



INFORME DE GESTIÓN DE LA DIRECTORA

DIRECTOR'S BUSINESS REPORT





Pilar Parra Serrano
Directora de la
Autoridad Portuaria de Melilla

Port Authority
of Melilla Director



EL AÑO 2014 la Autoridad Portuaria de Melilla, un año más, sigue manteniendo unos tráficos altos, a pesar de las circunstancias económicas por las que ha atravesado España en los últimos años, demostrando que los planes, proyectos y trabajos de los años anteriores siguen dando sus frutos, dejando atrás un pasado de incertidumbres, precariedad e insuficiencia económica.

Creemos sinceramente que las bases sentadas permitirán al puerto seguir por la senda de la estabilidad económica y con unos tráficos consolidados en la parte alta de su serie histórica. A ello hemos de sumar el trabajo que venimos realizando de planificación y desarrollo para los próximos años, con la intención de que Melilla y su puerto tengan más oportunidades de negocio, mejorando la gestión del dominio público actual y buscando el incremento de la actividad portuaria mediante la realización de inversiones en infraestructuras e instalaciones y estudios de mercados para captar o atraer nuevos tráficos.

No olvidamos, por supuesto, la pieza angular de nuestro Plan Estratégico que es la ampliación del puerto en la que avanzamos de forma constante con los instrumentos de planificación necesarios para su ejecución. A tal efecto se encuentra muy avanzado nuestro Plan Director de Infraestructuras, la adaptación de nuestro PUEP al nuevo modelo de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios establecido por la Ley 33/2010 y la incorporación de los espacios de aguas necesarios para ello. Sin olvidar los trabajos medioambientales que acompañan a los estudios y contratos para la redacción del proyecto definitivo o las previsiones económicas que a tal efecto ha realizado el Ministerio de Fomento.

IN SPITE OF the difficult economic circumstances in Spain in recent years, in 2014 the Melilla Port Authority once again maintained high levels of traffic, so demonstrating that the plans, projects and hard work of recent years continue to bear fruit, leaving behind a past bedevilled by uncertainty, instability and economic insufficiency.

We sincerely believe that the solid base we have constructed will allow the port to continue along the path towards economic stability with consolidated levels of traffic close to historic peaks. This will be enhanced by the work we have been doing on planning and development for the coming years, which seeks to ensure increased business opportunities for Melilla and its port, by improving the management of the current publicly-owned space and trying to increase port activity by investing in infrastructure and installations and carrying out market research to attract new traffic.

We must not forget of course the cornerstone of our Strategic Plan, namely the expansion of the port, in which we are constantly advancing by preparing the planning instruments required for execution of the work. To this end our Master Plan for Infrastructures is now at a very advanced stage, as is the adaptation of our Plan for the Use of Port Spaces (PUEP) to the new model for the Delimitation of Port Spaces and Uses established by Spanish Law 33/2010 and the incorporation of the water spaces required for the expansion. We must also remember the environmental studies that have accompanied the contracts and studies for the drafting of the definitive project and the economic forecasts that the Ministry of Development have made for this purpose.

Me parece de justicia destacar la labor de apoyo e impulso que en esta materia, igual que en otras, hemos tenido por parte del Presidente de la Ciudad apoyando políticamente los proyectos técnicos y económicos que el puerto viene poniendo en marcha, demostrando que es fundamental, en cualquier escenario político, que puerto y ciudad caminen juntos en la búsqueda de sinergias, creando así un efecto común como requisito básico para el desarrollo social y económico de Melilla.

Se realiza a continuación una exposición más detallada de la gestión realizada y de las expectativas para los próximos años en las distintas áreas de actuación portuaria.



It is only fair at this point to acknowledge the support and encouragement we have received on this issue, as on others, from the President of the City, who has offered his political support for the technical and economic projects that the port has been undertaking, thereby demonstrating that in any political scenario it is essential that port and city work together in search of improved synergies, so creating shared benefits that are a basic requirement for the social and economic development of Melilla.

We will now present a more detailed description of the work that has been done and of our forecasts and expectations for the coming years in the different areas of port activity.



EXPLORACIÓN Y PLANIFICACIÓN PORTUARIA

El año 2014 ha supuesto un nuevo record para el puerto, pues por primera vez en su historia, se ha superado el millón de toneladas de mercancía en el tráfico marítimo. El mantenimiento de los tráficos cautivos en todas sus modalidades, con un incremento sustancial en el granel líquido, han facilitado esta cifra, que podría ser superior de no haberse visto limitada, por el descenso lineal y progresivo del granel sólido que se viene padeciendo en los últimos cinco años. El tráfico Ro-Ro, sigue casi triplicando en toneladas los movimientos Lo-Lo, si bien queda consolidado el contenedor como unidad de transporte elegido en ambos tráficos.

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

MERCANCÍAS	2012 TM.	2013 TM.	2014 TM.	VARIACIÓN 13/14
Graneles líquidos (Productos petrolíferos)	71.618	60.771	71.614	+17,84%
Graneles sólidos	20.781	9.000	6.815	-24,28%
Mercancía general	862.280	895.960	904.843	+0,99%
Avituallamiento	28.268	23.664	22.676	-4,18%
SUMA	982.947	989.395	1.005.948	+1,67%

MERCANCÍA GENERAL

Con un aumento del 1% que suponen cinco mil toneladas más, hemos de destacar que el número de movimientos Lo-Lo se ha visto reducido en un 2%, mientras que el número de TEUs totales (Ro-Ro y Lo-Lo) han decrecido en un 2,3%. El descenso en Lo-Lo ha llegado al 1,9%, pero sirva como dato relevante que en el mes de diciembre, el decremento llegó al 36% respecto al mismo periodo de 2013. Por su parte el tráfico Ro-Ro, destacó con una subida de UTIS del 1,4%.

GRANELES LÍQUIDOS

El pleno funcionamiento de la planta generadora de energía con el segundo motor instalado en 2013, y el descenso en los precios del combustible para automoción, justifican el repunte de este tráfico que ha supuesto una subida del 17,8% respecto al año anterior y más de 10 mil toneladas de diferencia.

BUSINESS OPERATION AND PLANNING OF THE PORT

2014 was a year of new records for the port. For the first time in its history it handled over 1,000,000 tonnes of goods in shipping traffic, a figure achieved by maintaining all the various kinds of captive traffic, while substantially increasing movements of liquid bulk. The figure could in fact have been even higher if it had not been limited by the progressive linear reduction in solid bulk we have been observing over the last five years. The Ro-Ro traffic continues to be almost 3 times as high as the Lo-Lo in terms of tonnage, and the container has now consolidated its position as the preferred unit of transport in both types of traffic.

The totals for goods in the different formats in which they are transported can be seen in the above table.

GENERAL GOODS

Despite an increase in tonnage of 1% (about 5000 tonnes more), it is interesting to note that the number of Lo-Lo movements fell by 2%, and the total number of TEUs (Ro-Ro and Lo-Lo) dropped by 2.3%. Although the fall in Lo-Lo traffic for the year was 1.9%, in the month of December there was a very severe drop of 36% compared to the same period in 2013. Meanwhile Ro-Ro traffic showed a rise in ITUS (International Transport Units) of 1.4%.

LIQUID BULK

The electricity generation plant is now functioning at full capacity after the second motor was installed in 2013. Combined with the drop in petrol prices, this led to a substantial increase in liquid bulk traffic of 17.8% compared to the previous year with over 10,000 additional tonnes.

GRANELES SÓLIDOS

Si bien el nivel en la construcción se ha estancado desde hace unos años, claramente observamos como la tendencia es la importación de áridos y cemento en remolques y semirremolques en lugar de granel, dejando la cifra total de éste tráfico en 7 mil toneladas movidas, lejos de las 84 mil movidas en el año 2006.

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

MERCANCÍAS	2012 TM.	2013 TM.	2014 TM.	VARIACIÓN 13/14
Embarcadas en cabotaje	171.610	188.511	201.093	+6,67%
Embarcadas en exterior	6.652	5.236	2.654	-49,31%
Desembarcadas en cabotaje	605.432	591.612	599.293	+1,30%
Desembarcadas en exterior	170.985	180.372	180.232	-0,08%
SUMA	954.679	965.731	983.272	+1,82%

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

TRÁFICO DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS

Aun habiéndose incrementado el número de rotaciones en temporada alta, la desaparición de la línea rápida con la península, ha propiciado una caída en el tráfico de pasajeros y vehículos, que se espera continúe mientras se mantenga dicha incidencia. La proporción 1 a 4 pasajero-vehículo se refleja en la caída de cifras, siendo de un 1,5% y un 4,3% respectivamente en este año 2014 respecto al año anterior.

AÑO	2012	2013	2014	VARIACIÓN 13/14
Desembarque procedente de Málaga	108.950	118.528	94.361	-20,39%
Embarques destino Málaga	140.756	148.144	121.020	-18,31%
Desembarques procedentes de Almería	189.713	160.770	152.746	-4,99%
Embarques destino Almería	101.580	87.869	91.028	+3,60%
Desembarques procedentes de Motril	108.950	142.597	164.341	+15,25%
Embarques destino Motril	140.756	122.439	148.384	+21,19%
En tránsito - Cruceros	2.687	3.248	254	-92,18%
SUMA	810.883	783.595	772.134	-1,46%

SOLID BULK

Although the construction industry has been stagnant for several years, we are currently observing a clear trend towards importing arids and cement in trailers and semitrailers instead of in bulk, such that the total figure for this traffic was 7,000 t, a long way below the 84,000 tonnes shifted in the year 2006.

The cargo loaded and unloaded in the port can be seen in the first table above.

PASSENGER AND VEHICLE TRAFFIC

Passenger traffic over the last three years is set out in the second table above.

Although the number of rotations in high season has increased, the closure of the fast ferry line with the Spanish mainland has led to a fall in passenger and vehicle traffic which we expect to continue, while this situation persists.

The proportion of 4 passengers for every vehicle is reflected in the fall in figures of 1.5% and 4.3% respectively in 2014 compared to the previous year.

The traffic of vehicles in passenger ships over 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.

AÑO	2012	2013	2014	VARIACIÓN 13/14
Desembarque procedente de Málaga	11.913	14.185	10.803	-23,87%
Embarques destino Málaga	16.887	18.714	15.646	-16,39%
Desembarques procedentes de Almería	41.754	31.943	28.981	-9,27%
Embarques destino Almería	19.270	14.424	15.106	+4,73%
Desembarque procedente de Motril	41.467	38.191	37.101	-2,85%
Embarques destino Motril	31.756	29.003	32.477	+11,98%
SUMA	163.047	146.460	140.114	-4,33%



DATOS ECONÓMICOS FINANCIEROS

En el ejercicio 2014 hemos cumplido con todas las previsiones presupuestarias contenidas en los Planes de Empresa, a pesar de ser el primer año de la serie en la que los tráficos se moderan lo que ha hecho que descienda ligeramente el Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCEN). También ha sido un año donde se ha producido una reducción del Fondo de Compensación Interpotuario, pero los gastos de explotación se han adecuado a nuestras necesidades operativas, dentro del cumplimiento más estricto de los objetivos marcados por la senda de austeridad establecida por el Gobierno.

El horizonte financiero que dibujan estos datos, de mantenerse, es de ejercicios marcados por una moderación de resultados, que permitirán, sin embargo, acometer la amortización de deuda bancaria y mantener un adecuado nivel de inversiones, mediante la reducción de los excesos de circulante acumulados en el año precedente. En este sentido hay que resaltar la reducción de deuda bancaria llevada a cabo durante el ejercicio en 3,2 millones de euros y el incremento de inversiones reales del 15% respecto del ejercicio anterior, en el que jugaron un papel relevante los fondos europeos devengados correspondientes a los programas en marcha.

En otro orden de cosas, el ejercicio 2014, desde un punto de vista contable, ha quedado caracterizado por dos hechos de especial relevancia: 1) De una parte la aplicación de la provisión para responsabilidades derivada de los litigios tarifarios, que definitivamente hemos considerado que no se van a perder (unos 4 millones de euros) y no tienen incidencia en el *cash flow* generado en el ejercicio, pero desvirtúan en cierto modo los resultados, que terminan superando los 5 millones de euros y 2) De otra, el ajuste y reclasificación del inventario material, inmaterial e inmobiliario, que con gran esfuerzo y coordinación por parte de los diferentes departamentos, ha propiciado una valoración del mismo más ajustada a la realidad y en consecuencia ha conseguido que las Cuentas Anuales representen la imagen de la Autoridad Portuaria con mayor fiabilidad.

EN EL EJERCICIO 2014
HEMOS CUMPLIDO CON
TODAS LAS PREVISIONES
PRESUPUESTARIAS
CONTENIDAS EN LOS
PLANES DE EMPRESA

IN 2014 WE
ACHIEVED ALL
THE BUDGETARY
FORECASTS SET OUT
IN OUR BUSINESS
PLANS

FINANCIAL AND ECONOMIC DATA

In 2014 we achieved all the budgetary forecasts set out in our business plans, in spite of the fact that this is the first year in the series in which traffic levels have slowed resulting in a slight drop in net turnover. In 2014 income from the inter-port compensation fund also fell, although we have adapted our running costs in line with our operational requirements, in strict compliance with the targets set for us by the Government as part of its austerity programme.

Should these figures be maintained over the coming years, the financial horizon is one of falling results. These results will nonetheless enable us to amortize our bank debt while maintaining a suitable level of investment, by reducing the excesses in current assets accumulated in previous years. It is important to emphasize that during this financial year we managed to reduce our bank debt by 3.2 million euros while increasing real investment by 15% compared to the previous year. EU funds for the various programmes currently being implemented played an important role in this increased investment.

From an accounts point of view, financial year 2014 has been characterized by two especially important events: 1) Firstly the application of the provision for liabilities arising from tariff-related lawsuits, actions which for accounts purposes we have now definitively considered will not be lost (about €4 million). These liabilities have no influence on the cash flow generated during the year, although they distort to some extent the results, which ended up at over 5 million euros. 2) The adjustment and reclassification of tangible, intangible and real estate inventory, which with a great deal of effort and coordination on the part of the different departments has produced a valuation that is closer to the real value. As a result the annual accounts now present a more accurate image of the current situation of the Port Authority.



INFRAESTRUCTURAS. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS MÁS IMPORTANTES

Entre las actuaciones más importantes en esta materia hay que destacar las siguientes:

HABILITACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA DÁRSENA DE PESQUEROS

La Dársena de Pesqueros ha mantenido una constante evolución desde el siglo XX pasando de una única zona abrigada para fondeo de barcas a puerto comercial, puerto pesquero y el actual uso náutico-deportivo. La actuación ha unificado los pavimentos deteriorados, habilitándose una zona peatonal mediante adoquinado, luminarias y mobiliario urbano y la recuperación de las antiguas vías del tren, realizándose una transición puerto-ciudad, moderna y ejemplar, (Obra cofinanciada con fondos Poctefex).

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 comerciales destinada principalmente a mercancía rodada, 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 que se ha realizado mediante pre corte y retirada con grúa para su posterior tratamiento previo al transporte a vertedero. Se conserva el Cuerpo Oeste, ejecutándose un cerramiento lateral, debido a la carencia de espacios para oficinas en el interior de la Zona de Seguridad del Puerto. (Obra cofinanciada con fondos Poctefex).

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 existente 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. (Obra cofinanciada con fondos Poctefex).

LA DÁRSENA DE PESQUEROS
HA MANTENIDO UNA
CONSTANTE EVOLUCIÓN
DESDE EL SIGLO XX

THE FISHING BOAT HARBOUR
HAS BEEN EVOLVING
CONSTANTLY SINCE THE
20TH CENTURY

INFRASTRUCTURE. DESCRIPTION OF THE MOST IMPORTANT PUBLIC WORKS

The most important infrastructure works include:

REFITTING OF THE ESPLANADE OF THE FISHING BOAT HARBOUR

The Dársena de Pesqueros or Fishing Boat Harbour has been evolving constantly since the 20th century, growing from a single sheltered area for the anchoring of boats into a commercial and fishing port, along with its current use for sailing and leisure craft. The building work carried out in this dock includes repairing and unifying the damaged paving and creating a pedestrian area with cobblestones, lighting and urban furniture. We have also repaired the old railway, so creating a model modern transition between port and city. (Project jointly financed with Poctefex funds).

DEMOLITION OF THE EAST WING AND CENTRAL UNIT OF THE OLD PORT BUILDING AND THE CLOCK TOWER OF THE PORT OF MELILLA

In order to increase the area for commercial operations aimed principally at vehicle traffic, it was decided to partially demolish the old Port building (central structure and East Wing) and the clock tower. These structures were levelled to the ground by means of cutting and removal with a crane, followed by treatment of the rubble prior to transport to the dump. The West Wing has been conserved with a new side wall to provide additional office space inside the Port Security Zone. (Project jointly financed with Poctefex funds).

IMPROVEMENTS IN THE BERTHS IN THE DÁRSENA VILLANUEVA IN THE PORT OF MELILLA

The existing walkway in the Muelle de Ribera II Dock has been extended to connect with the existing Muelle Nordeste I Dock by means of a structure made up of concrete piles, prestressed beams and metal profile decking. The work was completed with the acquisition of a new gangway finger with an operational range of between 6.50 m and 14.50 m. (Project jointly financed with Poctefex funds).

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 de accesos tanto de vehículos como de usuarios. Se completa la actuación mediante el tendido de la red de comunicaciones. (Obra cofinanciada con fondos Poctefex).

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 con objeto de incrementar el resguardo de calado en los nuevos atraques. El pantalán queda dotado de los elementos de atraque y torres de servicios. (Obra cofinanciada con fondos Poctefex).

REFUERZO DE LA GALERÍA DE INSTALACIONES EN EL MUELLE NORDESTE I Y VALLADO DE SEGURIDAD

El Muelle Nordeste I es uno de los más antiguos del Puerto Comercial y paralelamente al mismo existe una galería subterránea de servicios. En previsión del incremento de las cargas de tráfico en el muelle debidas al creciente desembarque de mercancía rodada en el tacón sito en el muelle Espigón, se procede al refuerzo de la clave de la galería de instalaciones existente mediante losa de hormigón armado. Finalmente se conforma el recinto aduanero resultante de la demolición parcial de la antigua Estación Marítima mediante vallado perimetral.

HABILITACIÓN DEL MUELLE DEL CARGADERO DE MINERAL PARTE MARÍTIMA

Se habilita el antiguo muelle del Cargadero de Mineral como atraque adicional para buques de pasajeros, tales como cruceros, al tratarse del único atraque de relevancia en Zona No Restringida y, por tanto, de acceso libre a la Ciudad. A tal efecto se prevé la habilitación de un pavimento continuo de hormigón y adoquinado dotando al muelle de una adecuada infraestructura de servicios y una única alineación de defensas.

CONTROL OF ENTRANCES TO THE MARINA

The control gates to the Marina car park have been improved with both the pontoons and the dock itself being fitted out with a new entrance control system for both vehicles and users. The work was completed with the installation of a new communications network (Project jointly financed with Poctefex funds).

NEW FLOATING PONTOON IN THE FISHING-BOAT HARBOUR IN THE PORT OF MELILLA

The renovation of the Esplanade of the Fishing-Boat Harbour has been completed with the installation along the edge of the quay of a floating pontoon that is 3m wide and 70m long. It is intended for boats of up to 8m long and 3m wide. The aim is to increase the sheltered depth in the new moorings. The pontoon has mooring facilities and service towers. (Project jointly financed with Poctefex funds).

REINFORCEMENT OF THE INSTALLATIONS GALLERY IN THE NORTH EAST I DOCK AND SECURITY FENCE

El Muelle Nordeste I is one of the oldest docks in the Port and running parallel to it there is an underground gallery for services. As we expect an increase in the traffic levels in the dock due to an increase in the unloading of truck-borne goods in the ramp situated in the Espigón dock, we decided to reinforce the keystone of the gallery with reinforced concrete slabs. The last job was to mark out the customs area resulting from the partial demolition of the old Port Building by erecting a perimeter fence.

REFITTING OF THE SEA SIDE OF THE MINERAL-LOADING DOCK

The old Mineral-Loading Dock has been refitted as an additional berth for passenger ships, such as cruise liners, as this is the only large berth in the Unrestricted Area from which there is free access to the City. To this end we plan to install a continuous pavement of concrete and cobblestones so as to give the dock a decent service infrastructure and a single line of defence.



AMPLIACIÓN DE INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA EN EL CENTRO DE DISTRIBUCIÓN Y SECCIONAMIENTO EN A.T. DE FLORENTINA (SECTOR RIBERA)

Se adecúa el aparellaje de alta tensión existente para la potencia actual instalada aguas arriba y para las potencias reales demandadas en la actualidad y que se pudieran demandar en un futuro ampliando la infraestructura eléctrica de alta tensión del Centro de Distribución y Seccionamiento de Florentina así como la infraestructura eléctrica de A.T. y B.T. del Centro de Transformación AT/BT nº 1, ubicado anexo a dichas instalaciones.



SE HABILITA EL ANTIGUO MUELLE DEL CARGADERO DE MINERAL COMO ATRAQUE ADICIONAL PARA BUQUES DE PASAJEROS

THE OLD MINERAL-LOADING DOCK HAS BEEN REFITTED AS AN ADDITIONAL BERTH FOR PASSENGER SHIPS

EXTENSION OF THE ELECTRICITY SYSTEM IN THE DISTRIBUTION AND DISCONNECTION CENTRE IN A.T. DE FLORENTINA (SECTOR RIBERA)

The existing high voltage equipment is being adapted to bring it into line with the current power level installed upstream, the real power levels required today and potential future demand. This is being done by expanding the high voltage electrical infrastructure at the Florentina Distribution and Disconnection Centre and the electrical infrastructure of A.T. and B.T. of Transformation Centre AT/BT nº 1, which adjoins these installations.

DOMINIO PÚBLICO

El ejercicio del año 2014 ha supuesto una bajada cercana al 4 por ciento en las ocupaciones de Dominio Público Portuario otorgado en régimen de Concesión o Autorización Administrativa, que se está corrigiendo en el ejercicio actual. Ahora bien, para valorar correctamente esta caída debemos tener en cuenta que las pequeñas dimensiones de nuestro puerto hacen que la salida de un operador de tipo medio tenga un impacto significativo en los ratios de ocupación.

Se ha producido un descenso de un 11,82 por ciento en la recaudación por concesiones debido a la disminución legal de los tipos impositivos de las tasas de ocupación. Esta medida, adoptada en el conjunto del sistema portuario, tiene como finalidad incrementar la inversión ajena en los puertos e impulsar los tráficos, lo que ha ocasionado una caída media de nuestros ingresos por este concepto. El impacto de esta disminución se ha producido en el puerto comercial, pues se ha incrementado ligeramente los ingresos por ocupaciones de locales comerciales en la Dársena de Embarcaciones Menores (Puerto Deportivo).

Estas rebajas en las tasas deberían plasmarse en nuevas ocupaciones en los próximos ejercicios atrayendo a nuevos operadores privados tanto en la zona del Puerto comercial, como en la Dársena de Embarcaciones Menores (Puerto Deportivo), Cargadero de Mineral (parte Marítima), etc.

La Galería de Servicios del Cargadero de Mineral, parte terrestre, sigue presentando, como en ejercicios anteriores, un índice de ocupación cercano al 100%, existiendo gran demanda en dicha zona, por lo que dicha ocupación presenta un marcado carácter sostenible. Y se ha modificado la ley de puertos para favorecer el uso de la parte marítima, sin uso comercial desde hace más de 40 años.

STATE-OWNED AREA

In financial year 2014 there was a drop of around 4% in occupation of the State-Owned Area of the port granted for use as a Concession or by Authorization from the Administration. This downward trend is being reversed in the current year. However to assess this fall correctly, it is important to bear in mind that the small size of our port means that if a medium-sized operator decides to leave, this has a significant impact on occupation levels.

Income from concessions fell by 11.82% due to changes in the law to cut tax rates on occupation fees. These measures, which were applied in all Spanish ports, seek to increase external investment in our ports and boost traffic, although in the short-term they have led to a fall in income from this source. The beneficial impact of these tax cuts is beginning to be noted in the commercial port, in that income from occupation of business premises has increased slightly in the Small Vessels Harbour (Marina).

These reductions in fees should lead to new increased occupation in coming years attracting new private businesses to the Commercial Port area, the Small Vessels Harbour (Marina), the Mineral-Loading Dock (Sea side), etc. The services gallery in the land part of the mineral-loading dock continues to have an occupation rate of almost 100% as in previous years. There is very high demand in this area, which means that this level of occupation should be sustainable. In addition the Ports Law has been amended to favour the use of the sea side of the dock, which has not been used for commercial purposes for over 40 years.

ESTAS REBAJAS EN LAS TASAS DEBERÍAN PLASMARSE EN NUEVAS OCUPACIONES EN LOS PRÓXIMOS EJERCICIOS ATRAYENDO A NUEVOS OPERADORES PRIVADOS





En cuanto a la Dársena de Embarcaciones Menores (Puerto Deportivo), están ocupados sus atraques prácticamente en su totalidad, manteniéndose respecto de los locales comerciales unos niveles de ocupación bajos que esperamos recuperar en los años venideros. Además de ello se espera que a corto plazo, con la resolución del trámite de competencia de proyectos para la concesión de la Marina Seca del Puerto Deportivo, se siga favoreciendo el crecimiento y la actividad comercial y de servicios en dicha zona, además de suponer un aumento muy significativo en las ocupaciones, y una reducción de los gastos de explotación, lo que contribuirá a mejorar la situación económica y financiera de la Autoridad Portuaria.

En el ejercicio de 2014, se han otorgado las siguientes Autorizaciones y Concesiones:

TIPO C/A	NOMBRE DEL TITULAR	UBICACIÓN	ACTIVIDAD
A	CAM, Consejería Presidencia	Terraza Local 8 Cargadero	Actividad Social
A	CAM, Consejería Presidencia	Local 26 Cargadero	Desarrollo Educativo
C	Asociación Instituto Actividades Subacuáticas	Local 10 Puerto Deportivo	Actividades Subacuáticas
A	Acciona Trasmediterránea	Local 4 Tinglado 5	Almacenaje
C	Marítima Peregar, S.A.	Local 5 Tinglado 5	Almacenaje
C	CAM, Consejería Presidencia	Local 5 Cargadero	Promoción Actividades Culturales
C	CAM, Consejería Presidencia	Local 6 Cargadero	Oficina Información
C	CAM, Consejería Presidencia	Local 15 Cargadero	Social
C	CAM, Consejería Presidencia	Local 34 Cargadero	Dependencia Administrativa
C	CAM, Consejería Presidencia	Local 19 Cargadero	Promoción Actividades Culturales
C	Ángel Carrero Segura y Cía.	Local NE-III	Almacén Frigorífico
C	Ángel Carrero Segura y Cía.	Canalizaciones Subterráneas	Almacén Frigorífico
C	Ángel Carrero Segura y Cía.	Canalizaciones Subterráneas	Almacén Frigorífico
A	Higicontrol Melilla, S.L.	Local 7-8 Antigua Estación	Almacén
A	Milán Siderurgia, S.A.	Local 4 Antigua Estación	Almacén
A	Alfonso López Agüera	Local 11.b.2 P. Deportivo	Cafetería-Bar-Pub

Almost all the berths in the Small Vessels Harbour (Marina) are occupied. Occupation of the commercial premises remains low although we hope to improve the situation in coming years. In the short term we hope that the decision regarding the concession of the dry dock of the Marina will continue to boost growth and business and services activity in the area, as well as providing a very significant increase in occupation levels and a reduction in running costs, all of which will help improve the economic and financial situation of the Port Authority.

The preceding authorizations and concessions were granted in financial year 2014.



THESE
REDUCTIONS IN
FEES SHOULD LEAD
TO NEW INCREASED
OCCUPATION IN
COMING YEARS
ATTRACTING
NEW PRIVATE
BUSINESSES

PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y FONDOS EUROPEOS

El Programa Operativo FEDER 2007-2013, nos lleva a un escenario en el que las solicitudes presentadas y auditadas a cierre del ejercicio alcanzan los 13,14 M€, con lo que se logra el máximo de subvención del programa de 9,78 M€. Estos importes suponen un 107,50 % del total de ayuda del programa, muy por encima de la senda financiera considerada según la regla n+2.

También es reseñable la realización del cobro del saldo del Programa Operativo Integrado de Melilla FEDER 2000-2006, que alcanzó un importe de 6.461.000 Euros, mediante el último cobro por liquidación de 323.050 euros.

A la convocatoria del POCTEFEX presentamos nuestro proyecto PLATEMES, porque tenía una perfecta alineación de los objetivos del Programa Operativo con nuestras principales líneas de actuación, pues el carácter transfronterizo de la Ciudad de Melilla -Comercio, Turismo e Inmigración- influyen de manera decisiva en las actividades que lleva adelante el puerto. A lo que hay que añadir que las actuaciones, centradas en el Objetivo Operativo 1 del Programa, mostraban adicionalmente ser claramente transversales respecto de los otros tres Objetivos Operativos. Esta realidad, sumada a la reducida dimensión de la Autoridad Portuaria, nos dotaba del interés y de la suficiente agilidad para participar con entusiasmo en la citada convocatoria. Por ello se realizó una propuesta inicial de gasto a ejecutar entre 2013 y 2015, identificando de entre nuestros planes, aquellos gastos que mejor se ajustaran a las finalidades del Programa Operativo. Posteriormente, en términos presupuestariamente más ajustados a las disponibilidades existentes en el programa, se formuló una nueva candidatura cuyo importe total ascendió a un presupuesto aprobado de 960.444,00 €.

En mayo de 2014 la Autoridad Portuaria de Melilla anunció estar en disposición de declarar gasto por un importe adicional para 2014 de 1.345.572 €. Por ello, y a la vista de las disponibilidades presupuestaria existentes en el Programa Operativo se solicitó la elevación del presupuesto del programa en 671.947,42 € pasando por tanto de 960.444,00 € a 1.632.391,42 €. Un volumen de gasto completamente elegible por no ser más que el resultante de la continuación de la acciones ya en marcha en 2013.

Como consecuencia de lo anterior, el Comité de Gestión del Programa aprobó la modificación sustancial solicitada, por lo que el presupuesto asignado creció en un 69.96%, resultando las siguientes cifras.

STRATEGIC PLANNING AND EUROPEAN FUNDS

As of the close of the financial year, the applications presented and examined within the FEDER 2007-2013 Operational Programme came to 13.14 M€, with which the maximum subsidy for the program of 9.78 M€ was achieved. These amounts come to 107.50% of the total grant available under the programme, a long way above the funding levels considered under the n +2 rule.

Another point of note was the collection of the balance on the integrated operational programme for Melilla FEDER 2000-2006, which came to a total of 6,461,000 Euros, via the last payment of 323,050 euros.

In the invitation to tender for POCTEFEX funds, we presented our PLATEMES project because it offered a perfect match between the objectives of the operational programme and our main lines of action, given that the frontier status of the city of Melilla (Commerce, Tourism and Immigration) has a decisive influence on the activities of the port. In addition, the work being carried out towards Operational Objective 1 of the programme complemented and overlapped with the other three Operational Objectives. Together with the flexibility that comes from being a small port authority, this fact encouraged us to participate enthusiastically in said invitation to tender. To this end we made an initial spending proposal to be executed between 2013 and 2015, in which we highlighted those spending items in our plans that best matched the aims of the operational programme. Later we presented a new candidature, which in budgetary terms was better matched to the funds available in the programme. The approved budget for this new candidature came to a total of 960,444.00 Euros.

In May 2014 the Port Authority of Melilla announced that it was in a position to declare expenditure for an additional sum for 2014 of 1,345,572 Euros. To this end and in view of the available budget in the Operational Programme, we applied for the programme budget to be increased by 671,947.42 Euros from 960,444.00 Euros to 1,632,391.42 Euros. This volume of expenditure was completely acceptable in that it involved no more than that resulting from the continuation of operations already in progress in 2013.

As a result of the above, the programme management committee approved the substantial modification applied for, thereby increasing the allocated budget by 69.96%, resulting in the figures of the following table.



AÑO	COSTE TOTAL	AYUDA FEDER
2013	633.369,00	475.026,75
2014	999.022,42	749.266,82
TOTAL	1.632.391,42	1.224.293,57

Otro de los proyectos a destacar se enmarca en la Decisión de la Comisión C (2013) 9151 adoptada el 10 de diciembre de 2013, en el marco de la Decisión C (2012) 1579 de 14 de marzo de 2012, que aprueba el programa de trabajo anual de 2012, y por la convocatoria de propuestas lanzada el 28 de noviembre 2012, que establece el acuerdo de concesión de una ayuda financiera al proyecto NEREIDAS con el N° 2012-ES-92177-S, en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte.

NEREIDAS es un proyecto basado en los objetivos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) que pretenden alcanzar una reducción del 60% de las emisiones de CO2 de cara al año 2050, así como la directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo del 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

NEREIDAS desarrolla un proyecto piloto en el Puerto de Melilla para la creación de una herramienta de estandarización para la implementación de medidas preventivas y compensatorias sobre daños ambientales relacionados con el transporte marítimo y las actividades portuarias, donde se probarán nuevas tecnologías con el objetivo de controlar las emisiones de CO2 y generar organismos que las capturen, mitigando de esta manera el cambio climático. Se utiliza una novedosa combinación de tecnologías biológicas y telecomunicaciones que, mediante los protocolos de actuación adecuados y puestos a prueba en Melilla, abrirán camino para su instalación en otras áreas portuarias.

La primera fase del Proyecto NEREIDAS es 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.

NOMBRE DEL BENEFICIARIO	IMPORTE INDICATIVO POR BENEFICIARIO (euros)
AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA	288.333,00
FUNDACIÓN PHILIPPE COUSTEAU	124.420,00
CIMNE	288.941,00
UNIVERSIDAD DE MURCIA	49.914,00
ASISTENCIA TECNICA INDUSTRIAL SAE	159.392,00

Another interesting project lies within the framework of the decision by Commission C (2013) 9151 taken on 10 December 2013, within the framework of Decision C (2012) 1579 of 14 March 2012, which approved the annual programme of work for 2012 and by the invitation for proposals issued on 28 November 2012, which set out the decision to grant financial aid to the NEREIDAS project with N° 2012-ES-92177-S, within the field of trans-European transport networks. NEREIDAS is a project based on the objectives of the Trans-European Transport Network (TEN-T), which aims to bring about a 60% reduction in CO2 emissions by the year 2050, and Directive 2011/92/UE of the European Parliament and the European Council of 13 December 2011, relating to the assessment of the impact of certain public and private projects on the environment.

NEREIDAS is carrying out a pilot project in the port of Melilla for the creation of a standardization tool for the implementation of preventative and compensatory measures on environmental damage caused by sea transport and port activities, in which new technologies will be tested aimed at controlling CO2 emissions and creating organisms that capture them, thereby mitigating climate change. This involves a novel combination of biotechnologies and telecommunications for which action protocols are currently being adapted and tested in Melilla, opening the door to their installation in other ports.

The first phase of the NEREIDAS project is of vital importance in coming years both for the sustainable development of the Port of Melilla and for the other ports in the trans-European transport network which apply the advances made by the project.

SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

En esta materia hemos continuado con los desarrollos y aplicaciones de los sistemas contables, implantando nuevos sistemas de gestión interna así como desarrollos web para clientes, proveedores y ciudadanos, en aras del compromiso que nos hemos impuesto de mejora e innovación.

En el ámbito de los sistemas contables se ha desarrollado un nuevo módulo de seguimiento y control de los intereses de demora generados por facturas impagadas e instaurado un sistema de generación de informes automático que permite la distribución de la información de manera desasistida y automática, incluyendo además de la información contable ya existente, la nueva información de avales y fianzas desarrollada.

A nivel de nuevas aplicaciones de gestión interna, se ha acometido con éxito la evolución del antiguo gestor documental de la Autoridad Portuaria, proporcionando una interfaz más ágil y sencilla que mejora los tiempos de respuesta del sistema, optimizando la productividad de los distintos procedimientos (actualmente más de 14) incluidos en la aplicación. También se han diseñado nuevos módulos de gestión de declaraciones sumarias, control de pasajeros y monitorización de los estados financieros del parking del puerto deportivo.

En seguridad se ha puesto en marcha un novedoso sistema de gestión unificada basada en la nube, perteneciente a una prestigiosa empresa de seguridad informática. Con este proyecto, que participará en los premios asLAN de organismos públicos, la Autoridad Portuaria se garantiza el acceso a las últimas herramientas de seguridad informática, siendo sus principales características el ahorro de costes, la centralización de los servicios y la alta disponibilidad.

Finalmente, se ha mejorado y ampliado nuestra página web con nuevos servicios para ciudadanos, clientes y proveedores, como puede ser la información relacionada con la Ley de Transparencia, ampliación de los servicios de la sede electrónica y la posibilidad de presentar facturas electrónicas a través del sistema estatal FACe

CALIDAD, MEDIO AMBIENTE Y PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Durante el 2014 hemos seguido trabajando en adoptar un modelo de gestión portuario cada vez más consolidado, basado en un desarrollo sostenible y en la aplicación de los principios de acción de nuestra política ambiental, consecuencia del compromiso con el medio ambiente y la importancia ecológica del entorno en el que se encuen-

INFORMATION AND COMMUNICATIONS SYSTEMS

We have continued with the development and application of accounting systems, implementing new internal management systems and web developments for clients, suppliers and members of the public as part of our commitment to improvement and innovation.

In terms of accounting systems, we have developed a new module for the monitoring and control of the interest accruing due to delays in payment of invoices, and installed an automatic report generation system which enables information to be distributed automatically. As well as existing accounts information, these reports also include the new information developed about guarantees and bonds.

As regards new internal management applications, we have successfully updated the Port Authority's old document management system, creating a simpler and quicker interface that improves system response times, so optimizing the productivity of the different procedures (currently more than 14) included in the application. We have also designed new modules for the management of summary declarations, the control of passengers and the monitoring of the financial situation of the marina car park.

As regards security, we have installed a new cloud-based unified management system belonging to a well-known IT security company. With this project, which will be taking part in the asLAN awards for public bodies, the Port Authority is guaranteed access to the latest IT security tools, which offer cost savings, the centralization of services and high availability among other advantages.

Finally we have improved and expanded our website with new services for members of the public, clients and suppliers, with information relating to the Law of Transparency, extension of the services offered at our electronic office and the possibility of presenting electronic invoices through the state-run FACe system.

QUALITY, THE ENVIRONMENT AND HEALTH AND SAFETY

In 2014 we have continued working to obtain an increasingly consolidated port management model based on sustainable development and the application of the principles of our environmental policy, resulting from our com-



tra enclavado nuestro puerto. Para ello, contamos con importantes herramientas de gestión como el certificado Sistema Integrado de Gestión Ambiental y Seguridad y Salud en el Trabajo, mediante el que se mejora de forma continua la gestión ambiental portuaria que desde hace varios años venimos desarrollando. De esta manera los servicios que prestamos en nuestras instalaciones son llevados a cabo de una manera cada vez más eficiente, apoyados en iniciativas de estrategia ambiental basadas en la preservación y conservación del medio ambiente. La preservación de los valores naturales y ecológicos del entorno y las medidas encaminadas a lograr la sensibilización y la concienciación ambiental entre todo su personal y todos los usuarios del puerto, en una constante de la administración portuaria.

mitment to the environment and the ecological importance of the area in which the port is situated. To achieve this, we have important management tools such as the certificate for an Integrated System of Environmental Management and Health and Safety at Work, by which we seek to continually improve port environment management, an area we have been working on for several years now. In this way the services we provide at our facilities are performed in an increasingly efficient way, backed by environmental strategy initiatives based on the preservation and conservation of the environment.

Another constant feature of port management is the preservation of the natural and ecological values of the Port and its surrounding area. To this end we have introduced measures aimed at increasing environmental awareness amongst all the staff and users of the Port.



Por último destacar la Bandera Azul otorgada al Puerto Deportivo, distintivo concedido por la Fundación Europea de Educación Ambiental a las playas y puertos que cumplen una serie de requisitos medioambientales y de seguridad. Este hecho vuelve a confirmar, un año más, la calidad de sus instalaciones, así como el compromiso ambiental con el que se procede al cuidado de las mismas.

PROTECCIÓN/SECURITY

En marzo de 2014 el Ministerio del Interior ha aprobado definitivamente el Plan Protección del Puerto, en cumplimiento del Real Decreto 1617/2007, lo que unido a su completa implantación ha permitido solicitar la "Declaración de Cumplimiento del Plan de Protección del Puerto de Melilla" a Puertos del Estado. También ha sido aprobada en junio 2014 la revisión quinquenal del Plan de Protección de la Instalación Portuaria "EXPLANADA DE CONTENEDORES" y las Evaluaciones de las Instalaciones Portuarias de ATLAS y ENDESA que permite la realización por las empresas del Plan de Protección en su revisión quinquenal.

DESTACAR LA
BANDERA AZUL
OTORGADA
AL PUERTO
DEPORTIVO,
DISTINTIVO
CONCEDIDO POR
LA FUNDACIÓN
EUROPEA DE
EDUCACIÓN
AMBIENTAL

Lastly we would like to mention the Blue Flag awarded to the marina. This distinction is awarded by the European Foundation for Environmental Education to beaches and ports that comply with a series of environmental and security criteria. Receiving the award again this year confirms the quality of our installations and the environmental commitment on which their care and maintenance is based.

PROTECTION/SECURITY

In March 2014 the Ministry of the Interior gave its definitive approval to the Port Protection Plan (PPP) pursuant to Royal Decree 1617/2007, which together with its full implementation has enabled us to apply to the Spanish Ports Authority for a "Declaration of Fulfilment of the Protection Plan for the Port of Melilla". The five-yearly review of the Protection Plan for the Port Facility (PPPF) known as the "CONTAINER ESPLANADE" was also approved in June 2014 along with the evaluations of the Port facilities of ATLAS and ENDESA. This allows the companies to carry out the Protection Plan in the five-yearly review.

WE WOULD LIKE
TO MENTION
THE BLUE FLAG
AWARDED TO THE
MARINA. THIS
DISTINCTION IS
AWARDED BY
THE EUROPEAN
FOUNDATION FOR
ENVIRONMENTAL
EDUCATION



Como parte de la implantación del PPP y de PPIP hemos realizado los ejercicios y prácticas previstas, como las relativas a la "Intrusión en aguas portuarias de embarcaciones extranjeras hostiles" y junto a las empresas ATLAS y ENDESA y los buques J.J. SISTER y VOLCAN DE TINAMAR las de "Comprobación de comunicaciones del Centro de Control con los OPB y OPIP". Además se han realizado las Auditorías externas establecidas en los planes de protección para las instalaciones portuarias concesionadas y las internas para las Instalaciones gestionadas por la Autoridad Portuaria de Melilla. Igualmente 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".

Se ha impartido el curso de "Renovación de conocimientos sobre el Plan de Protección del Puerto para Policías Portuarios" y acometido el estudio y tratamiento estadístico de incidencias, visitas y partes de incidencias realizados por la policía portuaria en el cumplimiento de sus funciones de protección, y realizado dos convocatorias del Comité Consultivo de Protección del puerto (CCPPM) para seguir con la evaluación continuada de los resultados obtenidos.

SEGURIDAD/SAFETY

Se ha terminado la sexta revisión del Plan de Emergencia Interior y ejecutados simulacros y ejercicios sobre este plan y el de autoprotección (PEI/PAU) en colaboración con las empresas concesionarias y organismos públicos, como como el realizado do con la Unidad Militar de Emergencias (UME), la Ciudad Autónoma de Melilla (Protección Civil-Bomberos) y la concesión ATLAS S.A. denominado "Detección, Contención y Limpieza de vertido al mar por catástrofe" en los muelles NE-2 y NE-3 del puerto. En el mismo sentido se ha realizado una convocatoria del Comité de Autoprotección con la finalidad de analizar las incidencias y respuestas acontecidas durante el año.

Hemos implantado el programa informático IMOWEB para la gestión de toda la documentación aportada en las solicitudes de entrada al Puerto, así como de las mercancías en tránsito.

A destacar el incremento de los intentos de intrusión por parte de menores, emigrantes y polizones que se ha producido en el ejercicio, con 3.579 intentos de intrusión y 12.197 personas implicadas, planteando en el puerto un problema al que es difícil hacer frente con los recursos humanos e instrumentos jurídicos que disponemos.

As part of the implementation of the PPP and the PPPF, we have carried out the specified exercises and practices, such as those relating to "Intrusion of hostile enemy vessels into port waters", and together with ATLAS and ENDESA and two ships, the J.J. SISTER and the VOLCAN DE TINAMAR, those relating to "Testing of communications between the control centre and the Vessel Protection Officer and the Port Facilities Protection Officer". We have also performed the audits stipulated in the protection plans for the port facilities run as concessions and the internal audits for those managed by the Melilla Port Authority. We have also taken the necessary steps to gather the "Information required prior to the arrival in the port of vessels from ports that are not subject to Protection of Vessels and Port Facilities".

Port Police were given a course entitled "Refreshing your Knowledge of the Port Protection Plan" and a study and statistical processing was made of the incidents, visits and incident reports made by the port police in the course of their protection duties. The Consultative Committee for Port Protection was called twice to monitor the continuous assessment of the results obtained.

SAFETY

We have completed the sixth review of the Internal Emergency Plan and carried out various simulations and drills of this plan and of the self-protection plan in collaboration with the concession companies and public bodies such as the Military Unit for Emergencies, the Melilla City Government (Civil Protection and Fire Service) and with the concession company ATLAS S.A. called "Detection, Containing and Cleaning of Spills into the Sea due to Catastrophe" in docks NE-2 and NE-3 of the port. To this end we have also called a meeting of the Self-Protection Committee in order to analyse the incidents that have taken place during the year and the responses to them.

We have installed the IMOWEB software programme for the management of all the documentation provided in applications for entry to the Port and those for goods in transit.

We should also highlight the increase in the number of attempts at intrusion by children, emigrants and stowaways. In 2014 there were 3,570 attempts at intrusion involving a total of 12,197 people. This creates a problem that is difficult for the port to address with the human resources and legal instruments at our disposal.

RECURSOS HUMANOS

En aplicación y desarrollo del modelo de gestión por competencias la formación sigue siendo la palanca del desarrollo profesional y retributivo del empleado, con 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, a cuyo efecto se ha mantenido 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, siguiendo las instrucciones del Gobierno se han aplicado a todos los colectivos las medidas de austeridad y de contención del gasto, con la reducción del presupuesto y de los salarios, la congelación de la oferta de empleo público fijo y la consecuente disminución de la plantilla media total de la Autoridad Portuaria.

No obstante, estas medidas y su proyección en el tiempo se están traduciendo en la existencia de un porcentaje de temporalidad en la plantilla que esperamos resolver en los próximos ejercicios.

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

A modo de conclusión quiero enviar un mensaje de esperanza dirigido a los operadores portuarios y a los ciudadanos en general, convencida de que seguiremos por la senda del crecimiento, cuidando a nuestros principales tráfico, trabajando en innovación, calidad, seguridad y sostenibilidad, pero sobre todo buscando los apoyos necesarios para que la ampliación del puerto de Melilla sea una realidad y una herencia que esta generación pueda dejar a sus hijos para afrontar un futuro mejor.

Para terminar resaltar que el trabajo que presentamos en esta memoria no hubiera sido posible sin el apoyo del personal del resto de las administraciones públicas o de las empresas que prestan servicios en el ámbito portuario y, sobre todo, de la plantilla de la Autoridad portuaria. A todos ellos, quiero darles las gracias y animarles para que juntos sigamos trabajando por el futuro de Melilla y sus gentes





HUMAN RESOURCES

In the application and development of the model of management by skills, training remains a key factor in the professional and remunerative development of our employees, aimed at rewarding all employees according to their personal skills profile in line with organizational needs and the total available payroll. For this purpose we have maintained the Port System's e-learning training platform, which also offers employees free access to tutoring and assessment in relation to these training activities.

Following instructions from the Government we have applied austerity and spending containment measures to all groups by reducing our budget and salaries and freezing the recruitment of public employees on permanent contracts, in this way reducing the Port Authority's average total staff levels.

These measures and their continued application over a number of years have led to an increasing percentage of temporarily staff, a situation which we hope to correct in the coming years.

Lastly we would like to mention that the Port, as part of its corporate social responsibility, offers determined institutional support for external academic learning and work experience schemes as an integral part of improving training and the acquisition of experience for students and qualified young unemployed people, as an active contribution to improving their employability in the labour market.

CONCLUSION

In conclusion I would like to send out a message of hope to port operators and to the public in general. I am convinced that we will continue along the path of growth, taking care of our main types of traffic, while working towards innovation, quality, safety and sustainability, and above all by searching for the necessary support to ensure that the expansion of the Port of Melilla becomes a reality, a most valuable asset that this generation can bequeath to the next to give them a stronger base on which to face the future.

To finish I would like to point out that the work we are presenting in this report would not have been possible without the support of staff from the other public bodies and companies that provide services in the Port area and above all the staff of the Port Authority itself. I would like to thank all these people and encourage them so that together we can continue working hard for the future of Melilla and its people.