isla del continente (Ver foto 1).

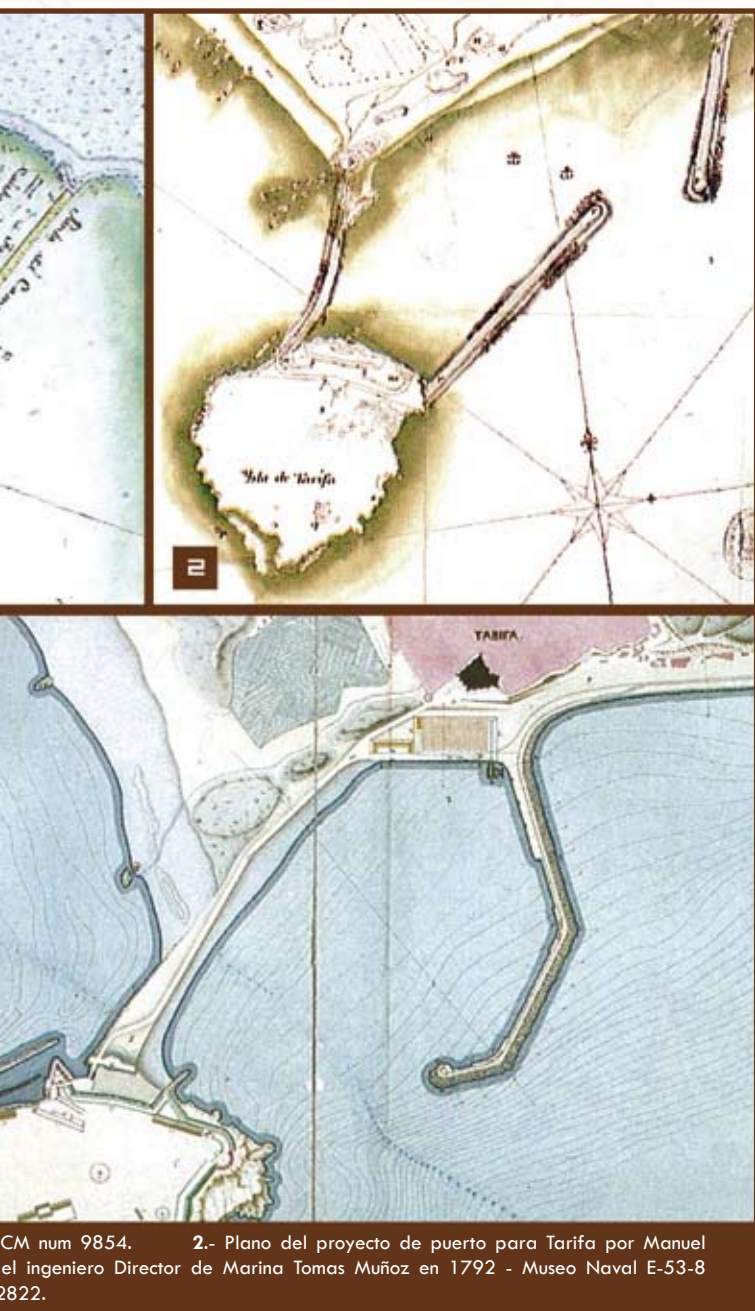
Nada se hizo entonces, no retomándose la idea hasta que en septiembre de 1770 el propio corregidor de Tarifa se dirigiera al ministro de la Guerra proponiéndole el referido cierre del canal como medio de asegurar sus fondeaderos. Dado el aumento del poder marítimo de Gran Bretaña y la necesidad de contener a las potencias berberiscas, Carlos III accedió a que las obras se ejecutasen sin pérdida de tiempo, nombrando al ingeniero en jefe **Manuel de Navacerrada** para formar un nuevo proyecto de puerto. El 22 de marzo de 1771 firmaba su dictamen final, en el que tras admitir que **Tarifa era el único punto que reunía las ventajas de proteger el comercio y navegación con las de restituir a la Corona de España la dominación exclusiva del Estrecho de Gibraltar,**



1.- Plano del proyecto de puerto para Tarifa por Lorenzo de Solís en 1745 - IHy de Navacerrada en 1771 - IHyCM num 9851 3.- Proyecto de Puerto por 4.- Plano del anteproyecto del coronel López de la Vega en 1862 -I. H. y C. M. núm.

concluyó que por las dificultades que presentaba la ejecución del proyecto no era tan fácil realizarlo. Navacerrada convino en el cierre del canal, conformando su propuesta con la formación de dos muelles: el primero en dirección sur-suroeste desde el pie del cerro del Camorro y el segundo en dirección noreste desde la punta este de la Isla. El coste del proyecto se calculó en 320 millones de reales, por lo que tras ser informado por el ingeniero general Zermeno, éste propuso soluciones más baratas al tiempo que solicitó la opinión del Real Cuerpo de Marina (Ver foto 2).

En esto, tras un nuevo conflicto armado con Inglaterra se puso inmediatamente cerco a la plaza de Gibraltar en un último intento por recuperarla que postergaría nuevamente las miras que se habían puesto sobre Tarifa.



CM num 9854. 2.- Plano del proyecto de puerto para Tarifa por Manuel el ingeniero Director de Marina Tomas Muñoz en 1792 - Museo Naval E-53-8 2822.

Perdida la esperanza por recuperar el Peñón tras el fracaso del Gran Asedio, de nuevo se pensará en la ensenada tarifeña como lugar preferente donde establecer un puerto militar. En efecto, como consecuencia ahora del conflicto bélico iniciado en 1790 con el sultán de Marruecos, el vicecónsul en Tánger **Antonio González Salmón**, propuso a **Carlos IV** su particular proyecto de unir la isla de Tarifa al continente con el fin de formar dos fondeaderos seguros. El rey mandó, de acuerdo con la Junta Suprema de Estado del 28 de diciembre de 1791, que se formase un proyecto, comisionándose para ello al ingeniero director de Marina Tomás Muñoz. La propuesta de Muñoz aparece firmada en Cádiz el 25 de abril de 1792 y quedó conformada por un primer muelle que saldría desde la playa de la Caleta en

dirección sur y que dejaba una bocana de 125m. con un segundo dique exento orientado al oeste. De la Isla saldría otro muelle en dirección al este y que formaría con el anterior una segunda bocana de entrada al puerto de 380m. El coste total de aquel proyecto se estimó en poco más de 32 millones de reales; sin embargo, su aprobación se vio aplazada por enésima vez dada la falta de recursos económicos (Ver foto 3).

En esta situación permanecía en 1801, año en el que **González Salmón** volvió a proponer al rey su viejo proyecto de cerrar el canal, cuya ejecución fue autorizada por Carlos IV y, de nuevo, suspendida antes de iniciar los trabajos. Fue con motivo de una nueva guerra con Inglaterra cuando Salmón reiteró en octubre de 1806 la necesidad de su proyecto, cuyo coste estimaba que sería sólo de ocho mil pesos fuertes. Ahora sí, el valido Manuel Godoy le trasladó la orden de ejecutar los trabajos que, por fin, dieron comienzo en abril de 1807 y que duraron hasta finales de 1808, año en el que quedó cegado el canal que comunicaba la isla de Tarifa por un arrecife de escollera y arena. **El dique, concebido como un muelle, demostraría sus ventajas para descargar pertrechos militares inmediatamente, durante la Guerra de la Independencia.**

Así las cosas y solventada la necesidad de un puerto en Tarifa con la pequeña dársena abrigada a poniente de la Isla concluida hacia 1831, el 14 de septiembre de 1858 se firmaba un proyecto de fortificación elaborado por la Brigada Topográfica en el que se concluía que era preciso ejecutar también el proyecto de un puerto militar para abrigo de los buques a cuya defensa debían consagrarse las nuevas fortificaciones. Teniendo en cuenta lo anterior, por real orden de 23 de noviembre de 1860 se encargaría del proyecto el Ministerio de Guerra, haciéndose cargo en enero de su formación el nuevo comandante de Ingenieros del Campo, el coronel **Andrés López de la Vega**. En esto, tras visitar el ingeniero general las obras de Tarifa, éste determinó la imposibilidad de reducir los gastos para poder sufragar el puerto, por lo que recomendaría al Gobierno que se desistiese de su construcción al calcularse su coste en más de 90 ó 100 millones de reales. El proyecto, redactado a modo de anteproyecto, aparece fechado el 20 de diciembre de 1862 y en su memoria López de la Vega hizo notar **“el desaliento con que ha debido redactarse y estudiarse un trabajo que se sabe anticipadamente no ha de tener aplicación”** (Ver foto 4). Posteriormente, el 9 de mayo de 1863, sería el general director subinspector de Ingenieros de Andalucía quien en su informe sobre el anteproyecto apuntara que, aún mereciendo su aprobación, sería **“muy aventurado cuanto se gaste en la formación de un puerto en Tarifa”, por lo que quizás sí convendría hacer un estudio detenido de la Bahía de Algeciras por si de él resultaba “que acaso con menos gasto se lograsen mayores ventajas”.**



Algunos momentos de la celebración de nuestra comida de Navidad



Los trabajadores de la APBA contribuyeron a que el desembarco de los Reyes Magos de Oriente en el puerto fuese todo un éxito



Paseo en barco por la Bahía con motivo de la celebración del Día de la Mujer Trabajadora. En la última década el número de empleadas en la APBA se ha cuadruplicado



José Arana



Casi una década ostentando el cargo de presidente del puerto (1987-1996) da para mucho, y de eso sabe bastante José Arana que sigue transmitiendo sus conocimientos entre los jóvenes portuarios. Como él mismo reconoce, le tocó una etapa de permanentes conflictos que atribuye a la juventud del puerto y a “una crisis de crecimiento”.

En los años en los que llevó las riendas del puerto, José vivió la laboralización de los funcionarios, el cambio de la Junta de Obras del Puerto a Autoridad Portuaria, la organización del Paso del Estrecho y el paso de Organización de Trabajos Portuarios (OTP) a Sociedad de Estiba que ahora ha pasado a ser Agrupación Portuaria de Interés Económico (APIE), transformación ésta última de la que ha sido testigo y de la que cuenta que no es una decisión que se haya tomado a la ligera: “creo que el sindicato –Coordinadora- ha llegado a una conclusión que entienden que es lo mejor para ellos”.

Nacido en Alcalá de los Gazules hace 67 años, José Arana se define como un apasionado de la lectura y de la conversación. A su llegada a la presidencia del puerto, en el año 1987, se movían unos 300.000 contenedores y fue en los años sucesivos en los que se fue escalando puestos hasta llegar a ser los primeros del Mediterráneo, aunque él reconoce que no le gusta hablar de rankings, ni de ser los primeros, sino de trabajo bien hecho para ser eficientes y eficaces. Sin embargo, no hay que olvidar estos datos porque repercutieron en

el actual desarrollo del puerto. De hecho, recuerda que el crecimiento en la estiba “fue brutal” ya que de 148 estibadores se ha pasado a 1.700 de los que 1.300 son fijos y 400 eventuales. José afirma con orgullo:

“Este crecimiento no se ha dado en ningún lugar de España y yo creo que en la Autoridad Portuaria se pusieron las bases, me he alegrado mucho de que después se ha cubierto de personal profesional”

Recuerda que en el ámbito del personal “costó mucho trabajo” ampliar la plantilla.

En cuanto a los cambios que ha experimentado el puerto en los últimos años, llama su atención el caso de Crinavis ya que recuerda que fue una apuesta que realizó a pesar de la oposición del Consejo de Administración para la que nunca pensó que fuese a tener el uso actual, que ha logrado que el puerto se conozca internacionalmente. También se alegra del mayor respaldo que la sociedad de la zona da al puerto.

Asegura que la época en la que fue presidente le llevó a un aprendizaje permanente:

“Yo provenía de otro ámbito y a veces había cosas que me venían largas, y creo que tenía sentido común que es lo que muchas veces no se tiene”

SONRISAS



Para los peques: !COLORÉALO!

¿Quieres ver tu dibujo publicado?
Envíalo a: comunicacionesinternas@apba.es



¡No te olvides de lo que hace Tetrápodo!

14 de junio: Concurso de Pesca Infantil Tetrápodo 2008, en el que podrán participar todos los hijos de los socios, menores de 12 años. Se celebrará en el puerto de La Línea; al finalizar se degustará la tradicional paella.

Del 21 al 29 de junio: Feria Real de Algeciras. Como cada año, se instala la caseta el Tetrápodo, de los trabajadores de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. Como es tradición el lunes de feria se celebra el almuerzo para el personal de la APBA, organizado por la Comisión de Fines Sociales en memoria de Jesús Linares.

ACTIVIDADES DEPORTIVAS

-Del 2 al 6 de abril: XVI Campeonato Policial de Granada. Organizado por la Asociación Alcazaba de la Policía Local de Granada, en el cual participará un equipo de la Policía Portuaria en las pruebas de: Fútbol sala, tiro, natación y atletismo.

-19 de abril: 1ª manga (se celebran cuatro durante el año 2008) del 2º Concurso de Pesca de Embarcación Fondeada.

-Del 4 al 11 de mayo: XIII Campeonato de Fútbol Sala de Puertos Españoles. Se celebra en Valencia.

-25 de mayo: VII Certamen de Pesca Mar-costa patrocinado por la Comisión Puerto-Comarca de la Autoridad Portuaria. (Está pendiente concretar el lugar de celebración).

-7 de junio: 2ª manga del 2º Concurso de Pesca de Embarcación Fondeada.

-20 de junio: Viernes de Farolillos: VIII Carrera Popular Puerto Bahía de Algeciras, patrocinada por la Comisión Puerto-Comarca. La última edición alcanzó los 2.000 participantes.

-Mes de junio: En este mes los trabajadores interesados pueden solicitar la realización de algún curso de los que imparte el Patronato Municipal de Deportes a partir del mes de octubre.

Mándanos tus sugerencias, convocatorias o comentarios a:
comunicacionesinternas@apba.es



1924



Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

www.apba.es