

# PU ER

DE  
AVILÉS

# TO



LA VOZ DE AVILÉS



# AVILÉS\*

*puerto y ciudad*

La evolución de Avilés ha estado siempre ligada a las posibilidades del Puerto. Es una relación de más de mil años: del mercado de la sal del medievo a los cruceros y al transporte de grandes piezas de ingeniería a cualquier lugar del mundo, pasando por el comercio de ultramar o la llegada de la gran industria en el siglo pasado.

Juntos, al servicio de las empresas, vislumbramos un futuro alentador para nuestra industria y para la actividad pesquera gracias a los nuevos proyectos portuarios y de ciudad basados en el cuidado medioambiental y la innovación.

Avilés es una ciudad en constante evolución que tiene en el Puerto uno de sus principales activos de futuro.



[www.aviles.es](http://www.aviles.es)



Signum



**as**  
**AVILÉS**  
*sobran las palabras*



El puerto de Avilés forma parte del sistema portuario español. Esto no es ninguna novedad, pero considero que es una fortaleza que posiblemente pasa desapercibida en muchas ocasiones. El sistema portuario actúa como garante de un deseado equilibrio en la puesta a disposición de oferta portuaria con criterios y objetivos de interés general, entre los que destaca la cohesión territorial a lo largo del litoral español. Seguramente que no todas las autoridades portuarias lo ven así, pero para un puerto como el de Avilés sí es importante este aspecto.

No está el de Avilés entre los puertos conectados con líneas regulares y, por lo tanto, no participamos de las tensiones y oportunidades que generan las grandes rutas marítimas. Nuestra fortaleza más importante estriba en que somos un puerto de carácter industrial que presta servicios a las empresas ubicadas en nuestro entorno más cercano. Nuestra área de influencia se circunscribe en su mayor parte al entorno industrial próximo al puerto y en esto radica nuestra gran ventaja competitiva. Nuestra misión fundamental es seguir siendo útiles a la industria asturiana, gestionando nuestros espacios y servicios de forma eficiente y promoviendo una comunidad portuaria sostenible medioambiental y socialmente.

La inmensa mayoría de las industrias que se sirven del puerto de Avilés para mover sus productos están desarrollando o planificando importantes inversiones, bien sea para aumentar su producción, mejorar su eficiencia, o bien para implantar nuevas fuentes de energía en sus procesos. Todos nuestros principales clientes están de una u otra forma sumidos en procesos de este tipo, con la sola excepción de la antigua Alcoa.

La producción de zinc y acero, así como la de bienes de equipo y eólicos cobran pujanza y tienen buenas perspectivas de futuro. Las previsiones para el tráfico de eólicos son de crecimiento, al igual que el resto de las denominadas cargas de proyecto. El puerto de Avilés se puede ver favorecido por esta tendencia para la que la oferta de suelo es un factor esencial para el crecimiento en tráficos, así como disponer de superficies próximas al muelle para poder rematar ciertos montajes.

En la misma línea, los tráficos de abonos y fosfatos están registrando una buena evolución en el puerto. La existencia de las plantas de Fertiberia y Chemastur apoya la fortaleza de estos tráficos.

En definitiva, casi todos nuestros clientes solicitan más espacio logístico para sus operaciones de importación y exportación y esto, con ser muy esperanzador, nos obliga a buscar respuestas, porque el mayor potencial de tráficos portuarios está en el crecimiento de la actividad actual con los actuales clientes o con nuevos clientes. Nuestro riesgo no está en perder un tráfico, sino en perder una actividad productiva por falta de capacidad.

Tenemos que abordar de manera urgente un plan de expansión que nos permita resolver esta limitación de espacios. Queremos actuar en dos frentes. Por un lado, optimizando los espacios actualmente infrautilizados y, a modo de ejemplo por su significancia, queremos reordenar junto con ArcelorMittal los muelles que la empresa viene utilizando en la dársena de San Agustín para mejorar su capacidad de utilización, y de igual manera, deseamos poner en funcionamiento los suelos portuarios que venía utilizando Alcoa y que en estos momentos están completamente ociosos.

Por otro lado, también queremos dotarnos de nuevos espacios, siendo especialmente importantes los terrenos de la cantera del Estrellín en la margen derecha donde ambicionamos adquirir unos 90.000 m<sup>2</sup> y desviar la carretera AS-328 para mejorar la capacidad de los espacios portuarios actuales en la margen derecha. En esta misma línea, la unión del muelle de Valliniello y el de ArcelorMittal aportarán otra importante plataforma logística.

En esta estrategia también le damos mucha importancia a los suelos de baterías de cok por la capacidad de ofrecer al mercado espacios industriales con accesos a los muelles y, por tanto, a la entrada y salida de productos y a la posible implantación de actividades para las que la proximidad del puerto pueda ser un factor condicionante de localización.

Al tiempo que gestionamos este ambicioso plan, tenemos que seguir afrontando las exigencias medioambientales y costeras respecto a los dragados del puerto así como todos los cambios que se están produciendo en el ámbito del transporte, la digitalización y las energías renovables. Buscaremos la mejor manera de afrontar todo este proceso que es fundamental para el futuro de nuestra comarca y de nuestra comunidad.



**SANTIAGO  
RODRÍGUEZ VEGA**

## *El Puerto mira al futuro*

**PRESIDENTE DE  
LA AUTORIDAD  
PORTUARIA  
DE AVILÉS**



Si hay un termómetro de la situación económica de la comarca avilesina a gran escala, es decir, desde el punto de vista de la actividad en la gran industria, está en el Puerto de Avilés que, desde hace décadas, pero en especial en los dos últimos años a causa de la pandemia, ha permitido pulsar la salud del tejido económico que conforman las grandes multinacionales.

A tenor de los datos aportados por la Auto-

ridad Portuaria sobre el balance tanto de tráficos como económico de 2021, se puede decir que gozan de buena salud. Tanto que la recuperación de la actividad industrial en algunos casos muy claros como el de ArcelorMittal permitió el pasado año un aumento de tráficos de algo más de un 14%. Así, por los muelles avilesinos se movieron 4.705.107 toneladas, lo que proporcionó unos ingresos de 17,3 millones de euros frente a los 14,7 millones de euros del año 2020.

Esas cifras, llevadas al terreno económico suponen un resultado de explotación en 2021 de 3.499.000 euros, frente a los 1.061.000 euros del año anterior.

Los resultados tanto en tráficos como en explotación económica de los mismos permitieron al Puerto el año pasado seguir exhibiendo 'músculo' en cuanto a inversiones, que debe acometer siempre con recursos propios y bajo la premisa de rentabilidad demostrable de cada una de las obras que se acometen. Así, el volumen de obra ejecutada en el año 2021 ascendió a 7,2 millones de euros, (67% del presupuesto de inversiones). Las inversiones más significativas fueron el nuevo edificio de servicios portuarios en la margen derecha, con un presupuesto de 543.000 euros; actuaciones en materia de accesibilidad, valoradas en 790.227 euros; actuaciones en materia de seguridad (1.050.311 euros); actuaciones en materia de sostenibilidad (2.353.865 euros); renovación de la sede de la Autoridad Portuaria (553.284 euros); accesibilidad y renovación faros (711.867 euros); y obras genéricas y otras actuaciones (820.997 euros).

17.300.000€

INGRESOS EN 2021

4.705.107

TONELADAS



## El tráfico se reactiva gracias a la gran industria

**ALBERTO SANTOS**

*La recuperación de ArcelorMittal, el valor del zinc y la pujanza de los fertilizantes permiten crecer un 14%*

En cuanto a las claves que llevaron al puerto de Avilés a crecer un 14% en un contexto internacional marcado aún por la pandemia, la mercancía general fue la gran protagonista en el alza de los tráficos portuarios el año pasado, con una subida de un 32,88% con respecto a 2020 al pasar de 856.395 a 1.137.946 toneladas. En este apartado, destaca el buen comportamiento de los tráficos siderúrgicos, que habían caído en picado en 2020 debido al estallido de la pandemia de la covid y que en 2021 registraron una recuperación exponencial. Solo en el mes de diciembre pasado, el movimiento de mercancía general en los muelles avilesinos apuntó una subida de un 190,71% con respecto al mismo mes del año anterior. En la recta final de 2021 pasaron por el puerto 138.638 toneladas, con especial protagonismo de la exportación (118.626, un 215% más).

Esa tendencia parece que no se detiene en el inicio del año 2022, porque si se compara los tráficos de enero con respecto al mismo mes de 2021 en el muelle de ArcelorMittal el incremento registrado es de un 65,77%, con 26.230 toneladas más. Esa es una de las claves de una subida total de tráficos en el puerto de un 9,92% con respecto al arranque de 2021.

En el balance del año pasado destaca especialmente desde el punto de vista de la cantidad en toneladas el peso de los graneles sólidos, con una subida de un 13,71% solo en el mes de diciembre de 2021, y un incremento de un 14,31% en el cómputo de 2021. El último ejercicio se cerró con 2.879.791 toneladas, por las 2.519.254 de 2020.

€  
3.499.000

### Beneficio económico del Puerto en 2021

El incremento de graneles sólidos se debe fundamentalmente al peso que han tenido, entre otros, la chatarra y el concentrado de zinc. En el primer caso, parece una tendencia el cada vez mayor protagonismo en el proceso siderúrgico de ArcelorMittal para reducir las emisiones contaminantes.

En cuanto al concentrado de zinc, el pasado ejercicio se cerró con mayores tráficos que en 2020 hasta situarse en las 954.000 toneladas, aunque la estadística suele situar ese balance en torno al millón de toneladas, con fluctuaciones que dependen de la planificación de la entrada de barcos. El movimiento de carbón pasó de 495.000 a 315.000 toneladas, casi

180.000 menos, una tendencia que parece cada vez más consolidada.

También hay que señalar la caída de los graneles líquidos en los tráficos del año pasado un 10,84%, debido fundamentalmente a la menor salida del ácido sulfúrico a través de las instalaciones portuarias.

Otra tendencia muy marcada en el balance de toneladas que se movieron por los muelles avilesinos el pasado año es el paulatino incremento de la actividad de importación y exportación vía marítima de las empresas de fertilizantes y abonos, que en el caso de la comarca avilesina son fundamentalmente Fertiberia y Asturiana de Fertilizantes. La suma de todos los movimientos asociados a las empresas que manejan fertilizante en el puerto, donde también se registran otros productos que son materia prima para fabricarlos, como el ácido sulfúrico y el amoníaco, refleja en el último año un crecimiento sostenido y un incremento del 14% respecto a 2020.

En 2021 se contabilizaron 671.304 toneladas de ese tipo de tráficos portuarios, por 595.610 en 2020. Otra particularidad de ese ejercicio, marcado a todos los niveles por la crisis sanitaria y económica con la pandemia, es que no hubo una descenso en la actividad relacionada con los fertilizantes, sino que aumentó con respecto a 2019 en cerca de 20.000 toneladas.

El incremento es aún más relevante en la comparativa de ejercicios anteriores. En concreto, en los últimos seis años casi se ha duplicado el tráfico de fertilizantes y sus materias primas, con una subida de un 46,02%. En el año 2016 se marcaban unos valores de 459.706 toneladas movidas por los muelles del puerto avilesino. En 2021, esa cifra aumentó en 211.598



**BERGÉ**  
Moved by Logistics

#tuoperadorderreferencia

Somos  
logística

[bergelogistics.com](http://bergelogistics.com)



toneladas. Si se toma como referencia a partir de 2017, el crecimiento en los últimos cinco años ha sido más sostenido, a un ritmo de entre el 14% y el 19%, pero siempre en positivo.

Si se hace el análisis únicamente desde el punto de vista de los fertilizantes y abonos, dejando al margen las materias primas, las cifras son también muy destacadas. El incremento en el último año fue de un 12,37% al pasar de 334.947 toneladas movidas en el puerto de Avilés a 376.383. Al igual que en cómputo global junto a las materias primas, un dato muy importante es que este tipo de tráficos han sorteado la pandemia, porque entre 2019 y 2020 no sólo no se redu-

jeron los valores, sino que aumentaron en 64.892 toneladas.

Esa tendencia en el aumento sostenido de los tráficos de fertilizantes y sus materias primas en el puerto de Avilés en los últimos años, Fertiberia ya se ha convertido en la tercera empresa en movimientos portuarios, entre las exportaciones y la recepción de materia prima, solo por detrás del zinc y los productos siderúrgicos.

Además, los planes de futuro de la multinacional en la comarca avilesina aventuran que ese protagonismo de sus tráficos portuarios seguirá creciendo. Las instalaciones de Fertiberia en Trasona siguen ampliando su catálogo de productos con tres nuevos fertilizantes. El último ellos es el NSA 26 ó nitrato blanco, por su color una vez elaborado, cuyas primas 4.000 toneladas terminaron de producirse el pasado 21 de enero. Se une al nitrato amónico cálcico 27 con inhibidor de magnesio (NAC 27) y el Nitrosulfato (NSA) con magnesio incorporados en el año 2021. A eso habría que añadir en el medio plazo el proyecto de nueva planta de amoniaco en los terrenos de Fertiberia junto al PEPA en Valliniello.



# Astilleros RÍA DE AVILÉS

S/L - S/U



**Esfuerzo, trabajo y atención al cliente**

C/ San Balandrán, s/nº. 33418 San Juan de Nieva. Tel.: 985 54 25 33 . comercial@astillerosriadeaviles.es



### España

Arcilla, abono, alquitranes de hulla, productos siderúrgicos, torres eólicas

**TONELADAS:**  
**198.452**



### Noruega

Cuarzo, principalmente. También coque de petróleo, electrodos, grafito, hullas, hierro, espato flúor, productos siderúrgicos

**TONELADAS:**  
**203.881**



### Estados Unidos

Zinc y coque de petróleo

**TONELADAS:**  
**221.543**

**PUERTO DE AVILÉS**

Países que más mercancías desembarcan

**Perú**  
Zinc, exclusivamente

**TONELADAS:**  
**311.166**



### Marruecos

Fosfato de roca

**TONELADAS:**  
**131.147**



El Puerto renovó en 2021 sus 'socios' comerciales tras dos años en los que Alemania, Argelia y Argentina fueron los de referencia. Los cinco países con los que más mercancía se movió el año pasado fueron Italia, Rusia, Perú, España y Turquía. Salvo las dos últimas, no fueron balanzas equitativas. Rusia y Perú, por ejemplo, trajeron mucho material pero no embarcaron nada hacia sus países. En el cómputo global, el

Puerto se quedó a media tonelada aproximadamente de la cantidad movida en el año anterior a la pandemia, lo que evidencia la fortaleza, no ya del puerto en sí, sino de las empresas que gestionan estos flujos. El año 2021 se cerró con 4.619.46 toneladas movidas frente a las 5.087.740 de 2020.

Italia es el país que encabeza el ranking en todos los sentidos. Las 365.520 toneladas de material que se embarcaron (326.133) y desembarcaron desde sus puertos lo auparon a la primera posición gracias, principalmente, a los productos siderúrgicos de ArcelorMittal. Por contra, los buques procedentes de Rusia y Perú descargaron en Avilés hullas, briquetas, combustibles sólidos y cinc, respectivamente. En el caso de Rusia también se importó hierro. La balanza comercial con estos dos países está totalmente descompensada, puesto que no se embarcó nada hacia el sudamericano y solo 214 toneladas de recipientes para gas comprimido hacia Rusia. Tras la reciente invasión del país a Ucrania y las sanciones europeas a Rusia, cabe

suponer que no repetirá el año que viene en este ranking.

Los países que más material embarcaron en los muelles del puerto avilesino fueron, además de Italia, Noruega, al que se vendió mineral de cuarzo principalmente; Brasil, que compró abono; Turquía, que embarcó cinc, hulla y productos laminados; y Bélgica, que compró abono y diferentes productos siderúrgicos.





### Holanda

Zinc, hullas, abono

**TONELADAS:**  
**184.890**



### Rusia

Principalmente hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos

**TONELADAS:**  
**342.376**

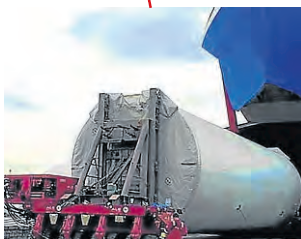


### Polonia

Alquitranes de hulla, coque de petróleo, productos laminados

**TONELADAS:**  
**155.064**

**Países hacia los que más mercancías se embarcan**



### Italia

Productos siderúrgicos, zinc, espato flúor, óxido de zinc y torres eólicas

**TONELADAS:**  
**198.452**

# El Puerto amplía sus conexiones internacionales

## C. DEL RÍO

*La mercancía viaja con preferencia a Europa, pero llega desde países mucho más lejanos*



### Turquía

Cinc, hullas y briquetas, productos siderúrgicos

**TONELADAS:**  
**183.543**



# FUTURO



# El Puerto afrenta el reto de ganar espacio logístico

**ALBERTO SANTOS**

*La demanda de empresas en la margen derecha orienta los planes a dar servicio al muelle de Valliniello*

## E

l Puerto de Avilés ha demostrado en los últimos meses que es una entidad viva y su plan de obras se adapta casi en tiempo real tanto a las nuevas necesidades de las empresas que operan en suelo portuario como a la coyuntura económica nacional e internacional. En ese contexto, el diagnóstico señala una urgencia en la margen derecha de la ría, donde el muelle de Valliniello se ha convertido en uno de los pilares de la actividad de carga y descarga de mercancía, relacionada en buena parte con las energías renovables, pero también con otro tipo de movimientos que no paran de crecer en el balance anual de tráfico.

Las empresas asentadas en la margen derecha demandan con urgencia más espacio logístico para acopio de materiales, y en algunos casos para realizar labores de acabado de piezas previo al desembarco. La Autoridad Portuaria de Avilés ha tomado buena nota y en este inicio de 2022 ya son visibles las primeras obras de acondicionamiento de parcelas en una de las áreas de dominio público portuario que el Puerto quiere empezar a explotar. Y no será la única, porque en los próximos años se irán anexionando a terrenos portuarios más parcelas según se vaya recuperando la gestión de suelos que en algunos casos están aún sujetos a concesiones para explotación como canteras.

La última gestión al respecto de ganar terreno logístico en la margen derecha de la ría es la expropiación de 14.040 metros cuadrados anejos a la nueva zona que se ha habilitado en la margen derecha de la ría entre los montes de Tuñes y Los Carballedos. El Puerto ha urbanizado el acceso mediante el derribo de la antigua edificación de Edersa y la pavimentación de un conexión entre instalaciones portuarias a ambos lados de la carretera AS-328 del faro de Avilés. Las empresas ya disponen de un vial entre el muelle de Valliniello y la nueva zona logística para comunicar ambas partes del dominio público portuario, de tal forma que entre ellos pueda transitar un vehículo de transporte de piezas especiales –hasta 45 metros de longitud– y continuar su trayecto, ya sea en sentido hacia la parcela interior o hacia el propio puerto. También se incluye una zona de aparcamiento.

El resto de la parcela de Edersa, al igual que la que se incorporará con la expropiación de una parcela a Tudela Veguín, se mantendrá sin urbanizar ya que, por el momento, su finalidad es meramente de almacenamiento de piezas que han requerido las empresas que operan en la margen derecha de la ría. Serán ellas quienes asuman ahora algún trabajo de acondicionamiento adicional, aunque el Puerto acometería una urbanización más profunda si fuese necesario.

En el Plan de Inversiones 2021-2025 del Puer-

La ampliación  
en Raíces se  
reformula ante  
el aumento del  
presupuesto



Superficie  
adicional  
del puerto



**55.000.000€**  
PLAN DE INVERSIONES



to de Avilés, con un presupuesto total de 55 millones de euros, también se reservan 11 millones de euros a seguir ampliando la zona de servicio en los próximos tres años. Entre otras operaciones, está prevista la adquisición de terrenos en la cantera del Estrellín y en la vaguada sur de dicha cantera. Pero, además, también se contempla la posibilidad de adquisición de terrenos en la zona industrial anexa al puerto, así como la

ampliación de la explanada del muelle Valliniello hasta el límite de la zona de servicio del puerto. En este sentido, se estudiará el relleno de la dársena entre este muelle y el de Arce-lorMittal, sin que por el momento esté previsto ampliar la línea de atraque.

También se seguirá avanzando en obras medioambientales y se prevé extender las vías de ferrocarril desde la primera fase a la segunda en los muelles de Valliniello de la margen derecha de la ría, dando así un mayor servicio a las empresas que operan en esta zona. Tanto esta como otras obras se presentarán a convocatorias de fondos europeos.

En cuanto a la ampliación del muelle de Raíces en la margen izquierda, aunque el encarecimiento del proyecto ha llevado a reformularlo poder llevarlo a cabo. Esos imprevistos en el coste de materiales había hecho que el presupuesto de la obra se aproximase a los 18 millones de euros, frente a los 11 millones contemplados en el Plan de Inversiones de la Autoridad Portuaria. Por este motivo, se considera necesario reorientar la actuación de forma que se ciña a lo estrictamente necesario para albergar en la zona de la ampliación de Raíces

dos buques de eslora aproximada de 230 metros. Para ello, se estima conveniente reducir la longitud de actuación de los doscientos metros iniciales a unos sesenta metros. De igual manera, se disminuirá la profundidad de estos muelles a los 12-12,5 metros frente a los 14 metros inicialmente valorados.

En el apartado de carreteras, en las próximas semanas concluirá la reforma de la avenida Conde de Guadalhorce.



*Made with pride in Spain 🇪🇸*



**Contribuimos a la sostenibilidad de nuestro planeta con soluciones fiables e innovadoras.**



L

La seguridad en las instalaciones portuarias de Avilés es fundamental, y de velar por ella se encarga, ante todo, la Policía Portuaria. El cuerpo lo forman un total de veintiséis agentes, entre ellos Cristina Fernández, una de las incorporaciones más recientes. Como ella misma explica, «nos encargamos de que el Puerto sea seguro en todo momento, de controlar el acceso de todo tipo de vehículos o de que todas aquellas personas que trabajan aquí lleven el equipamiento correcto y homologado». Su jurisdicción abarca todo el recinto portuario, pero también se extiende a zonas abiertas como la avenida Conde de Guadal-

## Cristina Fernández

**POLICÍA PORTUARIA**

horce, el paseo de la ría, los muelles de Valliniello y Raíces, e incluso el faro de San Juan. «Tenemos potestad para sancionar infracciones, pero no para detener», dice. Por eso los agentes del Puerto colaboran estrechamente con la Policía Local de Avilés y la Guardia Civil.



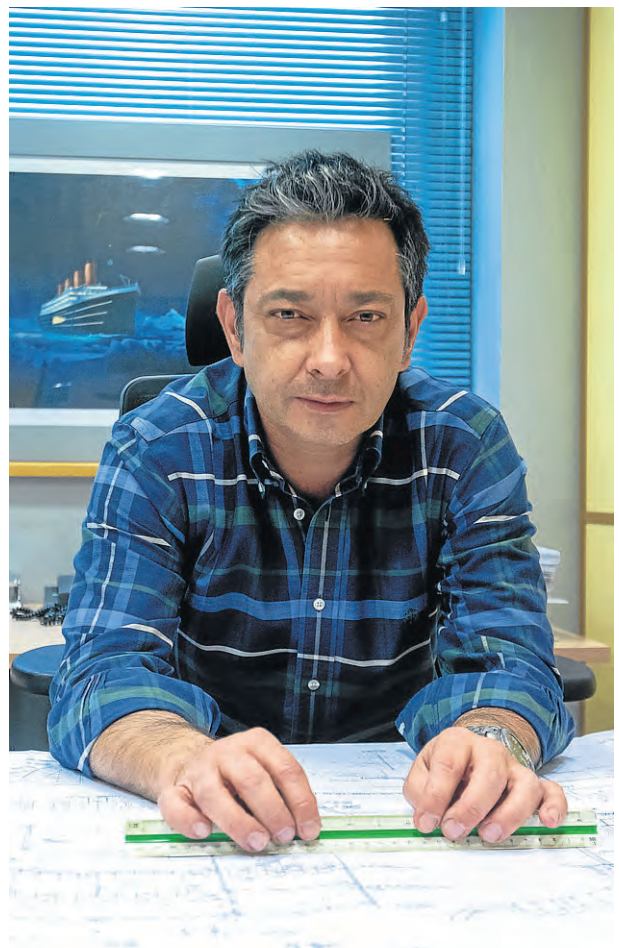
L

La construcción de buques es otra de las caras de una institución poliédrica como el Puerto de Avilés, y es Capitanía Marítima la encargada de aprobar proyectos y supervisar dichas construcciones para que se adapten a la normativa nacional e internacional. Juan Carlos Fernández de Sousa es ingeniero naval y uno de los cuatro inspectores de seguridad que hay en Avilés, puerto que gestiona unos treinta expedientes de construcción de buques al año y del que dependen los siete astilleros que se reparten por el occidente asturiano. «Nos encargamos de revisión de cálculos, planos y normativa de los barcos desde el Cabo

## Juan Carlos Fernández de Sousa

**INSPECTOR DE SEGURIDAD DE CAPITANÍA MARÍTIMA**

Peñas hasta Ribadeo». Este personal de Capitanía Marítima se encarga también de llevar a cabo las inspecciones de gran parte de los buques mercantes extranjeros que arriban en el Puerto de Avilés, «que son muchos y muy importantes», reconoce Fernández de Sousa.





El Puerto de Avilés gestiona al día innumerables trámites, diligencias y transacciones que recaen en cada uno de los departamentos de la institución marítima y que suponen un volumen de trabajo solo posible de organizar por las tres mujeres que componen el Servicio de Soporte. «Somos el primer filtro de la empresa, recibimos a los visitantes en la puerta, nos aseguramos de ofrecerles la información necesaria y organizamos todo tipo de reuniones y encargos en cada uno de los departamentos», explica Mariluz García, que lleva trabajando en el Puerto de Avilés dieciséis años. Ella, junto a sus compa-

## Mariluz García

**SERVICIO DE SOPORTE**

ñeras, se dividen en tres turnos. «Hace falta que la empresa esté funcionando prácticamente todo el día, hay mucho más trabajo y movimiento de lo que la gente se pueda llegar a imaginar», reconoce García, mientras atiende las llamadas que entran en la centralita.



Avda. de la Siderurgia, 28. Edificio A. 33490 Avilés. Asturias. ESPAÑA



**WINDAR**  
renovables

AÚN NOS QUEDA MUCHO CAMINO POR RECORRER.

[www.windar-renovables.com](http://www.windar-renovables.com)

# S

¿Hay alguien que se conoce las aguas de la ría como la palma de su mano, esos son los prácticos del Puerto de Avilés. Desconocidos para muchos, los prácticos son marinos expertos en el manejo de los buques, que se encargan principalmente de atracar y sacar a la mar todos los barcos que pasan por estas aguas. También participan en labores de rescate en naufragios si se requiere su presencia. «Nosotros conocemos muy bien las peculiaridades del Puerto de Avilés, por eso recae en nosotros una tarea tan complicada como esta», explica Pedro Zardain, uno de los seis integrantes del cuerpo de prácticos. ¿Y qué peculiaridades tiene el

## Pedro Zardain

**PRÁCTICO**

Puerto de Avilés? «Sin duda es de los más duros de todo el país junto al de Pasajes, principalmente porque está abierto al noroeste y por ahí es por donde entran los grandes temporales. No tiene el típico puerto de abrigo y eso complica las cosas», reconoce Zardain.



# D

Daniel Vega Casielles es el director de la empresa Bergé en el puerto avileño. Además, es también presidente del Centro Portuario de Estiba (CPE) y vocal en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en representación de las empresas del sector. Es, por tanto, la punta de lanza de Bergé en el Puerto de Avilés, donde el operador presta soluciones logísticas portuarias de estiba y desestiba, así como una amplia gama de servicios como la gestión aduanera, almacenaje o transporte, liderando sobre el terreno un equipo de profesionales altamente cualificados enfocados a la calidad del servicio al cliente.

## Daniel Vega

**DIRECTOR DE BERGÉ MARÍTIMA**

«Somos un claro ejemplo de cómo debe dirimirse la colaboración público-privada y establecer sinergias para crecer de manera conjunta, aumentando la competitividad de esta instalación portuaria que, sin duda, ha sido y será palanca en el desarrollo industrial de la provincia».







**D**

Desde hace años el Puerto de Avilés trabaja por mejorar la calidad medio ambiental del entorno portuario, disminuyendo los altos niveles de contaminación que la ría de Avilés registró durante décadas. Hoy en día es la División de Sostenibilidad la que se encarga de velar por esta empresa, con responsables como Virginia Fournier al frente. «Nos encargamos de hacer cumplir la normativa vigente en cuanto a la gestión de residuos, licitaciones de contratos para el control de aguas, activación de protocolos para el control de vertidos y de cuidar zonas protegidas como la de Zeluán», explica Fournier. También son

## Virginia Fournier

**RESPONSABLE DE LA DIVISIÓN DE SOSTENIBILIDAD**

responsables de monitorizar la red de control de la calidad del aire del Puerto. Son dos técnicos en el departamento y su trabajo se nota. «La ría ha mejorado mucho en los últimos años, eso es una realidad tangible, y trabajamos porque siga mejorando».



**Ership  
Alvargonzález**

**OFRECEMOS UN SERVICIO  
LOGÍSTICO, INTEGRAL Y SOSTENIBLE 24/7**

OPERADORES PORTUARIOS | ARMADORES | BROKERS DE FLETAMENTOS  
AGENTES CONSIGNATARIOS | FORWARDING | AGENTES DE ADUANAS

WWW.ERSHIP.COM | +34 985 562 075





na de las características más visibles de la gestión portuaria es el constante esfuerzo en inversiones. Por su situación geográfica, características y necesidades, los puertos deben realizar un esfuerzo constante y sostenido para mantener su operatividad y responder a las necesidades logísticas de su zona de influencia.

Así, a lo largo del último ejercicio, el de 2021, la Autoridad Portuaria de Avilés destinó 7,6 millones de euros que, en números redondos, a este capítulo, uno de los más visibles y que responden a la estrategia de gestión y desarrollo del puerto avilesino.

Así se ve, por ejemplo, en los 2,3 millones de euros invertidos en mejoras de la sostenibilidad ambiental y la reducción del impacto en el entorno de la infraestructura portuaria.

Ese compromiso se ha incorporado a los valores portuarios y se va introduciendo en diferentes campos. La inversión más visible ha sido la construcción de dos depósitos para aguas pluviales en los muelles de San Juan y Raíces, en las inmediaciones de los almacenes de Asturiana de Zinc, y que se unen al existente



# 7,6 MILLONES

# 7,2

EN  
INVERSIONES  
EN EL PUERTO

próximo a la fábrica de Asturiana de Fertilizantes. La inversión conjunta rondó los 1,2 millones de euros. Este dinero ha permitido construir dos grandes aljibes, cada uno con una capacidad de 35.000 litros. El depósito cuenta con un sistema automático de cloración. De esta forma, el agua se puede utilizar para las labores de baldeo de la superficie portuaria. La Autoridad Portuaria atiende a su necesidad de agua, pero reduce el consumo de la red general.

A largo plazo, la medida reducirá la factura, si bien en estos primeros años corresponde amortizar la inversión. De esta manera, la Autoridad Portuaria intenta contener el crecimiento de sus gastos y facilitar el equilibrio en sus cuentas para evitar presionar a sus usuarios finales.

Además de estos depósitos, la Autoridad Portuaria va modificando la red de aguas para evitar los vertidos directos del baldeo a la ría de Avilés, contribuyendo así a su proceso de mejora ambiental. Son procesos complejos por la extensión de superficie en la que se va actuar y motiva que se desarrollen en periodos plurianuales. De igual manera sucede en otros como la renovación del sistema de alumbrado para incorporar tecnología led en todas las instalaciones portuarias, para favorecer un consumo energético más sostenible.

El propio desarrollo portuario motiva las inversiones más visibles. A lo largo del pasado año, el protagonismo recayó en la margen derecha, en los nuevos muelles. Responde a la lógica de la actividad portuaria, toda vez que los muelles de la margen izquierda ya se encuentran plenamente desarrollados. Su construcción data de épocas en las que no existía esa sensibilidad medio ambiental, por lo que es necesario incorporarla a las infraestructuras.

Esta misma lógica en la actividad portuaria implica que las inversiones en la margen derecha se autoricen en la medida que se justifica plenamente su necesidad. De esta manera, una vez terminado su actividad, los muelles de Valliniello entraron su actividad como espacio para la carga y descarga de grandes piezas eólicas y para la industria petroquímica.

En un primer momento, era suficiente la superficie de los cantiles para el acopio de las piezas, pero la necesidad de terminar las piezas a pie de puerto, como sucedió con la construcción de las grandes piezas para el eólico marino del Mar del Norte, motivó la necesidad de contar vestuarios para el personal, además de oficinas técnicas. En un primer momento, se recurrió a prefabricados. Pero, al consolidarse esa actividad, se decidió construir un nuevo edificio, entregado el pasado mes de mayo después de una inversión de 543.000 euros. La construcción, además, permitió reordenar todos los espacios portuarios en ese ámbito. El nuevo edificio se encuentra en una esquina del muelle.

La margen  
derecha asume el  
mayor esfuerzo de  
creación de  
infraestructuras

# Un impulso constante para no dejar de crecer

**FERNANDO DEL BUSTO**

*El Puerto invierte en infraestructuras, equipamientos, medio ambiente y conservación*

**1.050.311€**

ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD

**543.000€**

EDIFICIO DE SERVICIOS  
PORTUARIOS EN LA  
MARGEN DERECHA



**790.227€**

ACTUACIONES EN  
MATERIA DE  
ACCESIBILIDAD



**553.284€**

RENOVACIÓN SEDE

**711.867€**

ACTUACIONES DE  
ACCESIBILIDAD  
Y RENOVACIÓN DE  
FAROS



**820.997€**

OBRAS GENÉRICAS Y  
OTRAS ACTUACIONES



De esta manera, se liberó superficie para la actividad portuaria. La nueva construcción es un edificio de dos plantas, con un diseño sencillo, pero en el se cuidó la estética en el exterior. Responde a los criterios de eficiencia energética. En la primera planta se ubica un comedor, vestuarios y una sala de primeros auxilios. En la segunda planta, se encuentran los despachos y una zona de trabajo diáfana que, en función de las necesidades, se podría panelar. También dispone de un aparcamiento y acceso directo al muelle con un sistema automático de control.

De forma paralela a esta inversión, se construyó una nueva carretera de acceso al muelle de Valliniello con una inversión de 768.214 euros. El objetivo de la obra era apartar del tráfico general el movimiento de las grandes piezas metálicas.

También se destinaron 1,6 millones de euros a mejorar los accesos al muelle de Raíces con un nuevo acceso. Junto a la inversión en el vial (que busca racionalizar los desplazamientos internos), se dotó a la entrada de una nueva estética, coherente con la imagen corporativa de la Autoridad Portuaria de Avilés.

Otra de las partes importantes de la inversión portuaria es el mantenimiento de la red de balizas y faros. La Autoridad Portuaria es la responsable del mantenimiento de 53 señales luminosas desde San Juan de Nieva a la ría del Eo, incluyendo ocho faros. Su automatización y la desaparición del farero, obliga a una inversión periódica para asegurar el mantenimiento de las infraestructuras, donde también se modernizan y se incorporan nuevos elementos de seguridad y para la señalización marítima. Todo ello motivó el pasado año una inversión de 711.867 euros, un esfuerzo que se mantendrá en 2022.



## Recogida y gestión de residuos industriales y residuos MARPOL



Tradebe Limpiezas Industriales

M. 677 565 050  
Marpol.lunagua@tradebe.com  
www.tradebe.com  
www.tradebemarpol.com





# Windar, un líder global en el Puerto de Avilés

*La empresa del  
Grupo Daniel  
Alonso tiene  
presencia en tres  
continentes y es  
uno de los líderes  
mundiales en  
estructuras  
eólicas*



Windar Renovables, compañía perteneciente al Grupo Daniel Alonso con sede en Avilés se ha convertido en poco más de una década en uno de los mayores fabricantes de torres para aerogeneradores a nivel mundial y uno de los grandes referentes en la fabricación de subestructuras para la industria eólica marina. Desde su fundación en 2007, Windar se ha expandido internacionalmente y diversificado para posicionarse hoy en día como un líder global gracias al profundo 'know-how

adquirido, la experiencia acumulada, la innovación constante y la calidad del trabajo realizado.

La compañía ha ido ganando notoriedad y espacio en el Puerto de Avilés en paralelo a su crecimiento, y en la actualidad dispone de grandes zonas de almacenamiento en áreas portuarias anexas a sus centros de producción en el PEPA, lo que redundará en un mejor servicio logístico.

Dentro de su modelo de negocio fabrican estructuras terrestres (onshore) y marinas (offshore). Son uno de los líderes del mercado onshore con presencia global en cinco países en Europa, Asia y América, desde donde ofrecen toda la cadena de valor, desde el diseño de torres hasta la entrega en destino. Ya cuentan con más de 42.000 tramos de torre fabricados desde sus inicios, equivalentes a 29 gigawattios de capacidad instalada. Y una capacidad global de 6.000 tramos de torre al año en las ocho instalaciones de la compañía, que cubren todos los mercados mundiales.

Windar Renovables también ha entrado en el complejo mercado de la eólica marina. La firma avilesina ha construido torres para todos los principales fabricantes de turbinas del sector, y desde Avilés han salido estructuras hacia parques eólicos en Alemania, Reino Unido y Estados Unidos. También ha sabido diversificarse en los últimos años, llegando a convertirse en el único fabricante mundial de todo tipo de subestructuras y cimentaciones eólicas marinas. Desde 2012, han incrementado sus capacidades y recursos, estableciendo una asociación estratégica con Navantia que ha posicionado a Windar como uno de los únicos actores que pueden proporcionar un servicio integral para los proyectos offshore.

BRANDED  
CONTENT

MÁS DE **40** AÑOS DE EXPERIENCIA Y PRESTIGIO  
DENTRO DEL CAMPO METAL-MECÁNICO



CON NUMEROSAS REFERENCIAS EN LA FABRICACIÓN DE BIENES DE EQUIPO,  
EQUIPOS DE MANUTENCIÓN Y GRANDES EQUIPOS DE CALDERERÍA EN GENERAL



*Talleres  
Gozón*

PARQUE EMPRESARIAL PRINCIPADO DE ASTURIAS  
AVDA. DEL ALUMINIO, 38 | 33490 AVILÉS, ASTURIAS | TEL.: 985 505 561 | [WWW.TGOZON.COM](http://WWW.TGOZON.COM)



## Dragar para garantizar el futuro de puerto y empresas



Los dragados periódicos en la ría son garantía de la supervivencia de la actividad portuaria, pero también de la de las empresas que utilizan los muelles para cargar y descargar materias primas o productos acabados. Sin un calado suficiente para las embarcaciones que transportan por ejemplo blenda, carbón, bobinas de acero o grandes piezas eólicas, la mercancía tendría que moverse por otros puertos o por carretera, lo que afectaría a la competitividad de esas empresas.

La legislación medio

**YOLANDA DE LUIS**

*Los expertos constatan la dificultad para depositar la arena retirada de la ría en Salinas*

ambiental ha ido cambiando y haciéndose más exigente en los últimos años, y la última Declaración de Impacto Ambiental para el dragado obliga al Puerto a devolver al estuario de Salinas la misma cantidad de arena retirada del fondo de la ría. Diversos estudios técnicos realizados por Tecnoambiente, Cedex (Centro de Estudios y de Experimentación de Obras Públicas), el Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria y el Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio (Indurot), dados a conocer en unas jornadas celebradas el pasado año, concluyen que los sedimentos que retirará la draga no podrían volver a depositarse por su nivel de contaminación. En esencia, playa y ría comparten el mismo tipo de arena en cuanto a su composición química, salvo por la alta presencia de hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) en los sedimentos de la barra y canal, lo que desaconseja que el material que se pudiera extraer sea devuelto al estuario.

El Puerto tendría, por tanto, que aportar arena externa, algo también complicado, como se constató en esas mismas jornadas. El propio subdirector general



para la Protección de la Costa del Ministerio para la Transición Ecológica, Ángel Muñoz Cubillo, reconoció en Avilés que en el Cantábrico sólo hay cuatro bancos de arena localizados, y su granulometría es más pequeña de la que tiene la arena de la playa, por lo que no sería adecuada para Salinas ya que, según concluyen todos los expertos, ese hecho fue la principal causa de que se perdiera la aportación realizada en 2004. De esta forma, y con el dragado como actividad ineludible periódicamente en la ría, toca buscar soluciones en las que deberían participar todas las administraciones implicadas, puesto que en estas jornadas también se certificó que una intervención en el dique podría contribuir a reducir la pérdida de arena en Salinas. De momento, la Autoridad Portuaria sigue profundizando en el estudio del origen de los hidrocarburos depositados en el lecho de la ría, con varios contratos en marcha.



**Puerto de Avilés,**  
*impulso sostenible*  
*del progreso*  
*de la comarca*  
y su actividad empresarial.

**Cámara**  
Avilés

CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA, SERVICIOS Y NAVEGACIÓN DE AVILÉS

Plaza de Camposagrado, 1  
33402 Avilés. Asturias  
Tif. 985 544 111

[www.avilescamara.es](http://www.avilescamara.es)

## NUEVA SEDE

# 1

En 2021 se inauguró el edificio de servicios portuarios en la margen derecha de la ría.



## Servicio a las empresas

El Puerto estrenó una nueva sede para atender las necesidades de los muelles de Valliniello, donde se producen las cargas de las piezas eólicas y se terminan los trabajos a pie de barco por la complejidad que implican.

## Acceso renovado

El nuevo acceso en la margen izquierda reduce el recorrido de los camiones para mover las mercancías en las instalaciones portuarias. La intervención incluye un lavaruedas para los camiones y una pantalla antipolvo.



# 2

## IMAGEN

El Puerto ha transformado el acceso en la margen izquierda para facilitar las maniobras de las empresas.

## *Castrillón con el Puerto en el horizonte*



[www.ayto-castrillon.es](http://www.ayto-castrillon.es)



## Logística y ramal

Los principales hitos en la margen derecha fueron el nuevo ramal de acceso rodado al muelle desde el PEPA y el acondicionamiento logístico de las antiguas instalaciones de Edersa.

## Inversiones sostenibles

El Puerto mantuvo en 2021 su compromiso medioambiental con la renovación del alumbrado por sistemas más eficientes y la construcción de depósitos de aguas pluviales para su utilización en los baldeos.



## VIAL

# 3

Un nuevo vial facilita el transporte de piezas desde el Parque Empresarial a pie de muelle en Valliniello.

# 4

## MEDIO AMBIENTE

Se renovaron las luces por tecnología led y se apostó por depósitos de aguas pluviales.



ENHORABUENA  
al PUERTO DE AVILÉS  
por la **MEJORA DE  
SUS INSTALACIONES**





**18.700**  
toneladas de  
pescado fresco

‘Pescado de  
Confianza’  
desde la  
rula de  
Avilés

**P**

escado de Confianza. Encontrar un cartel con esas dos palabras en una pescadería indica que compra su producto en la rula de Avilés. Se trata del sello de calidad de la lonja avilesina que reconoce sus altos estándares en la gestión del

pescado a los que, además, incorpora criterios de sostenibilidad alineados con la estrategia 2030. Son elementos que la singularizan y la convierten en única en el sector en cuanto a la gestión, pero sobre todo que garantizan la calidad del pescado que llega a la mesa del consumidor.

La rula de Avilés tiene más elementos que la diferencian, como el hecho de que anualmente pasen por su cancha de venta en torno a 130 especies distintas. La mayor parte provienen de la pesca de bajura que regresa a puerto cada día con las capturas en sus bodegas, con lo que en muchas ocasiones el pescado llega de la mar a la pescadería o a la mesa del restaurante en menos de veinticuatro horas. Este es, sin duda, el primer elemento que garantiza la calidad del producto de la rula de Avilés en la cadena del sello ‘Pescado de Confianza’.

La merluza y la xarda son dos de las grandes pesquerías, pero por la lonja avilesina pasan, por supuestos, el bonito del norte, el bocarte y la bacaladilla –las tres otras especies que contribuyen a los grandes números de la lonja– y también parrocha, sardina, virrey, congrio, pixín, gallos, sargo, palometa, rodaballo, mero, chicharro, lubina, dorada, ñoclas, pul-

**YOLANDA  
DE LUIS**

*Un producto de alta  
calidad, su sistema  
de gestión y su  
compromiso con  
la sostenibilidad  
singularizan a la  
lonja avilesina*

po, pez espada, percebes... y así hasta las 130 especies entre las que aparecen algunas menos comunes como pez luna, patelo, mora, rascadio o verrugato.

En cifras, el año 2021 la lonja terminó con números de récord con la venta en cancha de 18,7 millones de kilos, que alcanzaron un valor de más de 46 millones de euros. Unas 250 embarcaciones tienen Avilés como puerto de referencia para la venta de su pesca y algo más de 180 compradores (minoristas y mayoristas) confían en la calidad que le ofrece esta rula.

Oficialmente la garantía de la gestión de calidad la hace los controles estrictos de la certificación ISO 9001 con la que cuenta, pero la fidelidad de todos los que forman la cadena de la lonja desde los pescadores hasta el consumidor es el mayor indicador de que las 'cosas' se están haciendo bien.

Evidentemente, lograr los máximos estándares de calidad con un cuidado proceso en el manejo del pescado es lo que mueve cada día a los 42 trabajadores de la lonja; pero también el compromiso que ha adquirido con la sostenibilidad, lo que le ha llevado a ser reconocida con el certificado MSC que garantiza que se utilizan procedimientos de pesca respetuosos con el medio ambiente. Y en este camino por la sostenibilidad, Nueva Rula de Avilés se ha alineado con los objetivos de desarrollo sostenible y en ese camino está su cooperación habitual con la Fundación Banco de Alimentos en la lucha contra el hambre y el desperdicio alimentario o el trabajo con el objetivo de promover el consumo saludable y responsable, especialmente entre los jóvenes.

La lucha contra el cambio climático a través de una pesca sostenible y promover la capacitación de profesionales para la pervivencia del sector son otras apuestas decididas de la rula avilesina.

**180**  
compradores en  
la rula de Avilés



**MARÍTIMA del  
PRINCIPADO**

[www.marprin.com](http://www.marprin.com)

Puerto de Gijón  
Puerto de Avilés

Tel.: (+34) 985 562 565  
info@marprin.com

AGENTES MARÍTIMOS

AGENTES DE ADUANAS

OPERADORES PORTUARIOS



L

a sede de la Autoridad Portuaria luce como nueva tras la inversión de 1.700.000 euros en unas obras de renovación que acaban de concluir tras algo más de un año de trabajo. En ese montante se incluye, además de la reforma en sí, todos los contratos de obra y asistencias técnicas necesarios en la redacción del proyecto.

En los casi tres años que han pasado desde su licitación han intervenido más de diez empresas avilesinas y asturianas.

La sede de la Autoridad Portuaria de Avilés está compuesta por dos edificios anexos construidos en los años 2001 y 2007 y unidos por pasarelas peatonales acristaladas. En ellos trabaja una plantilla que ha ido modificándose y ajustándose al espacio y a las necesidades de la entidad de cada momento. Según explican desde el organismo, las obras de reforma han sido necesarias porque la distribución original de la sede no respondía a las necesidades actuales, lo que creaba ineficiencias, flujos de personas por espacios que deberían estar reservados para el personal propio o incluso la existencia de áreas infrautilizadas. Ante esta situación, se planteó la redistribución de los espacios interiores y contrató, en marzo de 2018, la redacción de un proyecto de reforma interior que adaptara ambos edificios a las nuevas exigencias de funcionamiento y tamaño, a las políticas y normas de accesibilidad universal conforme a la legislación vigente y, de paso, que confiriera un aire «moderno y fresco» a los nuevos espacios de trabajo, más abiertos que los anteriores.

La reforma ha incluido una remodelación del acceso principal al edificio, ahora más amplio y con señas de identidad de la organización. También se ha renovado la instalación de clima y de electricidad de ambos edificios y se ha instalado un sistema de aerotermia en la climatización buscando la máxima eficiencia, lo que permitirá la obtención de una calificación energética del edificio, obligatoria para edificios públicos a partir de junio de 2022 próximo a la letra A.

Todas las edificaciones que están en el dominio público del puerto pertenecen a la Autoridad Portuaria, aunque algunas están concesionadas a terceros que se encargan de su mantenimiento. Por ello, en la actualidad, aparte del edificio administrativo, dependen del puerto los dos espacios más grandes: la antigua lonja y la actual. Esta segunda son 17.553 metros cuadrados en dos plantas y casi 2.300 en zona exterior. En la antigua están las fuerzas de seguridad, el Club Náutico Marina, Cruz Roja y un restaurante. En el muelle de Valliniello, además del Espacio Portus, hay un edificio de servicios de 327 metros cuadrados en dos plantas, que el año pasado se convirtió en la primera construcción del puerto con criterios sostenibles, con la instalación de equipos de la máxima eficiencia energética y ambiental posible.

Asimismo dependen de la Autoridad casi todos los tinglados y algunas de las naves y talleres que hay diseminadas por los muelles.

Las obras en la sede han supuesto todo un año de trabajo

# La sede de la Autoridad Portuaria entra en el siglo XXI

C. DEL RÍO

*Una inversión de 1,7 millones de euros permite modernizar las instalaciones*





# Grupo**Fertiberia**

Creciendo juntos



**¿HABLAMOS DE PLANES?  
Tenemos muchos**



**Puerto de Avilés**

Autoridad Portuaria de Avilés

**info@puertoaviles.com**

**Tel. +34 985 54 11 11**

**www.puertoaviles.com**