

O

Saludo del Presidente *Chairman's greetings*

Es para mí una especial satisfacción poder presentarles esta memoria del ejercicio 2013 con unos resultados económicos generales que, un año más, superan los del ejercicio precedente, marcando un nuevo record histórico.

En circunstancias normales esos resultados podrían considerarse un supuesto más –satisfactorio, pero previsible– de consolidación de la tendencia favorable seguida en los últimos años, y que califican de forma objetiva el acierto de los criterios generales de gestión aplicados. Pero, además, 2013, respecto a 2012, ha presentado características particularmente singulares: porque en 2012 la quiebra de la naviera marroquí Comarit-Comanav desvió temporalmente una parte significativa de los tráficos del vecino puerto de Nador (Beni-Enzar) al puerto de Melilla. Y lo normal, lo previsto de hecho, por la excepcionalidad de la situación, era que la mayoría de esos tráficos se perdiesen a muy corto plazo, ya en 2013, retornando al puerto de

*Resultados
económicos generales
que, un año más,
superan los del
ejercicio precedente,
marcando un nuevo
record histórico*

It gives me great pleasure to present you with this report from the 2013 fiscal year with general financial results that, once again, beat those from the year before, making a new historic record.

In normal circumstances these results could be considered a case more of consolidation, –satisfactory but foreseeable– of the favourable trend followed in recent years, and that objectively qualify the good choices made in the general management criteria applied. Yet, also 2013, with regards to 2012, it has presented particularly special characteristics: because in 2012 the Moroccan shipping company, Comarit-Comanav went bankrupt and this temporarily diverted a significant part of the neighbouring Port of Nador's (Beni-Enzar) traffic to the Port of Melilla. The normal thing, or what was in fact expected, was that the majority of this traffic would be lost in the short term due to the exceptionality of the situation, returning to the Port of Beni-Enzar as early as 2013. However, although not all traffic was lost, much of it has been maintained, and the main cause of this has to be found in the significant efforts that have been made in the last few years in order to offer the current port services. This allowed these new clients to become acquainted with them due to the situation in ques-



ARTURO ESTEBAN ALBERT

**PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE MELILLA**

PORT AUTHORITY OF MELILLA CHAIRMAN



Beni-Enzar. Sin embargo, aunque no todos, muchos de esos tráficos se han mantenido, y la principal causa de ello hay que encontrarla en los importantes esfuerzos que se han venido haciendo en los últimos años para poder ofrecer los actuales servicios portuarios, que esos nuevos clientes han podido conocer por la coyuntura acaecida, pero que ahora prefieren. Y ello nos ofrece el estimulante reto de seguir progresando para poder continuar siendo merecedores de su confianza, y aun intentar que puedan ser más.

Esta afortunada situación de dinámica competencia nos aleja del peligroso concepto del tráfico 'cautivo': prácticamente inflexible a cambios y mejoras de los servicios porque difícilmente se pierde aunque tampoco aumenta. Concepto frente al que nos rebelamos en la convicción de que casi ningún tráfico es tan 'cautivo' que no se pueda perder, y que con trabajo, eficacia y buenos servicios, muchos son los que se podrían captar.

A continuación, la Directora les detallará pormenorizadamente esos tráficos y resultados económicos que acreditan de forma fehaciente que ha solventado con brillantez el desafío de mejorar los exitosos resultados de su antecesor.

Reciban nuestros afectuosos saludos.

tion, and now they prefer them. This offers us the stimulating challenge of continuing to progress in order to continue to

General financial results that, once again, beat those from the year before, making a new historic record

be deserving of their trust and even to try to be better.

This fortunate situation of dynamic competition takes us away from the dangerous concept of

'captive' traffic: practically inflexible to changes and improvements of the services because it is not lost easily although it does not increase either. A concept we are fighting against on the conviction that almost no traffic is so 'captive' that it cannot be lost, and that with work, effectiveness and good services, a lot of traffic could be captured.

Now, the Director will explain this traffic in detail along with the financial results that irrefutably confirm that the challenge to improve the previous successful results has been brilliantly accomplished

We send our warm regards.

0

Informe de Gestión de la Directora *Director's Business Report*

PRESENTACIÓN

Tengo el honor y la satisfacción de presentar la Memoria de Actividades de la Autoridad Portuaria de Melilla, que se corresponde con mi primer año al frente de la administración portuaria, el cual ha estado marcado por la aplicación de criterios de gran austeridad en el gasto corriente, una política comercial de fidelización y captación de nuevos clientes, y la continuación con el trabajo necesario para hacer posible el ambicioso proyecto de ampliación del puerto, a cuyos efectos hemos desarrollado, y puesto en marcha, los estudios medioambientales necesarios, la activación de los instrumentos de planificación exigidos por la ley y la búsqueda de posibles inversores.

Con estos criterios cerramos el ejercicio de 2013 por la senda de los resultados positivos, confirmando los buenos datos económicos y de tráfico de los años anteriores, no siendo atrevido decir que la situación económico financiera de la empresa ha mejorado apreciablemente en este ejercicio.

Los datos de tráficos se mueven en torno a los del ejercicio anterior, que fueron, en algunos casos, los mejores en la serie histórica del puerto. En el caso de pasajeros y vehículos, son los segundos mejores de los últimos 110 años, pero, además, mejoramos en el tráfico de contenedores, aunque seguimos cayendo en el tráfico de graneles líquidos y sólidos. En el cóm-

*La situación económico
financiera de la
empresa ha mejorado
apreciablemente en
este ejercicio*

PRESENTATION

I have the honour and the pleasure of presenting the Port of Melilla Authority Activities Report, which corresponds to my first year at the head of the port administration. This has been marked by the application of great austerity measures in the current expenditure, a commercial policy of loyalty and bringing in new clients and continuing with the necessary work to make the ambitious port expansion possible. For this reason we have developed and initiated the necessary environmental studies, the activation of the planning tools required by the law and the search for possible investors.

With this criteria we close the 2013 fiscal year on the path for positive results, confirming good financial and traffic data from previous years. It would not be bold to say that the company's financial situation has improved a great deal in this fiscal year.

The traffic data is similar to that of last year, that was, in some cases, the best in the port's history. In the case of passengers and vehicles, they are the second best in the last 110 years but also we improved in the container traffic, although the liquid and solid bulk traffic continues to fall. In the general count, the results in this sense are positive, satisfying any trace of uncertainty about its temporary nature.

Despite this data, the port works without rest to build loyalty among its traffic, improving the services and reducing prices, but above all, looking for future projects with the clear objective of reaching new clients who will make the most of the advantages of the city's port.



PILAR PARRA SERRANO

**DIRECTORA DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE MELILLA**

PORT AUTHORITY OF MELILLA DIRECTOR



puto general, los resultados en esta materia son positivos, cerrando cualquier atisbo de incertidumbre sobre la temporalidad de los mismos.

A pesar de estos datos, el puerto trabaja sin descanso para fidelizar sus tráficos, mejorando los servicios y abaratando precios, pero sobre todo buscando proyectos de futuro, con el claro objetivo de alcanzar nuevos clientes que exploten las ventajas del puerto y la Ciudad.

Quiero destacar, a falta de su aprobación definitiva, que por primera vez en su historia el puerto va a contar con un Plan Especial, instrumento de planeamiento que hasta el presente no había sido nunca impulsado desde la administración portuaria, a pesar de su previsión y obligación legal. Con él, se completa la ordenación jurídica y urbanística, y la protección de la Zona de Servicio del puerto, fijando las determinaciones, medidas y previsiones que garantizan el desarrollo de este Sistema General y su conexión con el resto de sistemas generales de transportes. Es de destacar en esta materia la fluidez de las conversaciones mantenidas con la Ciudad Autónoma y Puertos del Estado para encontrar un documento equilibrado que diera respuestas a la singular visión que cada una de las tres entidades tiene del puerto.

Junto a este instrumento de planeamiento, esperamos tener aprobados para 2014 la adecuación de PUEP a DEUP, el establecimiento por primera vez en nuestra historia de una Zona II de aguas portuarias y otro instrumento fundamental para la gestión del puerto, como es el Plan Director, actualmente en fase de negociación con Puertos del Estado. Los resultados eco-

I would like to highlight that, in the absence of a definitive approval, for the first time in its history the port will have a Special Plan, a planning tool that to date had never been used

The company's financial situation has improved a great deal in this fiscal year

by the port administration, in spite of its prevision and legal obligation. With this, the town planning and legislation, and the security of the port's Service Area is completed, fixing

the determinations, measures and previsions that guarantee the development of this General System and its connection with the other general transport systems. It should be noted that the conversations held between the Autonomous City and the State Ports are fluent in order to produce a well balanced document that will provide answers to a special vision that each of the Port's three entities has.

Along with this planning tool, we hope to have the adaptation of our Plan for Use of the Port to the Port Spaces and Usages Demarcation, the establishing of a Zone II of port water for the first time, and another fundamental instrument for port management as is the Infrastructure Management Plan, currently in the negotiation phase with the State Ports. The financial results, improving on those from the year before, allow the port to enjoy a stable financial position, which at the same time guarantees our solvency in investments and allows us to face future challenges. The austerity commitments, the reduction of financial costs, and the spending freeze on staff



nómicos, mejorando los del ejercicio precedente, permiten al puerto contar con una posición financiera firme, que a su vez garantiza nuestra solvencia en las inversiones y permite afrontar los retos que nos plantea el futuro. Los compromisos de austeridad, la reducción de los gastos financieros y la contención de los gastos de personal han permitido cerrar el ejercicio con un fondo de maniobra de aproximadamente nueve millones de euros.

El nivel de inversiones en este ejercicio, en torno a los 4 millones de euros, repartidos en obras de muy diversa naturaleza, pone de relieve el compromiso del puerto por seguir invirtiendo en nuestra ciudad, a la vez que moderniza las instalaciones portuarias. Las obras, de una clara finalidad portuaria, también están impregnadas con el objetivo de alcanzar la total integración puerto-ciudad, consistente en realizar un puerto atractivo, que resulte una referencia para los ciudadanos y para todos aquellos que nos visiten.

Quiero destacar en materia de medio ambiente el Proyecto NEREIDAS, liderado por la Autoridad Portuaria y de vital importancia en los próximos años, tanto para el desarrollo sostenible del puerto de Melilla, como para el resto de puertos de la Red TransEuropea de Transporte que apliquen los objetivos que se obtengan a través del mismo. Este proyecto, financiado por la Unión Europea, plantea, en sus dos primeras fases, la revisión de los riesgos medioambientales en el Mediterráneo asociados al transporte y el estudio de las posibles soluciones para mitigar el impacto de las actividades del transporte y la pérdida de biodiversidad en áreas portuarias.

En definitiva un proyecto que trata de conjugar el crecimiento y desarrollo de las áreas portuarias con el cuidado y el respeto del medio ambiente, utilizando una novedosa combinación de tecnologías biológicas y de telecomunicaciones que, mediante los protocolos de actuación adecuados y puestos a prueba en Melilla, abrirán camino para su instalación en otras áreas portuarias.

*Durante el año 2013
el puerto de Melilla
ha visto aumentado
el tráfico de
mercancías respecto
del año anterior en
unas 6.000 toneladas*

have allowed the financial year to close with a working capital of around nine million euros.

The level of investments this year, around four million euros, assigned to works of varying nature, underlines the port's commitment to continue investing in our city while modernising the port facilities. The works, in a clear port objective, also aim to reach total port-city integration, consisting of making an attractive port that becomes a reference for citizens and for those who might visit us.

I would like to highlight in relation to the environment, the NEREIDAS Project, led by the Port Authority and of vital importance in the coming years, both for the sustainable development of Port of Melilla and for the rest of the ports in the Trans-European Transport Network that should apply the objectives obtained through the project. This project, financed by the European Union, sets out, in its first two phases, the revision of the environmental risks in the Mediterranean associated with transport and it also sets out the possible solutions for alleviating the impact of the transport activities and the loss of biodiversity in port areas.

In short, a project that hopes to combine the growth and development of the port areas with care and respect for the environment, using an original combination of biological and of telecommunications technology that, by means of action protocols adjusted and tested in Melilla, will pave the way for their installation in other port areas.

The main management milestones that the port has reached in the last fiscal year will now be explained in detail.

Se expone a continuación, de forma más detallada, los principales hitos de gestión que ha tenido el puerto en el pasado ejercicio.

EXPLORACIÓN PORTUARIA

TRÁFICO TOTAL PORTUARIO

Durante el año 2013 el puerto de Melilla ha visto aumentado el tráfico de mercancías respecto del año anterior en unas 6.000 toneladas, alcanzando un nuevo record en el tráfico de mercancías con novecientos ochenta y nueve mil toneladas. Cabe destacar el continuo crecimiento del contenedor como unidad base del transporte marítimo, incrementándose su uso en el tráfico Ro-Ro en un 7,4 % y en tráfico Lo-Lo en un 6,3 %.

En valor absoluto, se han movido treinta y cinco mil ochocientos TEUs, casi un 7% más que el año anterior, mientras que el número de UTIs prácticamente ha alcanzado las cuarenta y dos mil unidades (41.972), un 4% más que el año anterior.

La consolidación de la línea con Motril, pese a la reducción de escalas de otros tráficos, ha supuesto el mantenimiento en el orden de magnitud de rotaciones, sumando un total de escalas de buques de 1.507 unidades.

MERCANCÍA GENERAL

La mercancía general alcanzó la cifra de 896 mil toneladas, un 3.9% superior respecto al tráfico del 2012.

GRANELES LÍQUIDOS

El comportamiento del tráfico de graneles líquidos, fundamentalmente petrolíferos y sus derivados, se mantiene para el consumo local, sufriendo leves subidas y bajadas en los últimos años en función de los precios de los combustibles refinados del país vecino. Durante este año el descenso ha sido superior a la media de los últimos años con un decremento del 15 %, que representa 11 mil toneladas menos que en el año 2012.

GRANELES SÓLIDOS

El tráfico de sólidos a granel se debe a la importación desde la península principalmente de cemento para la construcción. Durante esta anualidad se ha observado un nuevo descenso del 57 % en el tráfico a granel respecto del año anterior.

Este descenso no se corresponde con el mismo porcentaje en el descenso absoluto (si bien el decremento es notable), pues se ha observado como la demanda de cemento y áridos, se satisface a través de cubas Ro-Ro procedentes de la península y de Marruecos.

Destacar el descenso progresivo de buques graneleros en los últimos años pasando de las 29 unidades de 2007 a las 5 unidades de 2013.

TRAFICO DE PASAJEROS Y VEHICULOS

La línea de transporte de pasajeros Melilla-Motril, con rotaciones diarias, así como el mantenimiento de las rotaciones extraordinarias de la línea Melilla-Málaga durante las fechas

EXPLORACIÓN PORTUARIA

TOTAL PORT TRAFFIC

During 2013 the Port of Melilla has seen an increase in goods traffic by around 6,000 tonnes in comparison with the year before, reaching a new record in goods traffic with 989,000 tonnes. The continued growth of the container as a base unit of maritime transport should be noted, increasing its use in RO-RO traffic by 7.4% and in LO-LO traffic by 6.3%.

In absolute value 35,800 TEUs have been moved, almost 7% more than the year before, while the number of UTIs has practically reached 42,000 units (41,972), 4% more than the last year.

The consolidation of the line with Motril, in spite of the reduction of other traffic stopovers, has meant the maintenance of the rotational order of magnitude, making a total of 1,507 units stopping over in the port.

GENERAL GOODS

General goods traffic reached a figure of 896 thousand tonnes, 3.9% up on 2012 traffic.

LIQUID BULK

Liquid bulk traffic behaviour, mainly oil and its by-products, is maintained for local consumption. Slight increases and decreases have been suffered in the last few years depending on the price of the refined fuel in the neighbouring country. During this year the descent has been greater than the average over the last years, with a 15% decrease, representing 11,000 tonnes less than in 2012.

SOLID BULK

The solid bulk traffic is due to importation from the peninsula, mainly cement for construction. During this year, a new 57% descent in bulk traffic has been observed in comparison to last year.

This descent does not correspond to the same percentage in the absolute descent (although the decrease is notable), as the demand for cement and aggregate is satisfied

through RO-RO barrels coming from the peninsula and from Morocco.

We should mention the progressive descent of bulk ships in the last years, going from 29 units in 2007 to 5 units in 2013.

During 2013, the Port of Melilla has seen an increase in goods traffic by around 6,000 tonnes in comparison with the year before

PASSENGER AND VEHICLE TRAFFIC

The Melilla-Motril passenger transport line, with daily rotations, as well as the maintenance of the extra rotations on the Melilla-Málaga line during the key dates, has contributed to the consolidation of the traffic with figures close to 800,000 passengers (783,595).

clave, ha propiciado la consolidación de los tráficos con cifras cercanas a los ochocientos mil pasajeros (783.595).

Si bien es cierto que se ha observado un descenso del 3,4 % en el pasaje durante el 2013, el mantenimiento de los números induce al optimismo y a la creencia de que la anomalía producida en 2012 se mantendrá en tanto en cuanto persistan las condiciones que lo propiciaron.

Es importante destacar que el puerto de Melilla se sitúa como un puerto atractivo para los miles de pasajeros que realizan anualmente la Operación Paso del Estrecho. Durante 2013 se ha observado un crecimiento del 1,1% de pasajeros que han realizado la travesía por el puerto de Melilla respecto de 2012 con un total de 355.316 pax.

Durante el año 2013 se ha producido un decremento de vehículos en régimen de pasaje del 10 % respecto a 2012, es decir, de los 163.047 hemos pasado a 146.460 unidades.

El conjunto de las mercancías según su presentación es el siguiente:

Mercancías	2011 Tm.	2012 Tm.	2013 Tm.	Variación 12/13
Graneles líquidos (Productos petrolíferos)	68.267	71.618	60.771	-15,15%
Graneles sólidos	33.395	20.781	9.000	-56,69%
Mercancía general	762.617	862.280	895.960	4,37%
Avituallamiento	33.661	28.268	23.664	-16,29%
SUMA	894.940	982.947	989.395	0,66%

En cuanto a las mercancías embarcadas y desembarcadas, se reflejan en el cuadro siguiente:

Mercancías	2011 Tm.	2012 Tm.	2013 Tm.	Variación 12/13
Embarcadas en cabotaje	159.458	171.610	188.511	9,85%
Embarcadas en exterior	1.398	6.652	5.236	-21,29%
Desembarcadas en cabotaje	557.863	605.432	591.612	-2,28%
Desembarcadas en exterior	145.560	170.985	180.372	5,49%
SUMA	864.279	954.679	965.731	1,16%

En cuanto al tráfico de pasajeros de los tres últimos años se refleja en el cuadro siguiente:

Año	2011	2012	2013	Variación 12/13
Desembarque procedente de Málaga	141.836	108.950	118.528	8,79%
Embarques destino Málaga	162.834	140.756	148.144	5,25%
Desembarques procedentes de Almería	182.419	189.713	160.770	-15,26%
Embarques destino Almería	88.074	101.580	87.869	-13,50%
Desembarques procedentes de Motril	32.133	108.950	142.597	30,88%
Embarques destino Motril	34.593	140.756	122.439	-13,01%
En tránsito - Cruceros	844	2.687	3.248	20,88%
SUMA	642.733	810.883	783.595	-3,37%

While a 3.4% descent in passage has been observed during 2013, the maintaining of the numbers inspires optimism and also the belief that the anomaly experienced in 2012 will be maintained in so far as the conditions that contribute to it persist.

It is important to highlight that the Port of Melilla is established as an attractive port for thousands of passengers who every year do the Operation "Crossing the Straights" During 2013 a 1.1% increase has been observed in passengers making the crossing through the Port of Melilla in relation to 2012 which had a total of 355,316 passengers.

During 2013 a decrease has been produced in vehicles making the crossing, from 10% to in relation to 2012.that is, we have gone from 163,047 to 146,460 units.

The set of goods according to their presentation is as follows:

Loaded and unloaded goods are shown in the following table:

Passenger traffic from the last three years is shown in the following table:

En cuanto al tráfico de vehículos en régimen de pasaje de los tres últimos años se refleja en el cuadro siguiente.

Onboard vehicular traffic over the last three years is shown in the following table:

Año	2011	2012	2013	Variación 12/13
Desembarque procedente de Málaga	14.727	11.913	14.185	19,07%
Embarques destino Málaga	16.696	16.887	18.714	10,82%
Desembarques procedentes de Almería	32.480	41.754	31.943	-23,50%
Embarques destino Almería	12.954	19.270	14.424	-25,15%
Desembarque procedente de Motril	9.831	41.467	38.191	-7,90%
Embarques destino Motril	9.227	31.756	29.003	-8,67%
SUMA	95.915	163.047	146.460	-10,17%

DATOS ECONÓMICOS FINANCIEROS

El ejercicio 2013, definitivamente, se configura como un año de consolidación económica, en el que las medidas adoptadas en ejercicio precedentes han permitido dotar de solidez a la estructura económico financiera de la Autoridad Portuaria, lo que ha permitido mejorar el resultado positivo record del ejercicio precedente, pese a que se registrasen algunos descensos en algunos tráficos. Esta posición financiera firme, sienta las bases para afrontar con solvencia las inversiones y retos futuros.

Así, el resultado del ejercicio mejoró las cifras registradas en 2013 en un 32%, pese a que los tráficos impidieron alcanzar el importe neto de la cifra de negocios del año anterior, y ello fue resultado de una parte del cumplimiento de los compromisos de austeridad, y por otra, de la notable reducción de los gastos financieros soportados por la Autoridad Portuaria, que cayeron un 50% como consecuencia del menor endeudamiento de la entidad y de la favorable evolución de los tipos de interés.

Abundando en el cumplimiento de la senda de austeridad merece destacar la reducción de los otros gastos de explotación en más de un 6% respecto del año 2012, así como la contención de los gastos de personal pese a que en el ejercicio precedente no se abonó la paga extra de navidad.

Fruto de todo lo anterior, es la posición financiera a cierre del ejercicio 2013 que se ve fortalecida con un incremento de los recursos generados por las operaciones, que hacen que se obtenga un fondo de manobra positivo a cierre del ejercicio de unos nueve millones de euros. Esta situación propiciará en los años venideros que se pueda reducir el endeudamiento bancario a largo plazo, y que se puedan acometer sin necesidades de financiación suplementarias las anualidades de inversión previstas, aumentándose no obstante, la autosuficiencia financiera respecto del Sistema Portuario.

INFRAESTRUCTURAS

El puerto ha mantenido un nivel inversión que ha respondido básicamente a mejorar las oferta de infraestructuras al tráfico de pasajeros, dada su gran importancia económica para Melilla, mejorar las instalaciones portuarias para tráfico de

FINANCIAL INFORMATION

The 2013 fiscal year is definitely shaped as a year of financial consolidation in which the measures adopted in previous years have supplied solidity to the Port Authority's financial structure. This has allowed the positive result record to be improved from the previous year, in spite of the fact that some decreases in some traffic are registered. This firm financial position lays the foundation for facing future challenges and investments with solvency.

Thus, the year's results improved the figures registered in 2012 at 32%, in spite of the fact that the trade did not allow the net amount of the business figure to be reached. This was the result of complying with the austerity commitments and also of the notable reduction in financial costs covered by the Port Authority, which fell by 50% as a result of the entity's low level of debt and a favourable evolution of interest rates.

With regards to the compliance with the austerity path, it is worth mentioning the reduction of other operational costs by more than 6% in relation to 2012, as well as the spending freeze on staff in spite of the fact that the previous year the Christmas bonus was not paid.

As a result of the above, it is the financial position at the end of the 2013 fiscal year that is strengthened with an increase in resources generated by the operations which have led to obtaining positive working capital of around nine million euros at the closing of the tax year. In the coming years this situation will contribute to reducing banking debt in the long term and tackling the anticipated annual investments without needing supplementary finance. This, nevertheless, raises the financial self-sufficiency in regards to the Port System.

INFRASTRUCTURES

The port has maintained an investment level that has basically responded to improve the offers of infrastructure to the passenger traffic, due to its great economical importance for Melilla, improving the port facilities for goods traffic and nautical sport services and rehabilitating part of the Chafarinas Islands port of refuge in order to be able to



mercancías y servicios náuticos deportivos y rehabilitar parte del puerto de refugio de las Islas Chafarinas, para poder atender las necesidades de los servicios de defensa y medio ambiente.

REHABILITACIÓN DEL EMBARCADERO DEL PUERTO DE CHAFARINAS

Este proyecto refuerza el embarcadero de Chafarinas con objeto de evitar el inminente colapso de la estructura mediante un paramento vertical de hormigón sobre enrase de grava y recebado del núcleo del embarcadero. En trasdós se coloca escollera de aportación. Se completa la actuación mediante la ejecución de una viga cantil y pavimentación y ampliación de la rampa de varado de embarcaciones ligeras.

Es de destacar en esta obra la actuación medioambiental para reducir el impacto de la misma en la pequeña colonia de *Patella ferruginea* afectada.

Rehabilitar parte del puerto de refugio de las Islas Chafarinas, para poder atender las necesidades de los servicios de defensa y medio ambiente

meet the needs of the defence and environmental services.

RESTORATION OF THE PORT OF CHAFARINAS'S QUAY

This project reinforces the Chafarinas quay in order to avoid the imminent collapse of the structure by means of a vertical concrete face on the levelling of gravel and repriming of the quay's core. Extrados are hung on the contributory breakwater. The action is completed by means of capping beams and paving and extending the port ramp for light vessels. The environmental actions to reduce the impact of these works on the little colony of *Patella ferruginea* affected should be noted.

REMODELLING THE COMMUNAL AREAS IN THE SPACE FOR ESTABLISHMENTS IN THE DRY MARINA IN THE SPORTS PORT OF MELILLA STAGE I: COVERING PLACES

With this project, two of the existing areas in the Sports Port are supplied with metallic structures that support translucent polycarbonate covers, integrated in the environment and improving the conditions of use. As a first step, we requested that all the license holders remove all existing installations from the areas. They had turned these spaces into an uncontrolled and dilapidated extension of the commercial premises.



ACONDICIONAMIENTO DE LAS ZONAS COMUNES DEL ESPACIO DE LOCALES DE LA MARINA SECA DEL PUERTO DEPORTIVO DE MELILLA. FASE I. CUBRIMIENTO DE PLAZAS

Con este proyecto, dos de las plazas existentes en el Puerto Deportivo quedan dotadas de estructuras metálicas que sustentan cubiertas de policarbonato traslúcido, integradas en el entorno y mejorando las condiciones de uso. Como paso previo se procedió a pedir a los concesionarios la retirada de todas las instalaciones existentes en las plazas, que habían convertido estos espacios en una extensión descontrolada y destartada de los locales comerciales.

INSTALACIÓN ELÉCTRICA PARA SUMINISTRO A BUQUES EN EL MUELLE ESPIGÓN DEL PUERTO DE MELILLA

Se dota mediante este proyecto al Muelle Espigón de una instalación de suministro eléctrico en baja tensión a 380 V y 50 Hz que permitirá la reducción de emisiones y vibraciones de los buques atracados en dicho muelle. La instalación consta de un cuadro general de suministro, conducciones y cuadro de tomas compuesto por tres grupos de tres conectores unipolares provistos de clavija SP y sistema de enclavamiento electromecánico por anillo de rotación. (Obra cofinanciada con Fondos Feder)

ELECTRIC FACILITY FOR SUPPLYING SHIPS IN THE BREAKWATER DOCK IN THE PORT OF MELILLA

A low voltage electricity supply facility (380V and 50Hz) is provided to the Breakwater Dock by means of this project. This will allow the reduction of emissions and

Rehabilitation of part of the port of refuge of the Chafarinas Islands in order to be able to serve the needs of the defence and environmental services

vibrations from the ships berthed at said dock. The facility consists of a mains supply, conductions and a mains power point made up of three groups of three unipolar connectors supplied with SP plugs and a rotating ring electromechanical locking system. (Works co-financed with ERDF funds.)

CURTAIN WALL ON THE INSIDE OF THE TERMINAL BUILDING AND ACCESS GANGWAY TO THE CURRENT BOARDING GANGWAY LOCATED IN THE RIBERA II DOCK IN THE PORT OF MELILLA

The action consists of segregating the controlled area in the passenger terminal. To that effect, a 6 metre high curtain wall and openings of 9.50m, supplied with four interior doors for controlling the flow of passengers. The action is completed with a new access to the Ribera II dock's gangway, gaining important space up to the currently unused one in the denominated pre-boarding area (Works co-financed with Poctefex PLATEMES funds).

REHABILITATION AND IMPROVEMENT OF MINOR BOARDING PLATFORM'S ROADS IN THE PORT OF MELILLA.

The wearing course has been improved on the main roads and manoeuvre areas of the Minor Boarding Platforms by means of type LB3 bituminous slurry, made up of a homogenous mix of bituminous emulsion and contribution fillers, with a surface area of 174,000 m², forming, once the water it contains is eliminated, an asphalt mortar that confers non-slip and waterproof characteristics to the surface as well as a uniform appearance.

MODIFICATION OF THE FISHING DOCK'S ESPLANADE

The Fishing Dock has maintained a constant evolution since the S. XX. From a single covered area for boat anchoring, commercial port, fishing port and the current nautical and sports port. The area needed a new action bearing in mind its strategic location in the port-city environment. The project joins existing deteriorated road surfaces, authorises a pedestrian area by means of cobbles, lights and urban furniture and recovers the old train tracks, creating a more pleasant space, integrating this port area with a part of the city that has already been reformed and modernised.

MURO CORTINA EN EL INTERIOR DEL EDIFICIO TERMINAL Y PASARELA DE ACCESO A LA PASARELA DE EMBARQUE ACTUAL SITUADA EN EL MUELLE DE RIBERA II DEL PUERTO DE MELILLA

La actuación consiste en una segregación de la zona controlada de la terminal de pasajeros. A tal efecto se diseña un muro cortina de 6 metros de altura y vanos de 9,50 m. dotándose de cuatro puertas interiores para control del flujo de pasajeros. Se completa la actuación con un nuevo acceso a la pasarela del muelle de Ribera II ganando un importante espacio hasta el presente inutilizado en la denominada zona de pre-embarque (Obra cofinanciada con fondos Poctefex- PLATEMES).

REHABILITACIÓN Y MEJORA DE VIALES DE LA DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES DEL PUERTO DE MELILLA

Se ha mejorado la capa de rodadura de los viales y zonas de maniobra principales de la Dársena de Embarcaciones Menores mediante aplicación de lechada bituminosa tipo LB3, constituida por una mezcla homogénea de emulsión bituminosa y filleres de aportación, con una dotación de 10 kg/m², formando, una vez eliminada el agua que contiene, un mortero asfáltico que confiere a la superficie tratada características antideslizantes, impermeabilidad y aspecto uniforme.

HABILITACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA DÁRSENA DE PESQUEROS

La Dársena de Pesqueros ha mantenido una constante evolución desde el S. XX. Desde una única zona abrigada para fondeo de barcas, puerto comercial, puerto pesquero y el actual náutico-deportivo. La zona reclamaba una nueva actuación habida cuenta su ubicación estratégica en el entorno puerto-ciudad. El proyecto unifica los pavimentos deteriorados existentes, habilita una zona peatonal mediante adoquinado, luminarias y mobiliario urbano y recupera las antiguas vías del tren, creando un espacio más agradable, integrando esta zona portuaria con una parte de la ciudad que ya había sido reformada y modernizada.

El puerto ha mantenido un nivel inversión que ha respondido, básicamente, a mejorar las oferta de infraestructuras al tráfico de pasajeros

DEMOLICIÓN DEL CUERPO ESTE Y CENTRAL DE LA ANTIGUA ESTACIÓN MARÍTIMA Y LA TORRE DEL RELOJ DEL PUERTO DE MELILLA.

Con objeto de incrementar la superficie de operaciones, se procede a la demolición parcial de la Antigua Estación Marítima (Cuerpo Central y Cuerpo Este) así como de la Torre del Reloj hasta rasante, pero debido a la carencia de espacios para oficinas en el interior de la Zona de Seguridad del Puerto se conserva el Cuerpo Oeste (ejecutándose un cerramiento lateral), que estaba en muchísimas mejores condiciones que la parte demolida (Obra cofinanciada con fondos Poctefex- PLATEMES).



DEMOLITION OF THE EASTERN AND CENTRAL BODY IN THE OLD MARITIME STATION AND THE CLOCK TOWER IN THE PORT OF MELILLA.

In order to increase the operation surface, a partial demolition of the Old Maritime Station is required (Eastern and Central body) as well as the Clock Tower, but due to the lack of space for offices on the inside of the Port's Security Area the West Body is conserved (creating a lateral enclosure) which was in much better conditions than the demolished part (works co-financed by Poctefex-PLATEMES funds).

After demolishing the Maritime Station a multiuse esplanade is expected. It will be located in the port's most important centre, well connected to the access roads to the passenger terminal's docks, the Florentina access control point, the Villanueva roads, the north eastern docks and breakwater, with a considerable improvement of the interconnection and accessibility between the port's storage, transit and manoeuvre areas.

Una vez demolida la Estación Marítima está prevista una explanada multiusos, ubicada en el centro neurálgico del puerto, bien comunicada con los viales de acceso a los muelles de la terminal de pasajeros, el punto de control de accesos de Florentina, los viales Villanueva, muelles Nordeste I y Espigón, con una mejora considerable de la interconexión y accesibilidad entre las zonas de almacenaje, tránsito y maniobra del puerto.

Esta zona pavimentada de aproximadamente 1.800 m², permitiría unificar la ubicación de las mercancías que se transportan en bateas a una zona cercana a las zonas de control y acceso a los buques, con menores tiempos de transporte con las cabezas tractoras (mucho más cercana que las existentes en nordeste II y Nordeste III), permitiendo liberar los tacones de los muelles Ribera I y Ribera II de las mercancías que allí se depositan y que interfieren con las actividades ordinarias portuarias.

Finalmente, la experiencia obtenida durante la OPE ha puesto de manifiesto la falta de zonas de esperas previas al embarque para los vehículos que realizan la línea Melilla-Motril. La explanada, resultado de la demolición, durante la OPE permitirá contar con una zona de estacionamiento y acumulación de vehículos, descongestionando los circuitos de acceso a los muelles Ribera I y Ribera II, así como el aparcamiento público de la nueva estación marítima y sus viales.

OPTIMIZACIÓN DE LOS ATRAQUES EN DÁRSENA VILLANUEVA DEL PUERTO DE MELILLA

Se prolonga la pasarela existente en el Muelle de Ribera II hasta su interconexión con la del Muelle Nordeste I mediante estructura formada por pilas de hormigón, vigas pretensadas y cubierta de perfilera metálica. Se completa la actuación con la adquisición de un nuevo finger cuyo rango de operación abarca desde la cota +6,50 m. hasta la cota +14,50m. Con esta obra se interconectan los tres muelles destinados tráfico de pasajeros con la estación marítima (Obra cofinanciada con fondos Poctefex- PLATEMES).

CONTROL DE ACCESOS EN EL PUERTO DEPORTIVO

Se renueva el control de accesos al aparcamiento del Puerto Deportivo y se dota tanto los pantalanes como la propia dársena de un nuevo sistema de control para acceso de vehículos y usuarios. Se completa la actuación mediante el tendido de red de comunicaciones. (Obra cofinanciada con fondos Poctefex- PLATEMES).

NUEVO PANTALÁN FLOTANTE EN LA DÁRSENA DE PESQUEROS DEL PUERTO DE MELILLA

La actuación de habilitación de la Explanada de la Dársena de Pesqueros se completa con la instalación, a lo largo del cantil del muelle, de un pantalán flotante de 3 m. de anchura y 70 m. de longitud, para embarcaciones de hasta 8 m. de eslora y 3 m. de manga. El pantalán quedará dotado de los elementos de atraque y unas torres de servicios modernas y funcionales (Obra cofinanciada con fondos Poctefex- PLATEMES).

The port has maintained an investment level that has basically responded to improve the offers of infrastructure to the passenger traffic

This paved area of around 1,800m² would allow the location of the goods transported in punts to be joined to an area close to the control and ship access areas. This will allow reduced transport time with the traction heads (much closer than the existing ones in Northeast II and Northeast III), allowing the release of

the dock's heels in Ribera I and Ribera II from the goods that are deposited there and which interfere with the normal port activities.

Finally, the experience obtained during the OPE has shown a lack of waiting areas prior to embarking for the vehicles on the Melilla-Motril line. The esplanade, result of the demolition, during the OPE will allow for a parking and vehicle accumulation area, clearing up the access circuits to the Ribera I and Ribera II docks, as well as the public parking at the new maritime station and its roads.

OPTIMISING THE BERTHS IN THE VILLANUEVA DOCK IN THE PORT OF MELILLA

The existing gangway in the Ribera II Dock is extended to its connection with that of the Northeast Dock by means of a structure formed by concrete pillars, prestressed girders and a metal framing roof. The action is completed with the acquisition of a new passenger walkway whose operational range covers from the 6.5m quota to the 14.5m quota. With these works the three passenger traffic docks will be connected to the maritime station (works co-financed by Poctefex-PLATEMES funds).

ACCESS CONTROL IN THE SPORTS PORT

The access control to the Sports Port parking is renovated and is supplied with both quays and its own dock with a new control system for vehicle and user access. The action is completed by means of laying a communication network (Works cofinanced by Poctefex-PLATEMES funds).

NEW FLOATING QUAY IN THE FISHING DOCK IN THE PORT OF MELILLA

The modification of the Esplanade in the Fishing Dock is completed with the installation of a 3m wide and 70m long floating quay the length of the dock's ledge, for boats of up to 8m in length and 3m in width. The quay will be supplied with the berthing elements and some modern and functional service towers (Works co-financed by Poctefex-PLATEMES funds).



DOMINIO PÚBLICO

Durante el año 2013, la principal actuación realizada por la Autoridad Portuaria, destinada a la mejora, revitalización y fomento de las ocupaciones de Dominio Público Portuario, la constituye la inversión realizada en la zona comercial de la Dársena de Embarcaciones Menores (Puerto Deportivo), propiciando un ambiente de terrazas más acorde con las necesidades de los usuarios de dicha zona, mediante una reforma profunda de las mismas, que les confiere más espacio y luminosidad, además de otras mejoras de iluminación general y seguridad. Consecuencia de ello es el mantenimiento de las ocupaciones que ya existían, además de la expectativa de incremento de las mismas durante el año 2014.

En cuanto a los atraques del Puerto Deportivo, se mantiene el alto nivel de ocupación de años anteriores.

La ocupación y rentabilización de la Marina Seca y Cargadero de Mineral, parte marítima, sigue siendo retos pendientes, que podrán abordarse con serias expectativas de concesión una vez sea aprobado el Plan Especial del puerto.

La Galería de Servicios del Cargadero de Mineral, parte terrestre, sigue presentando un nivel de ocupación cercano al 100%, existiendo además una gran demanda de ocupaciones en dicha zona, y las concesiones en el Puerto Comercial se encuentran estabilizadas, aunque se manejan diversas opciones de nuevas ocupaciones para el futuro, especialmente tras la reducción de las tasas de ocupación aprobadas recientemente.

Por ello, el dominio público portuario irá aumentando razonablemente, y se espera que en los próximos años, con el posible concurso para la concesión del conjunto del puerto deportivo, se favorezca tanto la inversión privada como el incremento de los ingresos por ocupación, rentabilizando de esa forma nuestros activos, y una reducción de los gastos de explotación, lo que contribuirá a mejorar la situación económica y financiera de la Autoridad Portuaria.

PUBLIC DOMAIN

During 2013, the main action carried out by the Port Authority, designed for improvement, revitalisation and the development of the activities of the Port's public, constituting the investment made in the commercial area of the Minor Boarding Platforms (Sports Port), contributing to a environment of terraces more in keeping with the users' needs in said area, be means of their thorough reform which will give them more space and light in addition to other improvements for general lighting and security. The result of which is the maintaining of the already existing activities, in addition to their expected increase during 2014.

In regards to the Sports Port's berths, the high level of occupation from previous years is maintained.

The occupation and capitalization of the Dry Dock and the maritime part Mineral Loading Bay, continue to be pending challenges that will be approached with serious expectations for concession, once the port's Special Plan is approved.

The Service Gallery in the Mineral Loading Bay, which is partly on land, continues to present an occupation level close to 100%. There is also a great demand for occupation in said area and the concessions in the Commercial Port are stable, although various options for new occupations are driven for the future, especially after the reduction of the recently approved occupation rates.

Therefore, the port's public domain will continue to reasonably increase, and it is hoped that over the next years, with the possible competition for the awarding of the whole sports port, will benefit from both private investment and the increase of income from occupation, thus making our assets profitable and reducing operational costs, which will contribute to improving the Port Authority's financial situation.

En el ejercicio de 2.013 la utilización del dominio público portuario ha experimentado una ligera caída, lo que ha supuesto un descenso en la facturación anual en un porcentaje del 6 % en relación con el ejercicio de 2.012. En total se han otorgado las siguientes autorizaciones y concesiones:

In the 2013 fiscal year, the port public domain's use has experienced a slight fall, which supposes a descent in the annual turnover by 6% in relation to the 2012 fiscal year. In total the following authorisations and awards have been given:

	Nombre del titular	Ubicación	Actividad
C	Berdoflo, S.L.	Locales 25-25 P. Deportivo	Sala de Bingo
C	Ciudad Autónoma Consejería Presidencia	Local 5 Cargadero Mineral	Actividades Socio Culturales
C	Ciudad Autónoma Consejería Presidencia	Local 6 Cargadero Mineral	Orientación Académico Profesional
C	Ciudad Autónoma Consejería Presidencia	Local 15 Cargadero Mineral	Promoción Actividades Culturales
C	Antonia Arjonilla Gajete	Trastero 6 P. Deportivo	Almacén
C	Ciudad Autónoma Direcc. Gral. Fondos Europeos	Local 34 Cargadero Mineral	Oficinas
C	Carlos Lorente García	Local 3 Cargadero	Café-Bar
C	Carlos Lorente García	Terraza local 3	Café-Bar
C	Suliman Ouaali Arras	Terraza Local 1 Cargadero	Café-Bar
C	INMUSA	Local 13 Cargadero	Oficinas
A	Salvador Fernández Rodríguez	Local 3 Edf. Florentina	Café-Bar
C	Carmelo Martínez Rodríguez	Local 5 antigua Estación	Oficina Consignatario de buques
C	CABLEMEL, S.L.	Canalizaciones de datos	Servicios de Telecomunicaciones
C	Gestión de Tributos y Recaudación	Local 32 Cargadero	Desarrollo de Software
A	FSC-CCOO	Local 23 Cargadero	Actividad Sindical
A	Ciudad Autónoma Consejería Fomento	Superficie Marina Seca	Escuela de Vela
C	Federación Melillense de Actividades Subacuáticas	Superficie Marina Seca	Almacén Material de Buceo
C	Ciudad Autónoma Consejería Medio Ambiente	Superficie Plaza Puente Mineral	Exposición Locomotora
C	Ciudad Autónoma Consejería Presidencia	Locales 29-31 Cargadero	Oficinas Reprografía

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

A lo largo del ejercicio 2013 se ha realizado una revisión de la metodología de elaboración y estudio de los objetivos de la Autoridad Portuaria en el marco del Plan de Empresa, así como la implementación de un nuevo mecanismo de verificación y control de las actuaciones, más ágil y austero, sin perjuicio de continuar con la gestión de una completa cobertura de nuestras áreas de gestión.

FONDOS EUROPEOS

Durante el ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla, ha colaborado con el Órgano Intermedio Puertos del Estado en la implementación del Plan de Acción que sobre el Sistema Portuario se puso en marcha con respecto al Plan de Control IGAE 2012.

En el proceso de solicitud de reembolso de certificación de gasto del Programa Operativo FEDER 2007-2013 (en las solicitudes presentadas y auditadas a cierre del ejercicio)

STRATEGIC PLANNING

Over the 2013 fiscal year, a revision of the creation methodology has been conducted along with a study of the Port Authority's objectives within the framework of the Company Plan, as well as implementing a new verification mechanism and action control, more quickly and efficiently, notwithstanding the continued management of a complete coverage of our management areas.

EUROPEAN FUNDING

In the 2013 financial year, the Port of Melilla Authority has worked with Intermediary Body for State Ports to implement the Action Plan which started based on the Port System with respect to the IGAE 2012 Control Plan.

In the process for requesting the cost certification refund from the ERDF 2007-2013 Operative Programme (in the requests submitted and audited at the end of the fiscal year), 11.76 million euros have been reached which supposes

ha alcanzado los 11,76 millones de euros, lo que supone una subvención neta líquida de 9,41 millones de euros. Estos importes suponen un 96,00 % del total de ayuda del programa, netamente por encima de la senda financiera considerada según la regla n+2.

Durante este ejercicio es remarcable la práctica terminación de las gestiones del cierre final y cobro del saldo del Programa Operativo Integrado de Melilla FEDER 2000-2006 que alcanzó un importe de 6.461.000 Euros y que se cerrará con el último cobro por liquidación de 323.050 Euros.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

En el ámbito de la informática y las comunicaciones, este año se ha centrado en la creación de nuevas aplicaciones de control económico-financiero y para el entorno portuario, en el afán de convertir a esta Autoridad Portuaria en ventanilla única y principal coordinador del sector portuario.

En materia económico-financiera se ha creado un nuevo sistema de inventario y activos fijos que permite llevar un seguimiento exhaustivo del inmovilizado del puerto, así como de sus amortizaciones acumuladas y de los activos dados de baja

en un determinado año o mes. Así mismo, y para concluir el apartado de seguimiento y control de deuda, se ha puesto en funcionamiento un nuevo módulo de control de recargos generados por facturas vencidas.

A nivel de armonización de procedimientos, se ha instaurado un sistema de comunicación entre el departamento de explotación y el de facturación, que permite una facturación más ágil y eficiente, generando un mejor flujo de caja y posibilitando el control, a día vencido, de barcos, pasajeros y mercancías. Siguiendo con este proceso, se ha implantado un sistema de control de pasajeros, tanto de embarque como de desembarque, que permite, cruzando información de sobordos y manifiestos aduaneros, detectar discrepancias y agilizar la labor de consignatarios, navieras y Autoridad Portuaria. También se ha implantado una nueva aplicación de declaraciones de mercancías peligrosas. Mediante este aplicativo, se cumple con el Real Decreto 145/89, 1593/10 y 1334/2012 así como la orden ministerial FOM/1194/2011 y se da un paso más en la función del puerto como ventana única de comunicación y cooperación de los agentes portuarios.

Como todos los años, y como aplicación clave en el funcionamiento del puerto, se han instaurado nuevos flujos de gestión documental. En este caso, se han puesto en funcionamiento los flujos de renunciaciones, traspasos y convenios junto con la posibilidad de crear expedientes sancionadores generales.

a liquid net subsidy of 9.41 million euros. These amounts are 96.00 % of the total programme assistance, clearly above the financial estimates considered in accordance with the n+2 regulation.

During this financial year, the near termination of the final closing operations and receiving the payment from Melilla's ERDF Integrated Operational Programme 2000-2006 which reached an amount of 6,461,000 euros and which will close with the final liquidation payment of 323,050 euros can be considered remarkable.

INFORMATION AND COMMUNICATION SYSTEMS

In regards to technology and communications, this year has been focused on creating new financial control applications in the port environment, hoping to make us a one-stop-shop and main coordinator in the port sector.

In relation to finance and economy, a new inventory and fixed asset system has been created to allow for the exhaustive monitoring of the port's capital assets, as well as of its accumulated repayments and of its derecognised assets in a given month or year. Furthermore, and to conclude the section on debt monitoring and control, a new module has been installed for the control of surcharges generated by overdue invoices.

On a procedure coordination level, a communication system between the operations department and the invoice department has been set up to allow for a more agile and efficient invoicing, generating increased cash flow and make the control of passenger and goods ships possible at the close of business on each day. Continuing with this process, a passenger control system has been introduced, both boarding and alighting, that allows for detecting discrepancies and the acceleration of the consignee's, shipping companies' and Port Authority's work, by exchanging information on cargo lists and customers reports. A new application for declaration of dangerous goods has also been introduced. By means of this application, the Royal Decree 145/89, 1593/10 and 1334/2012 as well as the ministerial order FOM/1194/2011 is complied with. A step forward is also taken in the port's function as a one-stop-shop for communication and cooperation for port agents.

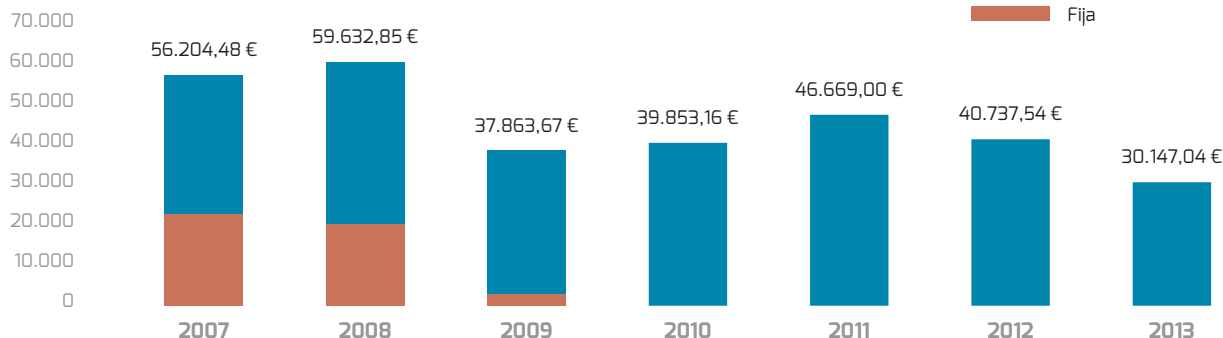
In technology and communications, this year has been focused on creating new financial control applications in the port environment

Like every year, and as a key application in the port's functioning, new lines of documentation management have been installed. In this case, lines of renunciaciones, transfers and agreements have been put in place, along with the possibility of creating general sanctioning records.

Finalmente, indicar el nuevo y ventajoso contrato de telecomunicaciones, con una duración de cuatro años, suscrito con un operador de reconocido prestigio internacional. Este contrato posibilitará a la Autoridad Portuaria contar con más y mejores servicios y líneas, reduciendo considerablemente los costes.

Finally, the new and advantageous telecommunications contract, with a duration of four years, signed with an internationally prestigious operator. This contract will make it possible for the Port Authority to provide more and better services and lines, considerably reducing the costs.

Evolución coste / Cost evolution



CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

La Autoridad Portuaria establece una serie de líneas estratégicas de actuación enfocadas a incrementar el nivel de competitividad del Puerto de Melilla respecto a otros puertos vecinos. Éstas se articulan en torno a la calidad de los servicios, la eficacia, la adecuación de infraestructuras y la seguridad de la mercancía. Para afrontar el reto de la mejora continua este organismo aboga por la certificación en el Sistema de Calidad ISO 9001, que actualmente cubre los servicios de "gestión de contenedores".

Enmarcado en su afán por consolidarse como puerta de entrada del Sur de Europa al mercado del Norte de África, trabaja durante años para lograr la autosuficiencia económica, siempre bajo el prisma de la sostenibilidad y la preservación del medio ambiente. El continuo incremento del tráfico portuario, junto con el déficit de suelo industrial en la ciudad, motiva a la Autoridad Portuaria a afrontar el proyecto de ampliación de la zona de servicio del puerto. Este proyecto se considera como el eje principal del Plan Director de la Autoridad Portuaria, el cual, está exento de tramitación ambiental estratégica según BOE de 5 de julio de 2013. Esto ha sido fruto de un intenso trabajo de justificación del proyecto dentro de un marco de actuación de ámbito territorial reducido y un nivel de integración medioambiental, que podrá ser estudiado con mayor detalle, en el Proyecto de Ampliación del puerto. No obstante, la Autoridad Portuaria es consciente que el mayor problema ambiental que generará la ampliación del puerto, se relaciona, entre otros, con la ocupación parcial de la escollera exterior por una población del molusco *Patella ferruginea*, especie clasificada en peligro de extinción según el Catálogo Español de Especies Amenazadas y que cuenta con una estrategia de conservación aprobada por la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente en mayo de 2008. Es por ello que la Autoridad Portuaria lleva trabajando

QUALITY, ENVIRONMENT AND PREVENTION OF OCCUPATIONAL RISKS

The Port Authority establishes a series of strategic actions lines focused on increasing the level of the Port of Melilla's competitiveness in comparison with neighbouring ports. These lines are brought together around the quality of service, efficiency, adaptation of infrastructures and goods security. To face the challenge of continuing improvement, this body advocates the certification in the ISO 9001 Quality System, which currently covers the "container management" services.

Framed in its desire to be consolidated as Southern Europe's entrance port for the North African market, it has worked years in order to achieve financial self-sufficiency, always from the point of view of sustainability and environmental conservation. The continued increase of port traffic, along with the industrial area deficit in the area, motivates the Port Authority to face the expansion project in the port's service area. This project is considered the main axis for the Port Authority's Management Plan, which is exempt from strategic environmental proceedings according to the BOE of 5 July 2013. This has been the fruit of an intense task for justifying the project within an action framework in a reduced territorial area and of a level of environmental integration that will be able to be studied in more detail in the Port Expansion Project. However, the Port Authority is aware that the greatest environmental problem that the port expansion will generate, is related to (among other things), the partial occupation of the exterior breakwater by a population of the mollusc *Patella ferruginea*, an endangered species according to the Spanish Catalogue of Endangered Species and one that has a conservation strategy approved by the Sectoral Conference for Environment in 2008. It is because of this that the Port Authority has spent many years studying this spe-

en el estudio de esta especie desde hace años, en colaboración, entre otros, con la Universidad de Granada con la que firmó un convenio de colaboración para la realización del "Estudio para la Conservación de las Poblaciones de Patella ferruginea en Melilla ante futuras obras de ampliación del Puerto". Estudio que finalizó a lo largo del 2013 y cuyos resultados se pueden encontrar en la web: www.puertodemelilla.es.

Relacionados con la Patella Ferruginea, resaltar las obras de "Rehabilitación del embarcadero del Puerto de Chafarinas", en la que se trasladaron ejemplares de esta especie siguiendo un Plan de seguimiento y vigilancia ambiental aprobado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y por el Organismo Autónomo Parques Nacionales.

Resaltar, por otro lado, la ejecución de las obras del proyecto "Puerto verde" que ha habilitado una instalación eléctrica capaz de suministrar electricidad a buques en el muelle Espigón. De esta manera no es necesario el funcionamiento de los motores auxiliares de los buques durante su estacionamiento en puerto, reduciendo las vibraciones y las emisiones de gases contaminantes e incrementando la eficiencia energética.

Aprovechando sus características físicas, geográficas y estratégicas, y dentro del marco del puerto como factor determinante en el desarrollo económico de la ciudad y puerta de Europa en África, la Autoridad Portuaria es coordinadora del Proyecto medioambiental Nereidas, el cual es cofinanciado en un 50% por la Unión Europea y se engloba dentro del marco de objetivos de la red Transeuropea de Transporte (Ten-T) de reducción de las emisiones de CO². Nereidas tiene como objetivo clave desarrollar a través de tecnologías biológicas, sensores y métodos numéricos, una herramienta de normalización para la aplicación de medidas preventivas y compensatorias mitigadoras del daño al medio ambiente relacionado con el transporte y la actividad portuaria.

Dentro del compromiso que la Autoridad Portuaria tiene con el medio ambiente y la seguridad y salud de sus trabajadores, resaltar el trabajo que realiza diariamente para mantener el Sistema Integrado de Gestión Medioambiental y de la Seguridad y Salud en el trabajo, implantado desde el 2012 y certificado año tras año por la empresa DNV según las normas de referencia UNE- EN- ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007.

Respecto a su compromiso de transparencia adquirido hace varios años, destacar la publicación por tercer año consecutivo de la Memoria de Sostenibilidad del Puerto de Melilla, memoria cuyo objetivo no es otro que dar cuentas, a todo el personal interesado, de su gestión y el compromiso de la Autoridad Portuaria de trabajar para y por el interés de la ciudad.

Por último, destacar la Bandera Azul otorgada al Puerto Deportivo un año más, distintivo concedido, por la Fundación Europea de Educación Ambiental, a las playas y puertos que

Destacar la Bandera Azul otorgada al Puerto Deportivo un año más, distintivo concedido, por la Fundación Europea de Educación Ambiental



cies, in collaboration with the University of Granada (among others) who a collaboration agreement was signed with for the "Study for the Conservation of the Patella ferruginea Population in Melilla in the face of future port expansion works" ("Estudio para la Conservación de las Poblaciones de Patella ferruginea en Melilla ante futuras obras de ampliación del Puerto"). The study was conducted during 2013 and its results can be found here: www.puertodemelilla.es.

In regards to the Patella Ferruginea, the "Rehabilitation of the quay at the Port of Chafarinas", in which specimens of this species were moved following a Monitoring and Environmental Surveillance Plan approved by the Ministry of Agriculture, Food and Environment and by the Autonomous Body of National Parks.

Additionally, the execution of the "Green Port" project's works which have authorised an electrical installation capable of supplying electricity to ships in the breakwater dock. In this way, the functioning of the ships' support motors during their stay in the port is not necessary. This reduces vibrations and contaminating gas emissions and increase energy efficiency.

Making the most of its physical, geographical and strategic characteristics, and within the port's framework as a determining factor in the financial development of the city and as Europe's door in Africa, the Port Authority is coordinator of the Nereidas Environmental Project, which is 50% co-financed by the European Union and is encompassed within



We should highlight the Blue Flag awarded to the Sports Port for another year, a badge given by the European Environmental Education Foundation

the Trans-European Transport Networks' objectives framework for the reduction of CO2 emissions. Through biological technology, sensors and numeric methods, Nereidas aims to develop a normalisation tool for the application of preventative, compensatory and mitigating measures for damage to the environment related to transport and port activity.

Within the Port Authority's commitment to the environment and the health and safety of its workers, the work carried out daily for maintaining the Integrated System of Environmental Management and that of Health and Safety in the workplace, in place since 2012 and certified year after year by DNV in accordance with the UNE- En- ISO 14001:2004 and OHSAS 18001:2007.

In relation to its commitment to transparency acquired a few years ago, it is worth highlighting the publication of the Port of Melilla's Sustainability Report for the third consecutive year, which aims to explain to all interested personnel its management and the Port Authority's commitment to working for and on behalf of the city's interests.

Finally, we should highlight the Blue Flag awarded to the Sports Port for another year, a badge given by the European Environmental Education Foundation to those beaches and ports that comply with a series of environmental and safety requirements such as awareness days in schools, delivery of documents of good environmental practice to its users, modifications of infrastructure to improve accessibility, correct waste management etc.

cumplen una serie de requisitos medioambientales y de seguridad, tales como jornadas de sensibilización con colegios, entrega de documentación de buenas prácticas ambientales a los usuarios, modificaciones de infraestructuras para favorecer la accesibilidad, correcta gestión de residuos etc.

PROTECCIÓN/SECURITY

En este ejercicio, con la implantación del Plan Protección del Puerto (PPP) y su revisión por el Ministerio del Interior, la Autoridad Portuaria ha dado un paso en adelante en la mejora de la protección del puerto. Además, se han complementado estas actuaciones con la revisión de las distintas acreditaciones de acceso a zonas restringidas del PPP, aparcamientos restringidos y puesta en marcha de tarjetas personalizadas de acceso para control de las zonas restringidas y, a petición del Ministerio Interior, la exigencia a las empresas ubicadas en las zonas restringidas de mayor nivel de riesgo, para su adaptación e integración a los niveles de seguridad demandados por el PPP. Se han realizado dos convocatorias del Comité Consultivo de Protección del Puerto de Melilla (CCPPM) para analizar la evaluación de los resultados obtenidos tras la implantación del PPP.

En cumplimiento del PPP y de los distintos Planes de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP) se han realizado ejercicios, prácticas y realizado las Auditorías externas establecidas en los planes de protección para las instalaciones portuarias

SECURITY

In this fiscal year, with the introduction of the Port Security Plan (PPP) and its revision by the Ministry of Interior, the Port Authority has taken a step forward in the improvement of the port's security. In addition, these actions have been complemented with the revision of the different access accreditations to areas restricted in the PPP, restricted parking and the introduction of personalised access cards in order to control the restricted areas and, on the request of the Ministry of Interior, the requirement for the companies located in the restricted areas of greater risk to adapt to and integrate the security levels demanded by the PPP. The Consultative Committee for the Protection of the Port of Melilla (CCPPM) has called two meetings to analyse the evaluation of the results obtained after the introduction of the PPP.

In compliance with the PPP and with the different Security Plans for Port Security (PPIP), exercises and drills have been performed and the external audits established in the protection plans have been conducted for the authorised port facilities and the internal audits for the facilities managed by the Port of Melilla Authority. In addition, all the person-

concesionadas y las internas para las instalaciones gestionadas por la Autoridad Portuaria de Melilla. Además, todo el personal de la Di-

visión de Seguridad ha realizado y superado el curso de actualización de Oficiales de Protección de Instalación Portuaria (OPIP)

Se han reforzado y realizado estudios estadísticos de las incidencias realizados por el Centro de Control, de las visitas de personas y vehículos partes de incidencias realizados por la policía portuaria al objeto contar con datos fundamentales para la toma de decisiones.

En respuesta a las actuaciones que se derivan del cumplimiento de los distintos Planes de Protección, se han llevado a cabo las gestiones oportunas en la recopilación de la "Información previa de llegada a puerto de buques procedentes de puertos no sujetos al PBIP".

SEGURIDAD/SAFETY

La Autoridad Portuaria ha abordado la sexta revisión del Plan de Emergencia Interior (PEI) para adaptarlo a las recomendaciones hechas por la Dirección General de Protección Civil y se han revisado los Planes de Autoprotección de las empresas concesionarias, el PEI del puerto, y verificado el correcto funcionamiento de los sistemas contraincendios, extintores y protocolo de coordinación de incidencias con los bomberos de la Ciudad Autónoma.

También se han realizado simulacros y ejercicios sobre PEI en colaboración con las empresas concesionarias y Cuerpo de Bomberos como el denominado "Prácticas de acceso y Operatividad ante accidentes del cuerpo de Bomberos" o el realizado con ENDESA.

Se han mantenido las reuniones del Comité de Autoprotección del Puerto con la finalidad de analizar las incidencias y respuestas acontecidas durante el año e implantado el programa informático IMOWEB para la gestión en materia de mercancías peligrosas.

Se ha supervisado y realizado revisiones de los medios radiológicos empleados en la seguridad de embarque/desembarque de la Terminal de Pasajeros, así como las revisiones de ascensores, escaleras mecánicas, depósitos de agua, centros de transformación eléctrica, cámaras de vigilancia, vallados perimetrales, sistemas de extinción etc.

RECURSOS HUMANOS

Con referencia al personal fuera de convenio, de acuerdo con las necesidades del servicio, el Consejo de Administración aprobó un nuevo organigrama cuyo objeto es la reorganización del Departamento de Infraestructuras, en consonancia con la estructura aprobada dentro del marco de actuación autorizado.

Podemos afirmar que el Puerto de Melilla está mejor preparado económicamente para acometer los retos que le depare el futuro

nel from the Security Division have taken and passed the Protection Officials of Port Facility (OPIP) refresher course.

The statistical studies conducted by the Control Centre on people and vehicles visiting the port have been reinforced and carried out. The port police compiled incident reports with the aim of collecting fundamental data for decision making.

In response to the actions that have arisen from the achievement of the different Security Plans, suitable actions have been carried out with regards the compiling of 'information prior to arrival in the port about vessels coming from ports that are not subject to PBIP'.

SAFETY

The Port Authority has addressed the sixth revision of the Internal Emergency Plan (PEI) in order to adapt it to the recommendations made by the General Directorate of Civil Protection. The license holding companies' Self-protection Plans have also been revised along with the Port's PEI and the correct functioning of the fire prevention system (extinguishers and fire coordination protocol with the Autonomous City's fire-fighters) has been verified.

PEI drills and simulations have also been carried out in collaboration with the license holding companies and the Fire-fighting Body such as the "Access Practices and Effectiveness in the face of Accidents of the Fire-fighting Body" or that carried out with ENDESA.

Meetings with the Port's Self-protection Committee have been maintained in order to analyse the incidents and responses that have occurred over the year and that have been introduced in the computer programme IMOWEB to manage dangerous goods.

Revisions to the radiological means employed by security when boarding or alighting in the Passenger Terminal have been effected and supervised, as well as revisions of lifts, escalators, water tanks, transformer rooms, security cameras, perimeter fences, extinguishing systems among other things.

HUMAN RESOURCES

In regards to personnel who are not under contract, in accordance with the needs of the service, the Administrative Council approved a new organisation chart which aimed to reorganise the Infrastructure Department in line with the structure approved within the authorised action framework.

In the application and development of the model of management by skills introduced in the second Collective Agreement, training continues to be the leverage for the employee's professional and financial development:

1. Culminating the objective of remunerating all employees on the level of their personal skills profile depending on the needs of the organisation and availability of the wage bill.
2. Maintaining the service made up of the e-learning training platform of the Port System, including free participation for employees in tutoring and evaluation in training activities.

En aplicación y desarrollo del modelo de gestión por competencias implantando en el II Convenio Colectivo, la formación sigue siendo la palanca del desarrollo profesional y retributivo del empleado:

1. Culminando el objetivo de retribuir a todos los empleados en el nivel de su perfil competencial personal en función a las necesidades organizativas y disponibilidad de masa salarial.
2. Manteniendo el servicio constituido por la plataforma de formación e-learning del Sistema Portuario, incluida la contratación gratuita para el empleado de la tutorización y evaluación de las acciones formativas.

Por otra parte es de mencionar la aplicación a todos los colectivos de las medidas de austeridad y de contención del gasto, cuya máxima expresión se cifra en:

1. La reducción del presupuesto y de los salarios por aplicación del Real Decreto Ley 8/2010.
2. La congelación de la oferta de empleo público fijo.
3. La congelación de la cifra de plantilla media anual del personal con contratos de carácter temporal.
4. La progresiva disminución de la plantilla media total de la Autoridad Portuaria.

En este contexto de austeridad, la Autoridad Portuaria mantiene su línea estratégica de potenciar las jubilaciones parciales de aquellos empleados fijos que puedan ser relevados por otros que ya mantienen una relación laboral temporal y es necesaria su continuidad, con el consiguiente ahorro en el gasto.

Por último, es de resaltar, en su línea de responsabilidad social corporativa, el decidido apoyo institucional a la realización de prácticas académicas externas y no laborales, como instrumento integral de mejora de la formación y adquisición de experiencia de estudiantes y jóvenes titulados desempleados, como contribución activa a la mejora de su empleabilidad en el mercado laboral.

CONCLUSIÓN

Como conclusión a lo expuesto, podemos afirmar que el Puerto de Melilla está mejor preparado económicamente para acometer los retos que le depara el futuro y ser una referencia en la región norte africana en la que se encuentra situado.

Las estimaciones de tráfico para los próximos años, siendo conservadoras, permiten augurar el mantenimiento de los actuales, especialmente en pasajeros y vehículos, así como en tráfico ro-ro y lo-lo, esperando puedan recuperarse los tráficos de graneles líquidos y sólidos

Las obras de Ampliación de Puerto es una inversión muy ambiciosa que se recoge en nuestros Planes de Planificación, de modo que en los ejercicios futuros, se seguirá trabajando en esta idea que consideramos esencial y beneficiosa no sólo para el Puerto, sino también para la Ciudad de Melilla, pues permitirá proveer de suelo industrial a las empresas que deseen instalarse y aprovechar las ventajas fiscales y aduaneras que ofrece la ciudad.

Additionally, it is worth mentioning the application of the austerity measures and the spending freeze to all collectives. Its fullest expression is summed up as follows:

1. The budget and salary reduction by applying the Royal Decree 8/2010.
2. The freeze on new permanent public employment positions.
3. The freeze on the average annual workforce figure on temporary contracts.
4. The progressive reduction of average in-house staff at the Port Authority.

In this austerity context, the Port Authority maintains its strategic line to promote the partial retirement of those permanent employees that can be relieved by others who already have a temporary contract and whose continued service is still required, with the subsequent cost savings.

Finally, in its line of social and corporate responsibility, the agreed institutional support for doing external academic training and not work training should be highlighted. This is an integral instrument for improving training and the acquisition of experience for students and qualified young people out of work, as an active contribution to improving their employability in the labour market.

CONCLUSION

To conclude everything outlined, we can affirm that Port of Melilla is better prepared financially for tackling the challenges that the future might hold and for being a frame of reference in the North African region in which it is situated.

We can affirm that Port of Melilla is better prepared financially for tackling the challenges that the future might hold

The estimations of traffic over the next years, being conservative, allow the maintenance of current levels to be predicted, especially in passengers and vehicles as well as in RO-RO and LO-LO traffic, hoping for the recovery of liquid and solid bulk traffic.

The Port Expansion works are a very ambitious investment that is included in our Urban Planning, so that work on this idea will continue in future fiscal years. We consider this idea essential and beneficial not just for the Port, but also for the City of Melilla, as it will allow provision as an industrial base for those companies that wish to move here and make the most of the financial and customs advantages that the city offers.



Consejo de Administración Management Board

PRESIDENTE

D. Arturo Esteban Albert

VICEPRESIDENTE

D. José Imbroda Domínguez

DIRECTORA

D^a. M^a Pilar Parra Serrano

MIEMBRO NATO

Capitán Marítimo:

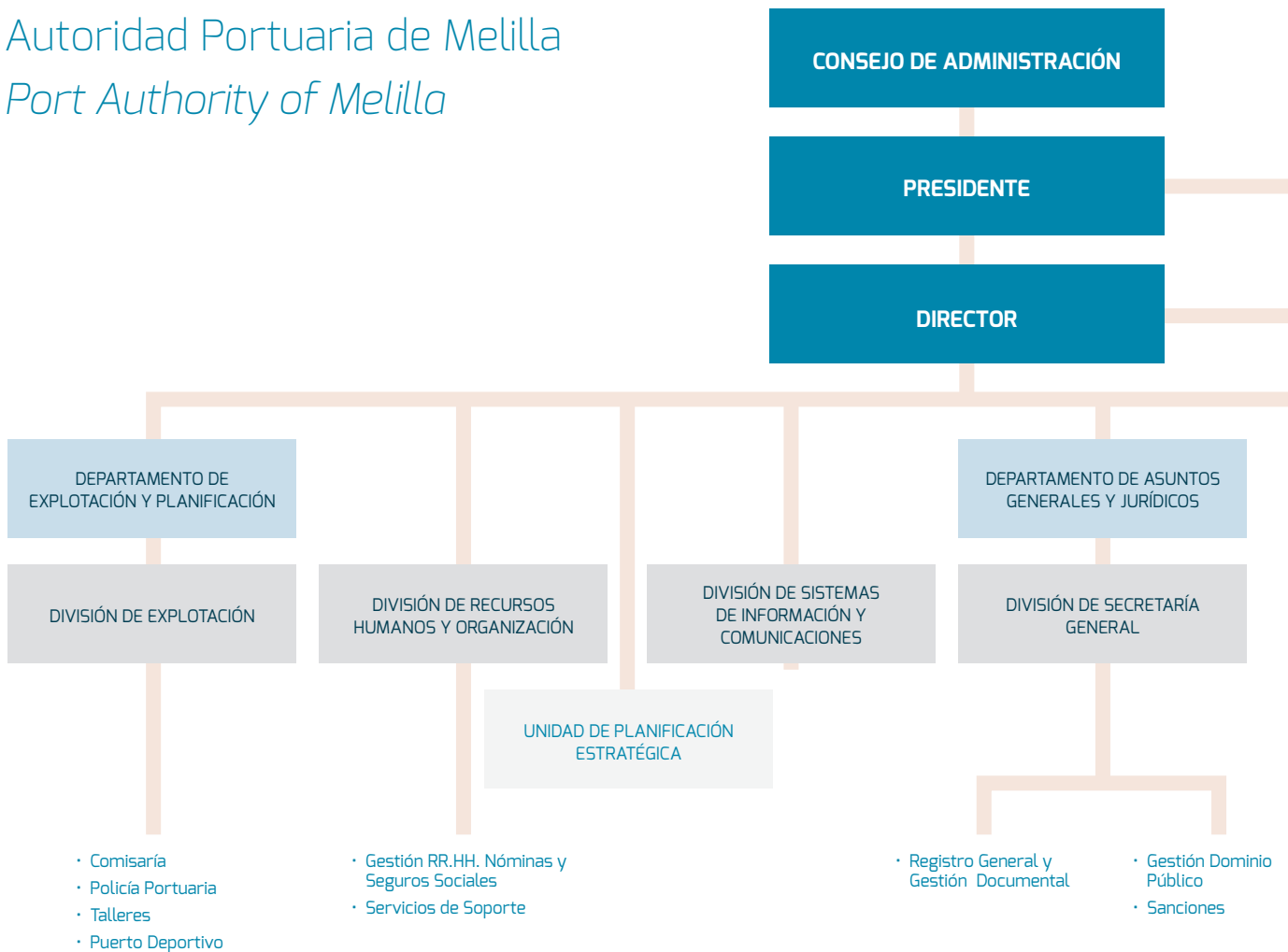
D. José Miguel Tasende Souto



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla Port Authority of Melilla



VOCALES**Ciudad Autónoma de Melilla**

D^ª. Francisca Conde Ramírez
 D. Daniel Conesa Mínguez
 D. Juan S. Díaz Morano
 D^ª. Khaddouja Dris Mohamed Ben Abdel-Lah
 D. Miguel Marín Cobos

Representación del Estado

D. Rafael Marín Fernández
 D^ª. M^ª. Belén Moreno Santana (Abogado del Estado)
 (excepto de 8-1-13 a 24-6-13)
 D. Fermín Vázquez Contreras (Abogado del Estado)
 (de 8-1-13 a 24-6-13)
 D. Alfonso González Barrios (Puertos del Estado)

Cámara de Comercio

D. Hamed Maanan Benaisa-Bouji
 Suplente: D. José Vicente Calabuig Ortuño

Confederación de Empresarios de Melilla

D^ª. Margarita López Almendáriz
 Suplente: D. Enrique Alcoba Ruiz

Sindicato CC.OO.

D. Joaquín Rodríguez Bayón
 Suplente: D. Francisco Miguel López Fernández

SECRETARIO

D. José Manuel Noguero Abián
 Suplente: D. Francisco Narvárez López

