



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL Año 2014





PRÓLOGO

En el escenario económico, social y político en el que nos encontramos, la sociedad es cada vez más exigente en relación a sus gestores públicos, reclamando no sólo la eficacia y eficiencia de los recursos gestionados, sino transparencia y buenas prácticas de gestión, como contrapartida indispensable para lograr su reconocimiento y apoyo.

Este hecho, refrendando por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, lejos de resultar una amenaza para la actual gestión de las entidades obligadas, debe constituir un estímulo para las entidades y sus gestores en el cumplimiento de objetivos dirigidos a la provisión de un servicio eficaz, eficiente y transparente; gestionado bajo los principios de austeridad, imparcialidad y responsabilidad.

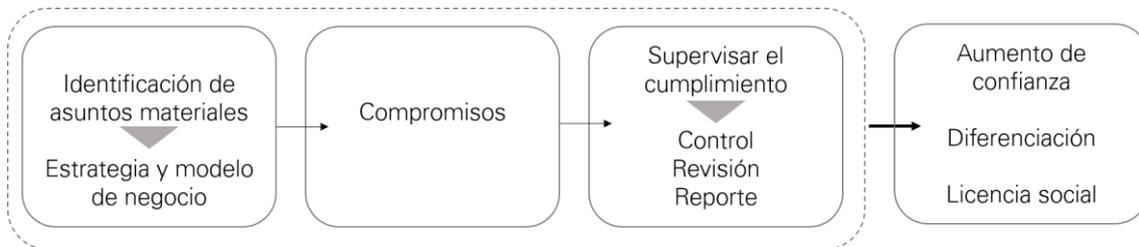
La Ley se articula en torno a 3 ejes y objetivos fundamentales:

- Aumentar la Transparencia: incrementar y reforzar la transparencia en la actividad pública, articulada a través de obligaciones de publicidad activa para todas las Administraciones, entidades públicas y, en ciertos casos, también privadas.
- Facilitar el Acceso a la información pública: reconociendo y garantizando el acceso a la información, como un derecho de amplio ámbito subjetivo y objetivo.
- Establecer Obligaciones de Buen Gobierno: exigiendo el cumplimiento de las normas obligatorias de buen gobierno de los responsables públicos, así como estableciendo las consecuencias derivadas de su incumplimiento.

Asimismo el nuevo Código de Buen Gobierno, publicado en febrero de 2015, recoge un conjunto de recomendaciones que, aunque son recomendaciones dirigidas a sociedades cotizadas, son valiosas para todo tipo de entidades y organismos, ya que ofrecen una aproximación concreta acerca de cómo se pueden ejercer diligentemente las funciones en responsabilidad social corporativa. Las recomendaciones ponen foco en tres grandes asuntos:

- Identificar y dar respuesta a lo importante: evaluación de lo estructural, en el medio y largo plazo, de todo lo relativo a los riesgos no financieros y el diseño de mecanismos de supervisión.

- Formular objetivos y metas, liderando el compromiso: necesidad por parte de las entidades de formalizar sus áreas de trabajo, incluyendo principios o compromisos que asuman voluntariamente en su relación con los distintos grupos de interés.
- Supervisar el cumplimiento: seguimiento de la adecuada ejecución de la estrategia y prácticas de Gestión Sostenible, evaluando de su grado de cumplimiento.



En el Sistema Portuario español de titularidad estatal, integrado por 46 puertos de interés general gestionados por 28 Autoridades Portuarias, la coordinación y control de eficiencia corresponde al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento.

En ése sentido, la publicación de la presente Memoria de Sostenibilidad del Sistema Portuario de Interés General, es una de las iniciativas a través de las cuales Puertos del Estado materializa su compromiso con la transparencia en su gestión, donde además de proporcionar información sobre el desempeño institucional, económico, social y ambiental, se muestra una visión amplia de sus logros, progresos y retos en aspectos como la competitividad, la calidad en la prestación de servicios o la eficiencia en el uso de recursos.

La Memoria se divide en cuatro dimensiones: institucional, económica, ambiental y social, de acuerdo también a la *Guía para la elaboración de las memorias de sostenibilidad de las autoridades portuarias* aprobada por Puertos del Estado. En cada apartado se describe el enfoque que las Autoridades Portuarias desarrollan para su adecuada gestión y se informa sobre los resultados conseguidos, mediante los correspondientes indicadores. Este conjunto de indicadores se describe en el Anexo I, el cual muestra además la ubicación de cada respuesta en esta Memoria.



La **dimensión institucional** describe los principales retos y logros de sostenibilidad en aspectos como: modelo de gestión, identificación y participación de los grupos de interés, infraestructuras, viabilidad financiera, calidad en la prestación de servicios o innovación en el sistema portuario.



En la **dimensión económica** se proporciona información que permite evaluar la rentabilidad y viabilidad económica. En este sentido se incluyen indicadores referentes a la situación económico-financiera de las Autoridades Portuarias, así como información sobre estructura de las inversiones e indicadores de rendimiento y productividad.



La **dimensión social** se basa principalmente en la política de recursos humanos, incluye la estructura de la plantilla, las acciones de formación desarrolladas bajo el esquema de gestión por competencias, el plan de igualdad y los esfuerzos realizados en material de seguridad y salud.



Por último y con respecto a la **dimensión ambiental**, aunque las Autoridades Portuarias no tienen competencias ambientales, desempeñan un papel clave en la adecuada gestión ambiental del puerto (ya que actúan como gestores de infraestructura, reguladores, coordinadores de los servicios prestados y, en especial como líderes de la comunidad). La actividad del puerto genera impactos tanto en el medio acuático como en el terrestre y aéreo, y este capítulo evalúa los impactos y las medidas implantadas para reducirlos, dándose información también sobre los sistemas de recepción y gestión de quejas ambientales disponibles en los puertos.

Como conclusión, podemos decir que Puertos del Estado no realiza su planificación y gestión portuaria guiándose únicamente por la viabilidad económica de su actividad y la contribución a la organización de una logística eficiente, sino que también queda patente su responsabilidad con la sociedad y el medio ambiente, así como su compromiso con la transparencia; constituyendo esta memoria un claro testimonio de ello.

José Llorca Ortega
Presidente de Puertos del Estado

ÍNDICE

PRÓLOGO.....	0
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	
TITULARIDAD.....	4
ESQUEMA DE GESTIÓN	4
COMPETENCIAS.....	5
FINANCIACIÓN	6
ÓRGANOS DE GOBIERNO	7
Consejo de administración de la Autoridad Portuaria	7
Presidente de la Autoridad Portuaria	8
Director de la Autoridad Portuaria	9
ESTRUCTURA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN.....	8
HERRAMIENTAS DE APOYO A LA GESTIÓN	11
INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD	12
Superficie terrestre.....	13
Superficie concesionable.....	13
Muelles y sus funciones.....	14
Usos del suelo portuario y tipos de terminales	15
Accesos terrestres	16
GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	16
Inversiones en infraestructura.....	16
Promoción industrial o logística.....	17
TRANSPORTE. IMPULSO HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	18
Plano de actuación físico para impulsar la intermodalidad	19
Plano de actuación funcional para impulsar la intermodalidad	20
Plano de actuación comercial para impulsar la intermodalidad	21
Transporte por ferrocarril.....	22
Transporte por rodadura, Ro-Ro	23
TRÁFICOS	24
Evolución de tráficos en el sistema portuario	24
Distribución de tráficos en las Autoridades Portuarias.....	25
LOS PUERTOS COMO DINAMIZADORES DEL COMERCIO Y LA COMPETITIVIDAD	27
Evolución del comercio nacional y exterior.	28
Estructura del comercio exterior del sistema portuario	29
Sectores atendidos por la actividad portuaria.....	31
Diversificación de clientes, usuarios del suelo portuario.....	31



SERVICIOS	32
Régimen de prestación	34
Concesión y autorización	34
PRESENCIA DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LA EXPLOTACIÓN PORTUARIA	35
Avance en el uso de suelo concesionado	36
TRANSPARENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA.....	39
CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS	40
Mecanismos de impulso a la mejora de la calidad y competitividad de los servicios	41
Mecanismos de valoración de la calidad de servicio	43
GRUPOS DE INTERÉS	43
PROMOCIÓN COMERCIAL	45
TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	46
INNOVACIÓN EN EL SISTEMA PORTUARIO	48
COMPROMISO INSTITUCIONAL CON EL ENTORNO	49
CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS	52

DIMENSIÓN ECONÓMICA

SITUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA.....	55
Rentabilidad sobre activos.....	55
EBITDA generado por tonelada movida	56
Servicio de la deuda	57
Gastos de explotación respecto de ingresos de explotación	58
NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES	59
Inversión pública en relación al cash-flow	59
Inversión ajena frente a la inversión pública.....	60
Renovación de activos.....	61
NEGOCIO Y SERVICIOS	62
Ingresos por tasas de ocupación respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)	62
Ingresos por tasas de actividad respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)	63
Rendimiento de la superficie para concesiones	64
Rendimiento de los muelles activos.....	65
PRODUCTIVIDAD.....	66
Generación de Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN) por empleado	66
Generación de EBITDA por empleado	67
CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS	68

DIMENSIÓN SOCIAL

POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS.....	71
EMPLEO	71
COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN.....	73
FORMACIÓN Y ESQUEMA DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS	74

IGUALDAD DE GÉNERO.....	77
ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA	78
SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	79
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN.....	83
ACCESIBILIDAD DE DISCAPACITADOS	85
CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS.....	85

DIMENSIÓN AMBIENTAL

GESTIÓN AMBIENTAL.....	89
Iniciativas de mejora.....	89
Sistemas de Gestión Ambiental	90
FORMACIÓN AMBIENTAL	93
CALIDAD DEL AIRE	93
CALIDAD DEL AGUA	96
CALIDAD ACUSTICA.....	99
RESIDUOS.....	101
Clasificación de los residuos	103
Gestión de material de dragado	104
Residuos procedentes de buques (Residuos MARPOL).....	105
BIODIVERSIDAD	107
ECO EFICIENCIA.....	108
Agua	108
Electricidad	111
Combustibles.....	113
GESTIÓN AMBIENTAL EN LA COMUNIDAD PORTUARIA.....	114
CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS.....	116

Anexos

ANEXO I. ÍNDICE DE INDICADORES	119
--------------------------------------	-----



Dimensión Institucional

Forma jurídica
y naturaleza

Gobierno y
calidad de
gestión

Características
técnicas

Mercados y
servicios

Integración en
el sistema de
transporte

Comunicación
y
transparencia

Promoción e
innovación

Gestión del
entorno

En esta sección se describen los principales retos y logros de sostenibilidad en relación a aspectos como infraestructuras, mercados objetivo, viabilidad financiera, comunicación institucional, eficiencia operativa o calidad de servicios.

TITULARIDAD

Las Autoridades Portuarias, a cargo de los puertos de interés general, son **organismos públicos empresariales, con personalidad jurídica y patrimonio propios, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines**. Desde la vertiente del negocio portuario, generador de actividad económica, las Autoridades Portuarias se ajustan al derecho privado incluso en sus adquisiciones y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento legal le atribuye.

Como organismos públicos las Autoridades Portuarias **dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado**; y desde el punto de vista jurídico, se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, del 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Su normativa específica se concreta, fundamentalmente, por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante Ley de Puertos).

ESQUEMA DE GESTIÓN

Los puertos integrados en el sistema portuario de interés general siguen un modelo de gestión conocido como Landlord Port avanzado

Los puertos integrados en el sistema portuario de interés general siguen un **modelo de gestión conocido como Landlord Port avanzado** o de puerto propietario y líder de la oferta integral. Bajo este modelo, las Autoridades Portuarias proveen espacio e infraestructuras portuarias y regulan las operaciones desarrolladas en el puerto, pero no prestan los servicios portuarios o comerciales, tales como los técnico-náuticos (practicaje, remolque y amarre), de manipulación de mercancías o los vinculados al pasaje, entre otros. En general, estos servicios son prestados por operadores privados, con medios técnicos y humanos que no pertenecen a la Autoridad Portuaria.

Dentro del esquema Landlord la Autoridad Portuaria tiene como uno de sus objetivos más relevantes **potenciar la colaboración pública-privada** en materia de inversiones, considerando que el puerto constituye el núcleo de negocio de las empresas portuarias privadas. La normativa aplicable facilita este equilibrio entre los intereses públicos y privados, y abre diversas posibilidades para atraer iniciativa privada en los puertos.

En este marco, la gestión del dominio público portuario estatal está orientada, garantizando el interés general, a lo siguiente:

- Proporcionar y gestionar infraestructuras portuarias básicas.
- Promover la actividad económica del puerto
- Promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de instalaciones portuarias, a través del otorgamiento de licencias, autorizaciones y concesiones para operar en el dominio público portuario.
- Garantizar el servicio prestado por el puerto al tráfico marítimo de mercancías en condiciones de calidad y seguridad, optimizando el coste del paso de la mercancía por el puerto.
- Gestionar la infraestructura y el dominio público portuario con criterios de rentabilidad y eficiencia.
- Gestionar el puerto con criterios de sostenibilidad, impulsando dicho principio en el conjunto de la comunidad portuaria.

En la siguiente Imagen 1.1 se resume la participación pública y la participación privada en los puertos según el modelo de explotación Landlord.

Imagen 1. 1 Modelo Landlord de explotación Público Privada



COMPETENCIAS

Las funciones básicas de la Autoridad Portuaria son la **planificación, proyección, construcción**, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, la **colaboración** con los organismos oficiales, la **coordinación** de las empresas portuarias privadas y la gestión del dominio público portuario.

Las competencias de las Autoridades Portuarias son:

- La gestión y control de los servicios portuarios y comerciales
- La prestación de los servicios generales del puerto
- La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios
- Promover, mantener y explotar infraestructuras portuarias
- Gestionar el dominio público portuario
- Optimizar la gestión económica y la rentabilidad de su patrimonio y recursos

- Fomentar las actividades comerciales, logísticas y, en su caso, industriales, relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- Coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el puerto.
- La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

FINANCIACIÓN

La **autosuficiencia económica** es uno de los principios rectores del sistema portuario español que las Autoridad Portuaria debe integrar en su gestión.

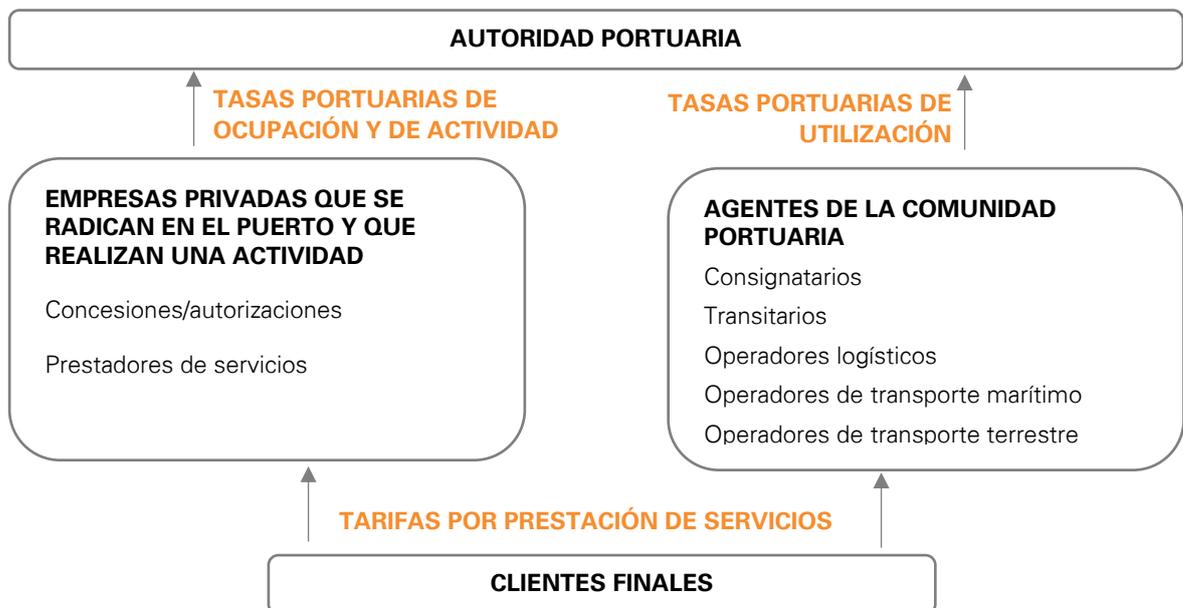
La autosuficiencia económica es uno de los principios rectores del sistema portuario español

Por tanto por lo general, las Autoridad Portuarias con sus **propios recursos, generados principalmente por aplicación de las tasas de ocupación, actividad y utilización**, deben ser capaces de hacer frente a sus gastos e inversiones con una rentabilidad mínima exigida, sin necesidad de acudir a los presupuestos generales del Estado.

Pese a que la recaudación por tasas constituye la principal fuente de recursos corrientes, las Autoridades Portuarias se financian mediante los siguientes recursos:

- Las tasas portuarias procedentes de la actividad o de la ocupación del espacio portuario por parte de las empresas privadas que desarrollan su actividad económica en el dominio público portuario (Imagen 1.2)

Imagen 1.2. Ingresos ligados a las tasas portuarias



- Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras
- Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario
- Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas
- Las ayudas y subvenciones
- El producto de la aplicación del régimen sancionador
- Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas
- Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

Corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de estos recursos, en un marco de autonomía de gestión, con criterios de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental, debiéndose ajustar a los principios establecidos en la Ley.

ÓRGANOS DE GOBIERNO Y DE GESTIÓN

Los órganos de gobierno, gestión y asistencia de las Autoridades Portuarias se reflejan esquemáticamente en la siguiente Imagen 1.3.

Imagen 1.3 Órganos de la Autoridad Portuaria



Consejo de administración de la Autoridad Portuaria

La designación de los Vocales del Consejo de Administración se realiza a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados. Sus funciones se esquematizan en la Imagen 1.4.

Imagen 1.4 Funciones del consejo de administración



Presidente de la Autoridad Portuaria

El Presidente de la Autoridad Portuaria es designado y separado por el órgano competente de la Comunidad o Ciudad Autónoma, en la que se encuentra situado el puerto, entre personas de reconocida competencia profesional o idoneidad. Sus funciones se sintetizan en la Imagen 1.5.

Imagen 1.5 Funciones del presidente de la Autoridad Portuaria

<p>REPRESENTAR</p> <p>A la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración Autónoma y Local</p>	<p>ESTABLECER</p> <p>Directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad</p>
<p>CONVOCAR</p> <p>Y presidir las reuniones del Consejo de Administración</p>	<p>PRESENTAR</p> <p>Al Consejo de Administración el Plan de Empresa</p>
<p>VELAR</p> <p>Por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y acuerdos adoptados en Consejo Administración</p> <p>Por el cumplimiento de las obligaciones atribuidas por la ley a la Autoridad Portuaria ante Puertos del Estado</p> <p>Por el suministro a Puertos del Estado de la información que sea de interés para el sistema portuario</p>	<p>DISPONER</p> <p>Los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos</p>
	<p>EJERCER</p> <p>Las facultades especiales que el Consejo de Administración le deaue</p>
	<p>OTRAS</p> <p>Facultades que atribuye la Ley</p>

Director de la Autoridad Portuaria

El Director es nombrado y separado por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria. Las funciones del director se describen en la Imagen 1.6.

Imagen 1.6 Funciones del Director de la Autoridad Portuaria

<p>DIRIGIR Y GESTIONAR</p> <p>La entidad y sus servicios</p>	<p>EMITIR</p> <p>Informes preceptivos sobre autorizaciones y concesiones</p>
<p>ELEVAR</p> <p>Al Presidente la propuesta de la estructura orgánica de la entidad</p>	<p>ELABORAR Y SOMETER</p> <p>A consideración del Presidente los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programas de actuación, inversión, financiación, y cuentas anuales</p>
<p>INICIAR Y TRAMITAR</p> <p>Los expedientes administrativos</p>	

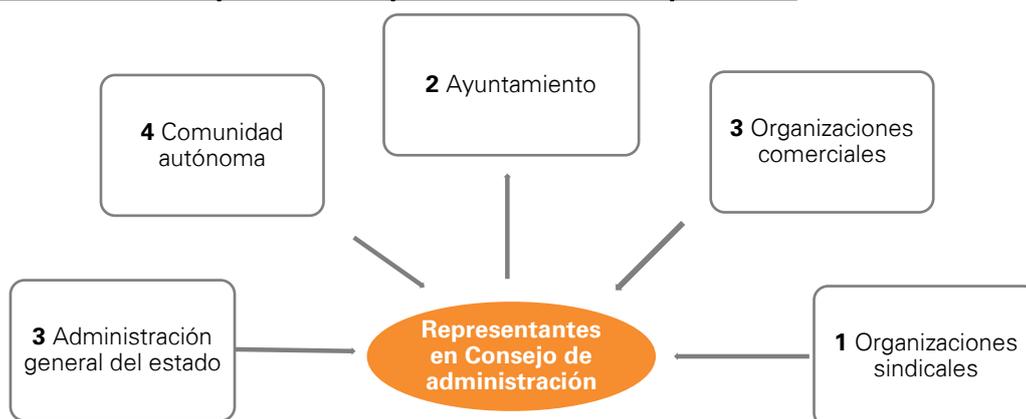
ESTRUCTURA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

La estructura del consejo de administración queda establecida por la ley, conforme a las siguientes directrices generales:

- El **presidente de la Autoridad Portuaria**, que ejercerá como presidente del consejo
- Un **miembro nato**, que será el Capitán Marítimo
- Un número de **vocales** comprendidos entre 10 y 13, excepto en las Autoridades Portuarias insulares que podrá llegar a 16, a *establecer por las Comunidades Autónomas o Ciudades Autónomas según los siguientes criterios*:
 - La Administración General del Estado estará representada por 4 vocales, entre los que estarán el Capitán Marítimo, un Abogado del Estado y un representante de Puertos del Estado
 - La Comunidad Autónoma estará representada por 5 vocales uno de los cuales será el Presidente de la Autoridad Portuaria.
 - En el caso de las Islas Canarias cada Cabildo tendrá un representante y en el caso de las Islas Baleares cada Consell tendrá un representante.
 - Los municipios en cuyo término se localice el área de servicio del Puerto estarán representados por el 33% de los representantes no descritos en los puntos a), b) y c) anteriores
 - Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales, y sectores económicos relevantes, estarán representados por el 66% de representantes no descritos en los puntos a), b) y c)

En la Imagen 1.7 se muestra el número de representantes por cada sector que tienen la mayoría de las Autoridades Portuarias no insulares en su consejo de administración.

Imagen 1.7 Número de representantes por administraciones y sectores



Las Autoridades Portuarias cuentan con Comités técnicos sectoriales que dan apoyo al Consejo de Administración. Estos comités son:

- **Comité Consultivo de Seguridad y Protección:** presta asesoramiento en el desarrollo de los procedimientos o directrices para la implantación de medidas de protección del puerto. Sus orígenes son fruto de la especial preocupación para prevenir y detectar actos que supusieran una amenaza para el sector del transporte marítimo. Los miembros del Comité consultivo son nombrados por el Presidente de la Autoridad Portuaria, a propuesta de la autoridad responsable del órgano o institución a la que representan.
- **Comité de Servicios Portuarios:** asiste e informa tanto al Capitán Marítimo como al Presidente de la Autoridad Portuaria. Se integran los usuarios de tales servicios, las organizaciones que les representen, los prestadores de servicios más representativos y las organizaciones sectoriales de trabajadores que cuenten con mayor representación. El Comité de Servicios Portuarios forma parte del **Consejo de Navegación y Puerto**, órgano de asesoramiento para la Presidencia de la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima. En él están representados las personas físicas y jurídicas con interés directo y relevante en el buen funcionamiento del Puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Además de estos dos comités, algunas Autoridades Portuarias cuentan con otros adicionales que ayudan a perseguir un modelo de desarrollo sostenible. Algunos ejemplos son:

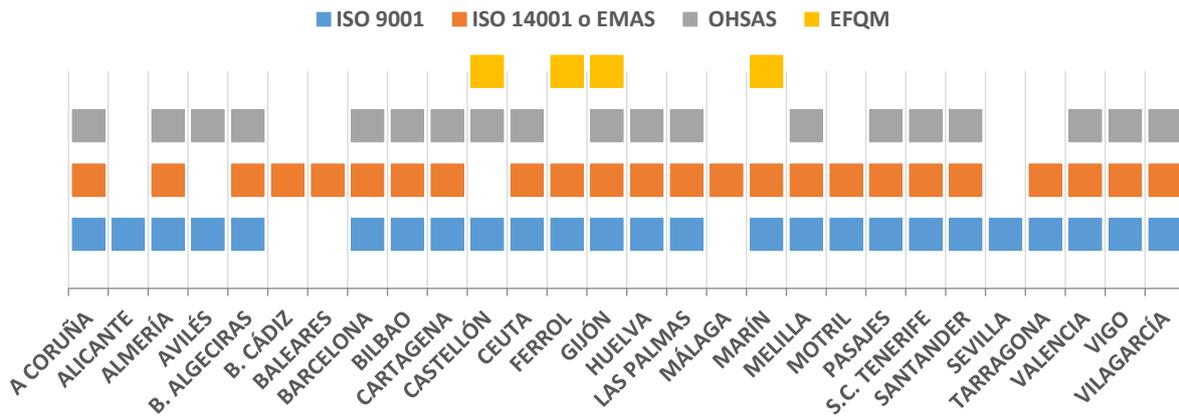
- Comité de Sostenibilidad
- Comité de Responsabilidad Social Corporativa
- Comité de Igualdad
- Comité del Código de Conducta
- Comité de Calidad y Medio Ambiente

HERRAMIENTAS DE APOYO A LA GESTIÓN

Además de los órganos establecidos normativamente, existen diferentes herramientas de gestión para apoyar la toma de decisiones, la definición de objetivos y el seguimiento de los mismos en las Autoridades Portuarias. Estas herramientas son, entre otras:

- Cuadros de Mando Integral para la implantación de estrategias y definición de objetivos
- Sistemas de Gestión de Calidad conforme a la norma ISO 9001
- Sistemas de Gestión de Riesgos Laborales conforme al estándar OSHAS 18001
- Sistemas de Gestión Medio Ambiental conforme al estándar ISO 14001 o EMAS
- Estándares de Excelencia de Gestión como el EFQM (*European Foundation for Quality Management*)

En el Gráfico 1.1 se muestra el grado de implantación de algunos de estos estándares de gestión en las distintas Autoridades Portuarias, mostrando una evolución en 2014 con respecto al año anterior.

Gráfico 1.1 Implantación de sistemas de gestión

INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD

Como ya se ha indicado en el apartado Esquema de Gestión, el sistema portuario de titularidad estatal responde a un modelo de gestión Landlord. Bajo estas premisas, las Autoridades Portuarias proveen espacio o dominio público portuario y desarrollan las infraestructuras básicas, mientras que la prestación de los servicios portuarios y comerciales (a la mercancía, al pasaje y a los buques) queda a cargo de las empresas privadas, en posesión de sus correspondientes licencias.

La **infraestructura (básica y complementaria)** provista por las Autoridades **debe adaptarse y hacer frente a:**

- La evolución de tráfico, teniendo en cuenta los crecimientos previsibles tanto en el volumen de mercancías como en el volumen de pasajeros.
- La estructura de los tráfico, teniendo en cuenta los diferentes tipos de mercancías (graneles sólidos, graneles líquidos, mercancía general, etc.) y las necesidades técnicas para su manipulación y depósito (grúas, explanadas, etc.)
- La evolución del tamaño, tecnología y especialización de buques. El nivel creciente, tanto de capacidad como de especialización de los buques, implica mayores calados y zonas del almacenamiento.
- La integración del transporte marítimo con otros modos de transporte terrestre y la optimización de los accesos al puerto.
- La integración del puerto con su entorno natural y urbano.

En este sentido, las inversiones en infraestructuras dirigidas a aumentar la superficie de agua abrigada, la superficie terrestre de uso portuario o la longitud de muelle, **son planificadas atendiendo a la evolución previsible de los diferentes tipos de tráfico y de las rentabilidades de las infraestructuras generadas.**

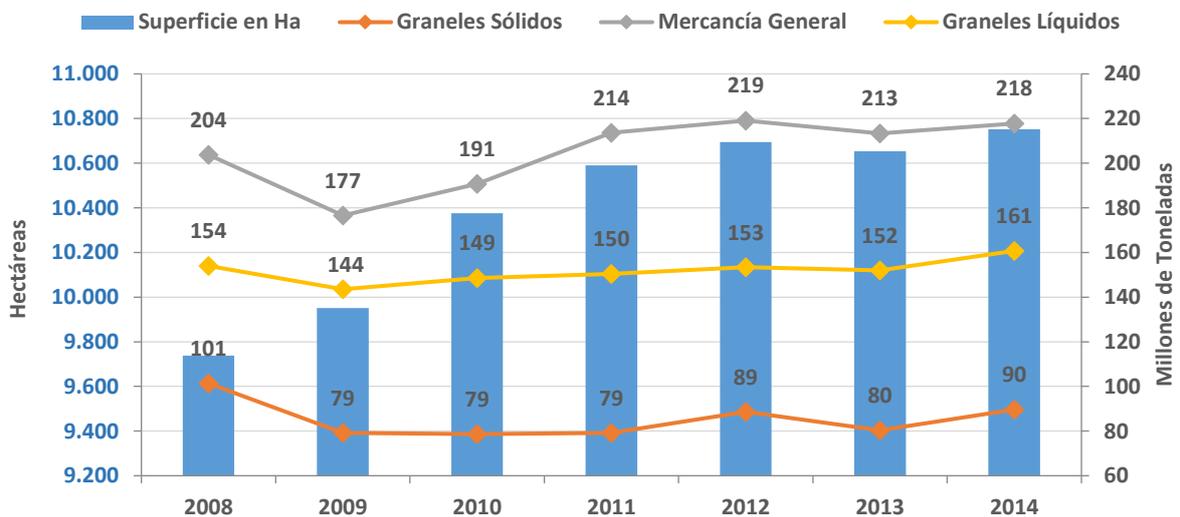
En aquellos desarrollos de infraestructuras que impliquen la construcción de un nuevo puerto, o la ampliación de un puerto ya existente que suponga una modificación significativa de sus

límites físicos en el lado marítimo, se requiere un Plan Director de Infraestructuras. Este Plan debe ser elaborado por la Autoridad Portuaria y aprobado por Puertos del Estado. Su principal objetivo es establecer un marco de referencia para el diseño y la programación del desarrollo físico del puerto. Esto permite armonizar la ejecución de los diferentes proyectos constructivos y garantizar su fiabilidad, funcionalidad e integración con el entorno.

Superficie terrestre y demanda de suelo

El movimiento de mercancías experimentó un claro crecimiento a partir de 1992, para finalmente reducirse como resultado de la crisis iniciada en 2008. Tal y como se muestra en el Gráfico 1.2, la generación de suelo portuario (en miles de hectáreas) ha seguido un crecimiento progresivo desde entonces, adaptándose a la demanda creciente de tráficos (en millones de toneladas). Excepcionalmente en 2013 se experimentó una reducción de un 0,4% en superficie debido a enajenaciones del terreno portuario hacia los municipios, pero durante este año 2014 volvió a aumentar en un 0,9 como resultado de la puesta en servicio de nuevos desarrollos.

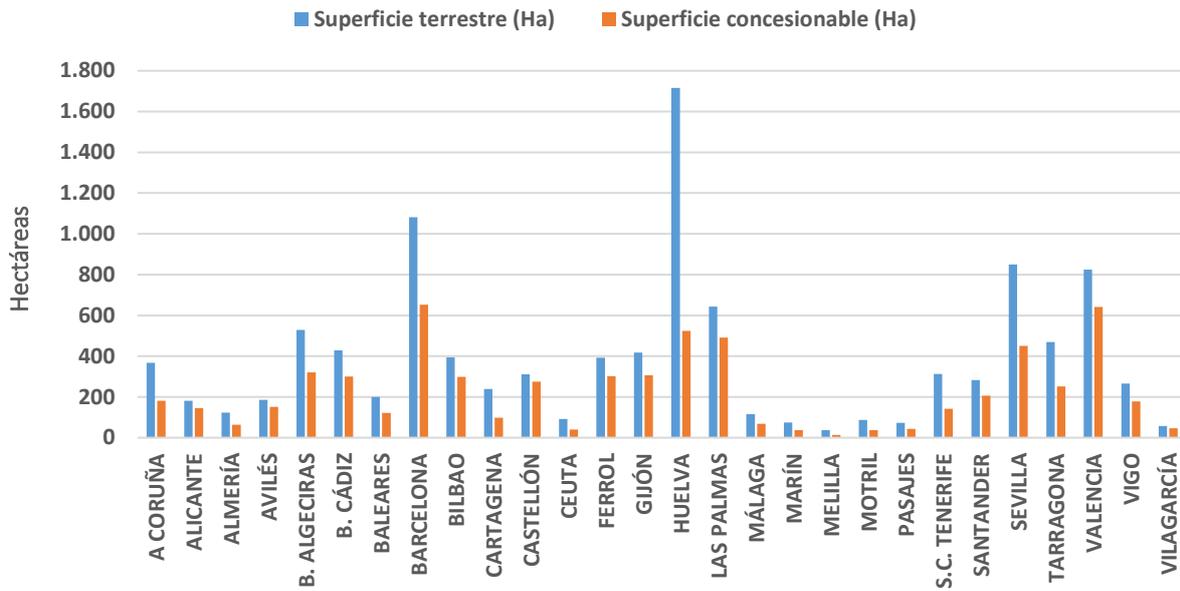
Gráfico 1.2 Evolución de superficie terrestre y el tráfico de mercancías



Superficie concesionable

En el siguiente Gráfico 1.3, se muestran las hectáreas de superficie terrestre para cada Autoridad Portuaria y las hectáreas de superficie que puede ser utilizada para concesiones. Teniendo en cuenta la totalidad del sistema portuario, el promedio del porcentaje de las superficies concesionables sobre las superficies terrestres ha sido de 61% durante 2014.

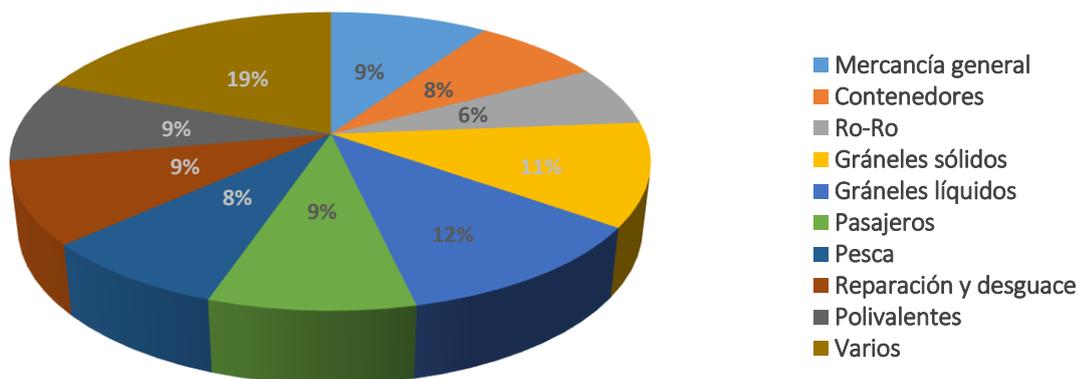
Gráfico 1.3 Distribución de superficie terrestre y superficie concesionable



Muelles y sus funciones

En el siguiente Gráfico 1.4 se muestra el uso al que se destinan los muelles, indicando el porcentaje de línea de atraque dedicado a cada uno de dichos usos.

Gráfico 1.4 Uso de los muelles por tipo de actividad. Porcentaje de longitud destinada a cada una



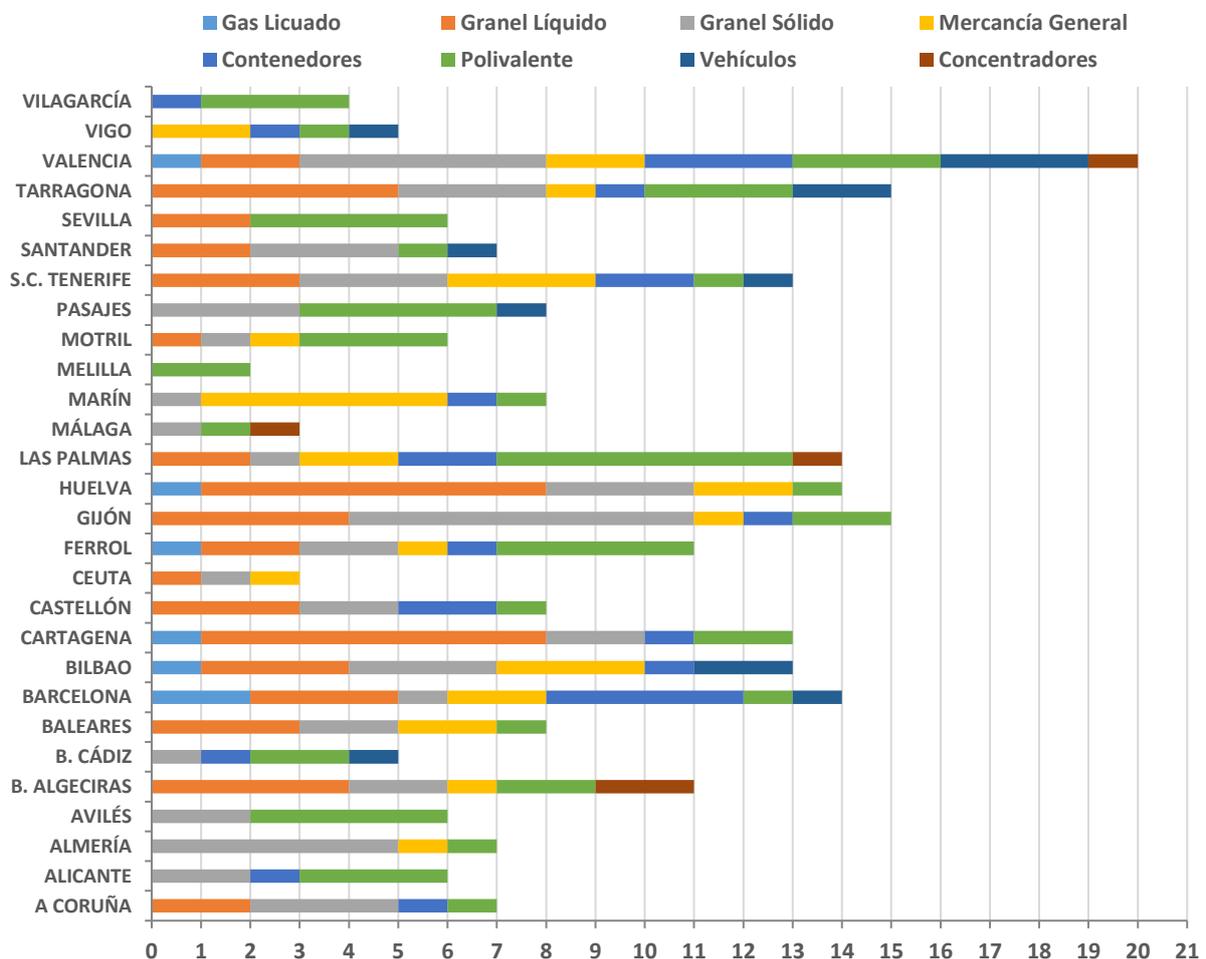
Destaca la actividad relacionada con la manipulación de graneles sólidos y líquidos, correspondiendo a más de 30 kilómetros de muelle para cada uno (considerando los calados superiores a 4 metros).

Usos del suelo portuario y tipos de terminales

Como resultado de la consolidación del modelo de explotación Landlord, **el uso del suelo portuario se ha ido especializando progresivamente**. Se ha ido reduciendo la importancia relativa de las terminales polivalentes, dejando paso a la asignación de suelo para usos especializados.

En el Gráfico 1.5 se muestra la distribución de terminales por usos para cada Autoridad Portuaria. A pesar de que las terminales Polivalentes todavía son un número importante para determinados puertos, se observa un proceso progresivo de especialización, destacando la importancia del tráfico de contenedores y de terminales concentradoras¹. Por otro lado, predomina el número de terminales utilizadas para la manipulación de graneles sólidos y líquidos.

Gráfico 1.5 Número de terminales por tipología



Cabe destacar que el Gas Licuado no se encuentra categorizado como Granel Líquido en el gráfico anterior, de manera en la que se resalta el potencial de los puertos españoles para

¹ Las terminales concentradoras, también conocidas como terminales HUB, se encargan de la redistribución de carga. Por un lado, reciben mercancías de líneas navieras de largo recorrido y la redistribuyen en líneas de recorrido más corto. Por otro lado, aglutinan mercancías que reciben en pequeñas cantidades y la redistribuyen en cantidades superiores.

incentivar el uso de este combustible alternativo. El Gas Natural Licuado (GNL) se almacena en los puertos, se regasifica y se distribuye tanto para uso en transporte terrestre como para uso en transporte marítimo.

Accesos terrestres

En el puerto confluye el transporte por mar y por tierra, tratándose de una infraestructura intermodal entre estos dos medios y no solamente de una infraestructura de transporte. De ahí destaca la importancia de los accesos, pudiendo distinguir claramente dos tipos:

- **Acceso viario:** destinado a vehículos por carretera, sobre todo camiones
- **Acceso ferroviario:** destinado a la red ferroviaria del puerto y a la red ferroviaria de interés general.

En el próximo apartado relativo al *Transporte: Impulso hacia una movilidad sostenible*, se desarrollará en detalle los planos de actuación para mejorar este tipo de accesos, favoreciendo una integración de los puertos en el sistema de transporte. Cabe destacar que, desde 2013, las Autoridades Portuarias han profundizado en el compromiso que ejercen con el transporte fuera del dominio portuario clásico, habiéndose comenzado a elaborar diferentes proyectos.

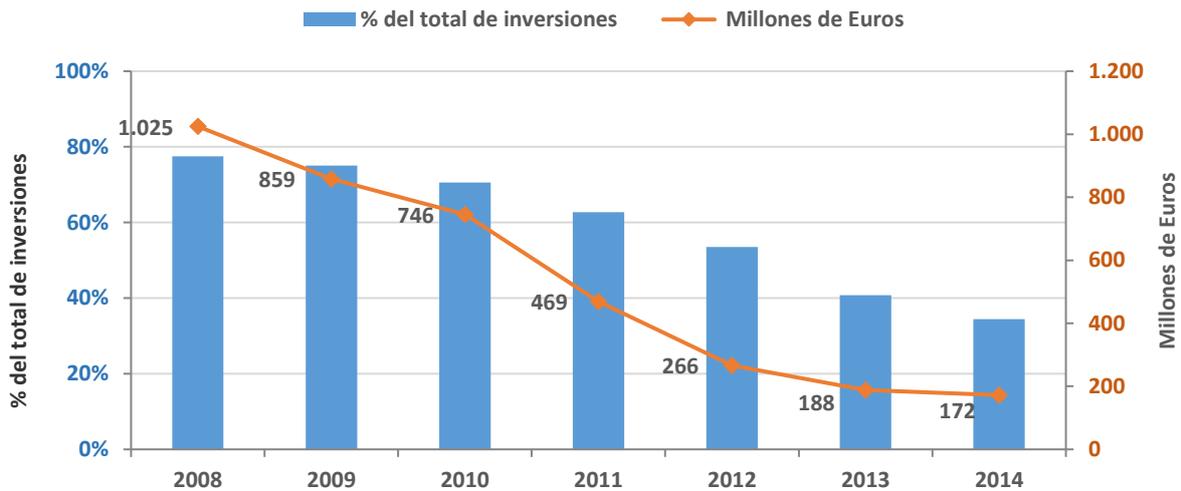
GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Inversiones en infraestructura básica y complementaria.

A partir del año 2008, la crisis económica tiene dos efectos sobre el esfuerzo inversor en infraestructura:

- La caída de tráfico hace que las superficies de agua abrigada y suelo portuario resulten suficientes para atender de la demanda previsible.
- Las políticas de contención del gasto público limitan la disponibilidad de recursos económicos.

Por todo ello y como se refleja en el Gráfico 1.6, a partir del año 2008 **se reduce la inversión total en infraestructuras básicas y complementarias**, destinadas a incrementar la capacidad básica de los puertos. Además, también se reduce su importancia relativa dentro del total de inversiones. Sin embargo, el decrecimiento durante este último año es inferior al que se venía dando anteriormente.

Gráfico 1.6 Evolución de las inversiones en capacidad básica (Abrigo, muelles y explanadas)

Promoción industrial o logística

La función logística de los puertos es un aspecto muy relevante y posee gran influencia sobre la competitividad del comercio exterior del país.

El transporte marítimo está influenciado por los puertos pero también por las **Zonas de Actividades Logísticas (ZALs)**. Ambos operan de manera independiente entre sí, pero en la actualidad tienden a conectarse de manera más fluida para agilizar las operaciones y aportar un mayor valor agregado al movimiento general de las cargas. Como iniciativa de promoción industrial o logística, más del 30% de las Autoridades Portuarias promocionan y participan en el desarrollo de ZALs actualmente. Algunas de ellas participan en su accionariado, otras conceden superficie para diversas finalidades, e incluso alguna Autoridad Portuaria dirige el plan de comercialización de la propia ZAL, estableciendo acciones comerciales destinadas a exportadores, importadores, transitarios y operadores logísticos con el objetivo de que las sociedades interesadas puedan establecerse en dicha ZAL.

Las ZALs pueden generar un valor añadido de diferentes maneras, como puede ser la agrupación y des-agrupación de cargas, el embalaje, la paletización o el etiquetado. Estos servicios de valor agregado se pueden concretar tras realizarse el cambio de modo, de marítimo a terrestre.

Otra iniciativa desarrollada por algunas Autoridades Portuarias para su promoción industrial o logística es la participación en lo que se denomina **Puerto Seco**. Más del 10% de las Autoridades Portuarias cuentan con esta terminal intermodal interior conectada con las terminales marítimas, que permite agilizar el tráfico de mercancías y descongestionar sus operaciones. Además de para la coordinación operativa de los puertos, estas áreas sirven como depósito y almacenamiento de mercancías y permiten realizar actividades logísticas e industriales relacionadas con el puerto.

El objetivo de estas iniciativas es **potenciar el transporte, la competitividad y ampliar la zona de influencia (hinterland)** generando nuevos tráficos portuarios y creando nuevos servicios. Además de la participación en una ZAL y en un Puerto Seco, el resto de Autoridades Portuarias cuentan con otras iniciativas de promoción industrial o logística como el desarrollo de un Plan Sectorial de Ordenación de Áreas, la elaboración de un Plan de Marketing, el desarrollo de un centro intermodal de logística, la promoción de una red de servicios e infraestructuras en puntos estratégicos y la participación en asociaciones de carácter logístico como FERRMED o Mediterranean Ports Community entre otras.

TRANSPORTE. IMPULSO HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En los puertos confluye el transporte por mar, carretera y ferrocarril, permitiendo el desarrollo de cadenas integradas de transporte marítimo-terrestre. La eficiencia económica y ambiental de dichas cadenas de transporte está condicionada por la eficacia con la que dichos modos de transporte son coordinados.

Desde las Autoridades Portuarias se impulsan **diferentes estrategias destinadas a lograr una mayor integración y coordinación de los distintos modos de transporte**, lo cual permite mejorar tanto la eficiencia ambiental como la competitividad de las cadenas de transporte portuarias. Entre dichas estrategias, es importante destacar las siguientes:

- **Optimizar la movilidad de los vehículos pesados.** El objetivo de esta acción es reducir el tiempo de tránsito y estancia de camiones en el puerto y su entorno.
- **Impulsar el tráfico Ro-Ro.** El objetivo de esta acción es promover la utilización del transporte marítimo por parte de las empresas de transporte por carretera, haciendo uso de servicios marítimos específicamente diseñados para el transporte de camiones y semirremolques. Esta acción convierte el transporte marítimo, entendido como infraestructura de servicios, en una prolongación de la infraestructura de carretera, con lo que se dota al transporte rodado de alternativas eficientes para completar la relación de transporte origen/destino al tiempo que se reduce la saturación de los grandes ejes viarios.
- **Impulsar el tráfico ferroviario.** El objetivo de esta acción es incrementar tanto el volumen de mercancías que entran y salen del puerto por tren, como el peso relativo de este medio de transporte frente al tráfico por carretera, ya que el tren puede constituir un esquema óptimo de transporte en función del volumen de mercancías y de las distancias a recorrer.

Desde las Autoridades Portuarias se impulsan diferentes estrategias destinadas a lograr una mayor integración y coordinación de los distintos modos de transporte

Todas estas estrategias de impulso a la movilidad sostenible de mercancías y a la mejora de la competitividad del tráfico se desarrollan en los siguientes planos de actuación:

- **Físico:** iniciativas ligadas a la planificación y diseño de la infraestructura.
- **Funcional:** iniciativas orientadas a la gestión técnica y coordinación (explotación) de las operaciones
- **Comercial:** ligadas a la gestión comercial de los servicios de transporte marítimo y terrestres, garantizando la concentración de la mercancía con el fin de hacer viables económicamente cada uno de los modos de transporte.

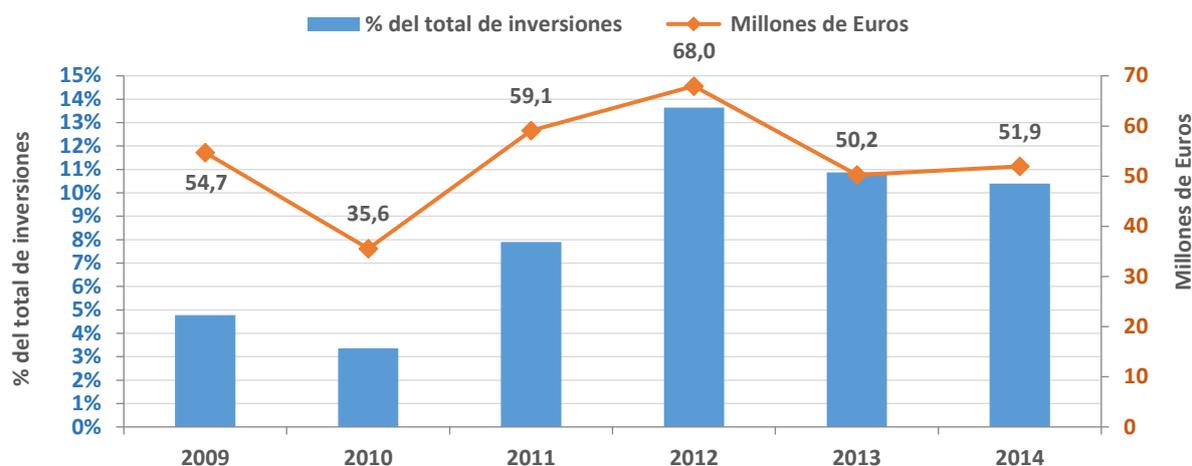
Plano de actuación físico para impulsar la intermodalidad

Este plano de actuación se desarrolla mediante la planificación e inversión en infraestructuras ligadas al acceso, movimiento de mercancías e intercambio modal de las mismas, como pueden ser:

- **Mejora de accesos viarios al puerto.** Que eviten el paso de camiones por núcleos urbanos y conecten al puerto directamente con redes viarias de alta capacidad.
- **Mejora de redes viarias internas.** Que faciliten la movilidad de mercancías dentro de puerto y eviten sobrecargas en redes urbanas.
- **Rampas y superficies Ro-Ro.** Que permitan la carga y descarga eficiente de camiones o semirremolques en barcos.
- **Mejora y desarrollo de accesos ferroviarios.** Que permitan el acceso y expedición directa de circulaciones entre la red ferroviaria del puerto y el resto de la red ferroviaria de interés general.
- **Infraestructuras de intercambio modal.** Superficies destinadas a un intercambio más eficiente entre modos de transporte.

En el Gráfico 1.7 se muestra el **incremento de la inversión en intermodalidad** durante los últimos años, tanto en valor absoluto como en valor relativo, referente a las zonas logísticas y a los accesos. Esto representa el esfuerzo hacia el avance en la integración del puerto en los modos de transporte terrestre.

Es relevante indicar que la efectividad de dichas inversiones no depende únicamente de las Autoridades Portuarias, ya que la conexión de los puertos a las redes generales de transporte viario y ferroviario **requiere de una estrecha colaboración y coordinación de las Autoridades Portuarias con otras administraciones.**

Gráfico 1.7 Evolución de las inversiones en intermodalidad

Plano de actuación funcional para impulsar la intermodalidad

La integración de los modos de transporte marítimo y terrestre en cadenas de transporte eficientes no sólo requiere de infraestructura adecuada, sino también de una **adecuada coordinación entre los modos de operar** de cada tipo de transporte.

Las actuaciones de tipo funcional están ligadas a la **manipulación de las mercancías en su paso por puerto** y tienen como objetivos:

- mejorar la eficiencia en tiempo y coste de dichas operaciones
- obtener el máximo rendimiento posible de las infraestructuras existentes en condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente.

En la Imagen 1.8 se citan ejemplos de distintas actuaciones desarrolladas en este plano.

El desarrollo de las actuaciones de carácter funcional, por parte de las Autoridades Portuarias, requiere la **coordinación con otras administraciones** con competencias en la gestión de infraestructuras de transporte, así como de actuaciones de la iniciativa privada dirigidas a optimizar el rendimiento de las estaciones existentes en condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente.

Imagen 1.8 Actuaciones de carácter funcional de impulso a la intermodalidad**FERROCARRIL**

Convenios de conexión. Entre Autoridades Portuarias y resto de gestores de redes ferroviarias que permitan regular el esquema de integración del puerto con el ferrocarril.

Reglamentos de circulación y seguridad. Que definan protocolos de actuación específicos de la operativa del ferrocarril en el entorno portuario garantizando la seguridad de las operaciones.

CARRETERA

Terminales automatizadas que permitan esquemas de carga/descarga más eficientes.

Accesos automáticos de camiones al puerto mediante lectores de matrícula.

Gestión de la movilidad que limite en horas punta la utilización de determinadas infraestructuras de acceso al puerto por parte de vehículos que no tengan por finalidad el tráfico comercial.

Levante sin papeles, que mediante esquemas informatizados faciliten el acceso y salida de camiones del recinto portuario trazando automáticamente el movimiento de mercancía.

Plano de actuación comercial para impulsar la intermodalidad

Disponer de infraestructuras adecuadas y de protocolos eficaces de coordinación entre los distintos modos de transporte no garantiza un uso eficiente de los mismos. Es necesario, además, **que la cadena de transporte creada llegue hasta los potenciales clientes finales** ofreciendo servicios competitivos que añadan valor a sus respectivas actividades comerciales.

Las estrategias de carácter comercial promovidas por las Autoridades Portuarias tienen como objetivo acercar el puerto al cliente final, presentando servicios de transporte **que integran al conjunto de operadores** que intervienen en la cadena de transporte y presentando servicios de tipo logístico capaces de **añadir valor a las mercancías movidas**.

Este tipo de servicios o iniciativas son especialmente importantes en la promoción del transporte por ferrocarril, donde resulta necesario poner en contacto al cliente con los operadores especializados en concentrar la carga procedente de distintos clientes, **generando grandes lotes de carga que permitan sacar el máximo partido económico del transporte por ferrocarril**.

Dentro de este tipo de iniciativas es posible destacar:

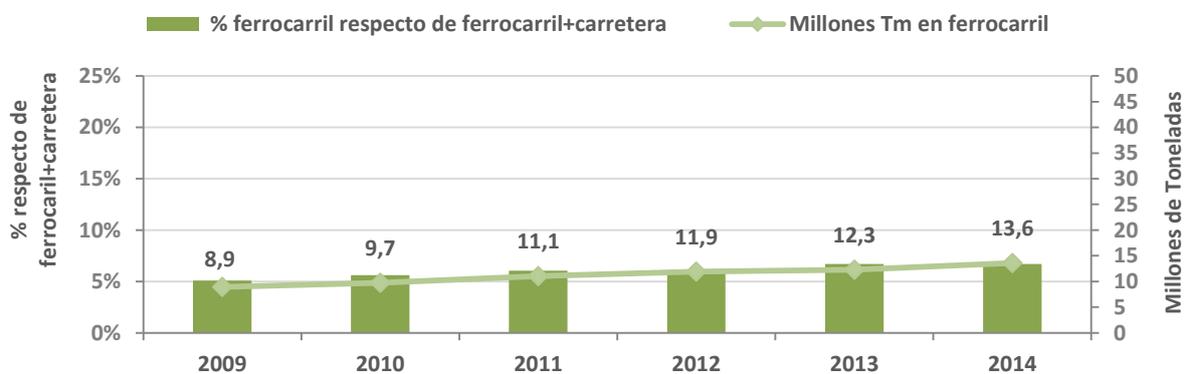
- Presentación en **foros comerciales** de los servicios del puerto y del conjunto de la comunidad portuaria
- Participación en el **desarrollo de Puertos Secos interiores** conectados por ferrocarril con el puerto.
- Promoción y participación en el desarrollo de **zonas de actividades logísticas al puerto**
- Desarrollo de **portales informáticos de presentación** y contratación integrada de servicios portuarios ("port community systems")

- Iniciativas de **promoción del transporte Ro-Ro**, como portales de valoración de precios y presentación de los operadores implicados en este tipo de servicio.

Transporte por ferrocarril

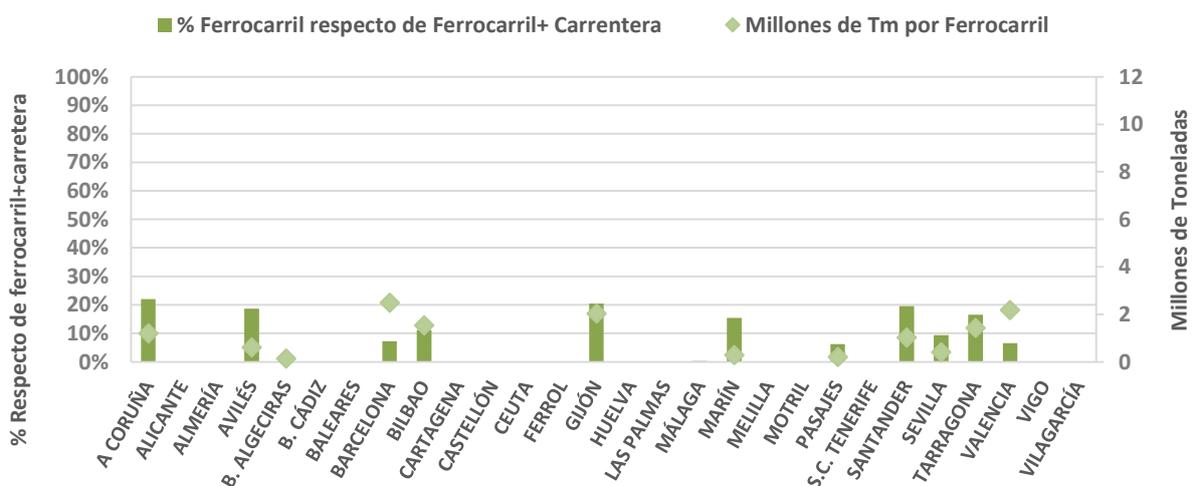
En el Gráfico 1.8 se muestra la evolución de la mercancía movida por ferrocarril en el sistema portuario, tanto de entrada como de salida. Se pone de manifiesto la recuperación del transporte por ferrocarril tras la caída experimentada en 2009, tanto en valor absoluto como en importancia relativa del ferrocarril frente a la carretera.

Gráfico 1.8 Evolución de la mercancía movida por ferrocarril



Tal y como se muestra en el Gráfico 1.9, el transporte ferroviario todavía tiene un nivel de implantación muy desigual entre las diferentes Autoridades Portuarias, estando ligado al transporte de mercancías movidas a granel en muchas ocasiones.

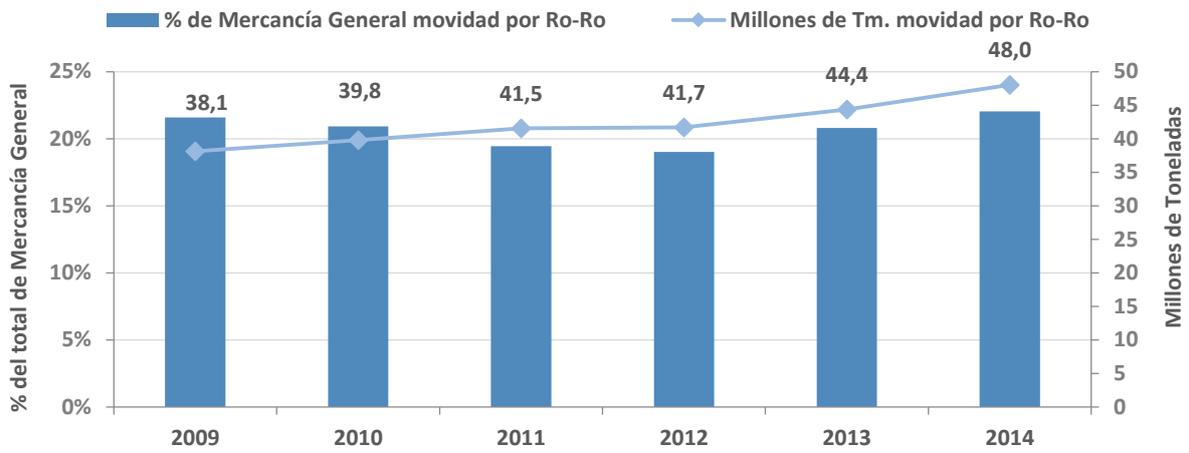
Gráfico 1.9 Mercancía movida por ferrocarril



Transporte por rodadura, Ro-Ro

Tal y como se muestra en el Gráfico 1.10, el tráfico movido por sistema Ro-Ro ha experimentado una recuperación progresiva en cuanto a volumen total movido tras la caída experimentada el año 2009. Sin embargo, el porcentaje movido frente al total de mercancía no ha sufrido cambios significativos. Esta pérdida de importancia relativa es debida al incremento de exportaciones en contenedor y, sobre todo, al aumento de tráfico de transbordo de contenedores.

Gráfico 1.10 Evolución de la mercancía general movida por sistema Ro-Ro

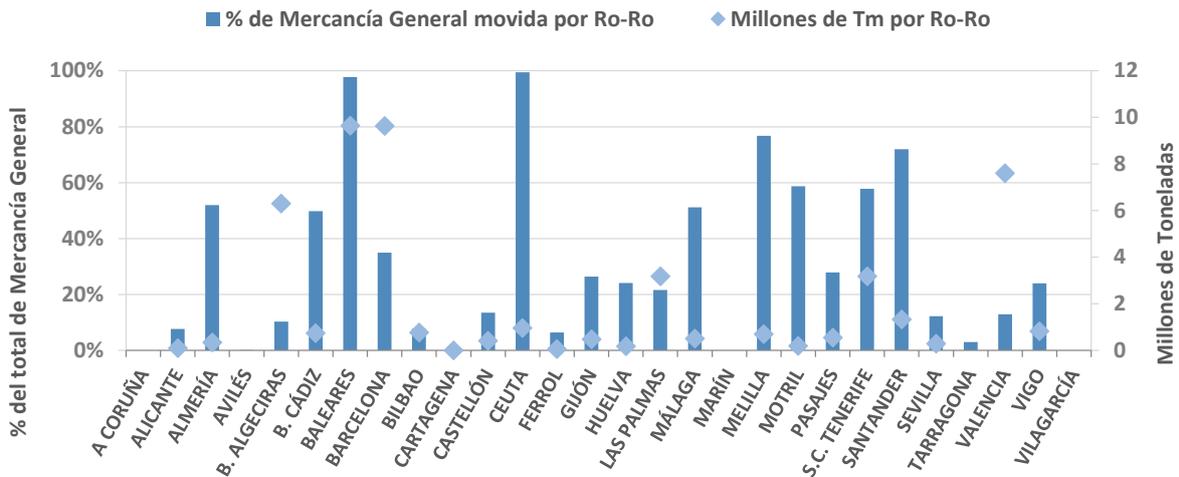


Cabe destacar que las líneas regulares del Mediterráneo Occidental que conectan los puertos de Barcelona y de Valencia con los puertos italianos continúan canalizando un porcentaje significativo de mercancías que hace años eran atendidas por camiones que atravesaban las carreteras de la costa azul francesa. En total, se mueven más de 5 millones de toneladas ambos sentidos mediante líneas regulares entre Italia y España.

También es necesario resaltar el buen comportamiento de línea regular Gijón – Nantes/Saint Nazaire, en un esquema enmarcado en el concepto de Autopista del Mar impulsado por las instituciones europeas y los Estados español y francés. Este esquema ha permitido más que duplicar el tráfico ro-ro entre ambos países desde que la citada autopista marítima comenzó a dar servicio en 2010.

Finalmente, en el Gráfico 1.11 se muestra la importancia relativa y absoluta del tráfico Ro-Ro en las diferentes Autoridades Portuarias. Cabe destacar el alto peso relativo de este tipo de transporte en puertos insulares y en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Con respecto al volumen total en millones de toneladas, resalta la mercancía movida en Barcelona, Baleares y Valencia.

Gráfico 1.11 Mercancía movida por sistema Ro-Ro

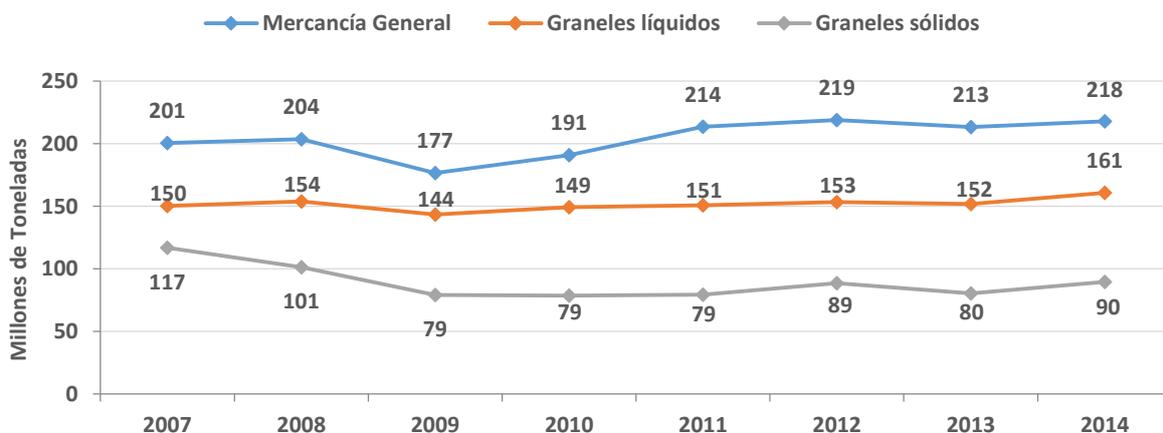


TRÁFICOS

Evolución de tráficos en el sistema portuario Tal y como se ha mencionado en el apartado anterior *Superficie terrestre y demanda de suelo*, el tráfico de mercancías ha experimentado una evolución creciente durante los últimos años. En el siguiente Gráfico se desglosa dicha evolución según el tipo de mercancía.

El movimiento de graneles líquidos ha manifestado un comportamiento relativamente estable, mientras que el tráfico de graneles sólidos experimentó una caída significativa en 2008, a partir de la cual también se ha estabilizado. El tráfico de mercancía general mantuvo un proceso de recuperación iniciado tras el mínimo sufrido en 2009, interrumpiéndose en 2013 pero recuperándose durante este año 2014.

Gráfico 1.12 Evolución del tráfico de mercancías

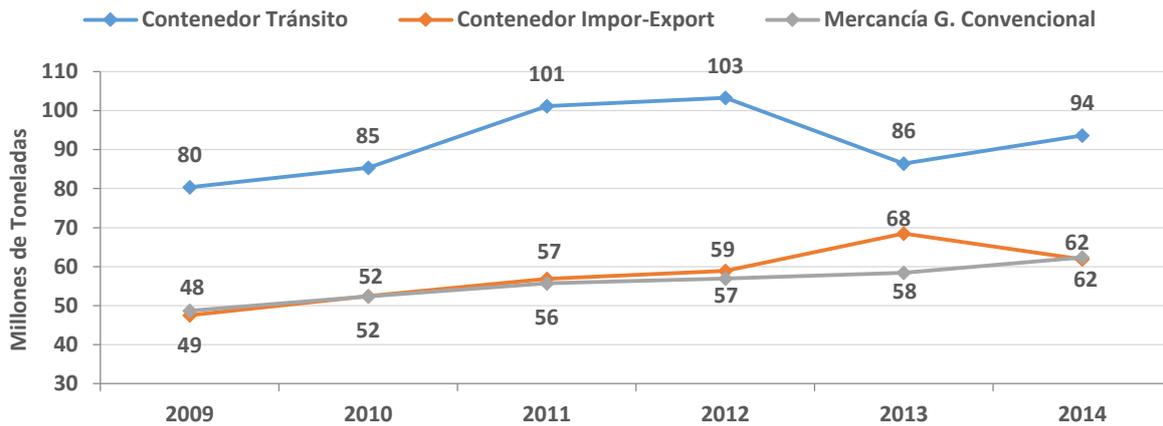


En el siguiente Gráfico 1.13 se desglosa la mercancía general en tres tipos y se muestra que, tanto el proceso de recuperación como la frenada sufrida el año anterior y la recuperación

durante este 2014, son motivadas principalmente por la variación de contenedores en régimen de tránsito. Además, aunque la recuperación en el tráfico de contenedores import-export ha sido más lenta, destaca su pronunciado crecimiento en 2013.

La recuperación del tránsito de contenedores se ha logrado en un escenario de fuerte competencia de los puertos del Norte de África, lo cual pone de manifiesto la importancia de mantener, dentro del sistema portuario, una clara apuesta por la competitividad y la calidad de los servicios prestados a buques y mercancía.

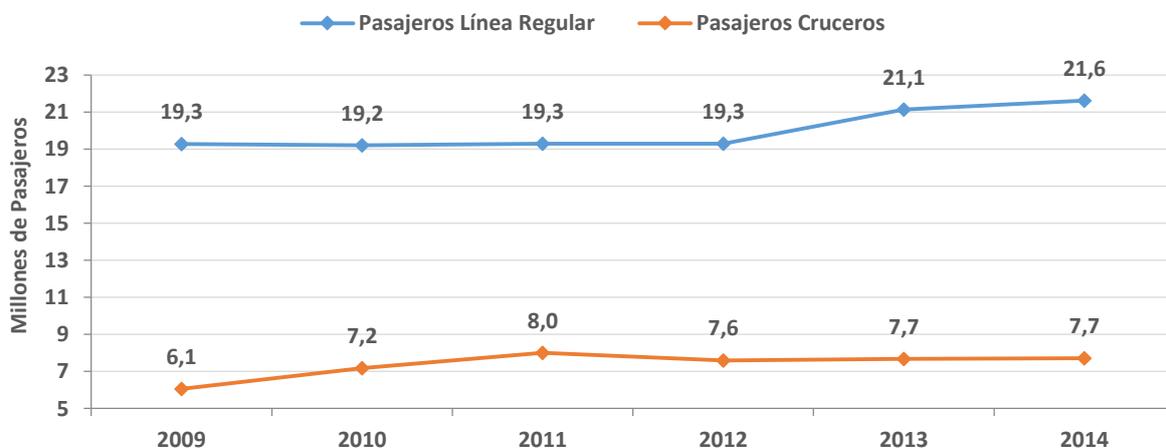
Gráfico 1.13 Evolución del tráfico de mercancía general según régimen



El sistema portuario realiza un gran esfuerzo por favorecer el tráfico de cruceros, el cual supone un claro estímulo para la industria turística de las ciudades visitadas

Finalmente, tal y como se muestra en el Gráfico 1.14, el tráfico de **pasajeros de líneas regulares** se ha estabilizado tras el descenso experimentado durante el año 2008, aumentando notablemente durante estos dos últimos años.

Gráfico 1.14 Evolución del tráfico de pasajeros



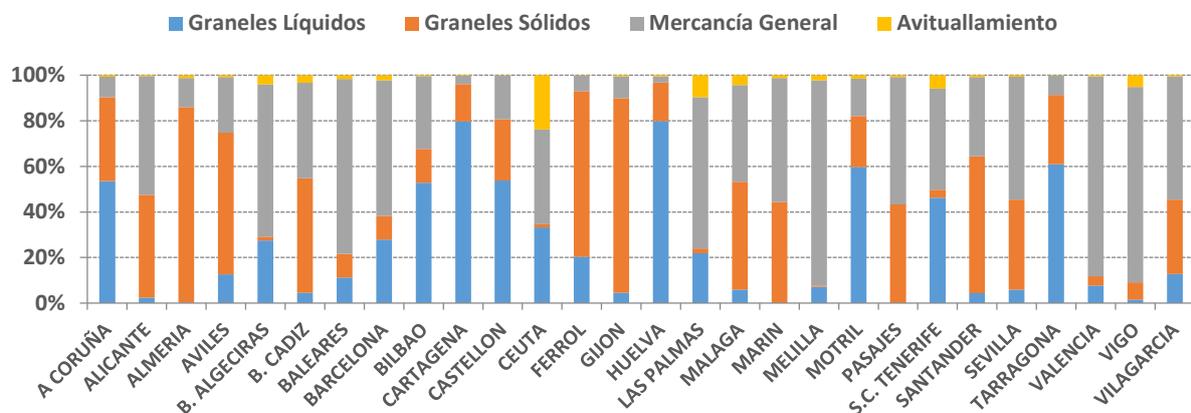
Con respecto al tráfico de **pasajeros en cruceros**, se experimentó un crecimiento sostenido desde 2008 hasta 2011, frenado por una leve caída en 2012 y remontando mínimamente

durante estos últimos dos años. Es importante destacar el esfuerzo que está realizando el sistema portuario por favorecer el tráfico de cruceros, que supone un claro estímulo para la industria turística de las ciudades visitadas.

Distribución de tráfico en las Autoridades Portuarias

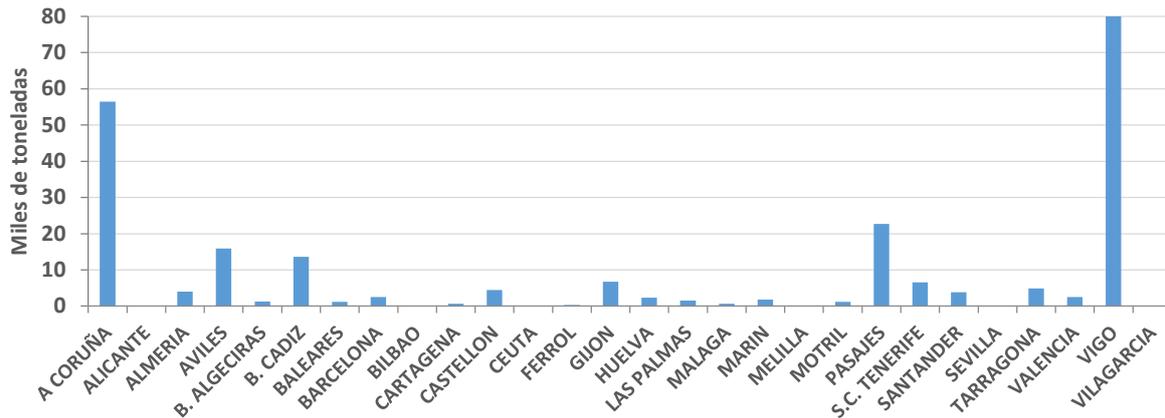
En el Gráfico 1.15 se muestra la importancia relativa de los diferentes tipos de tráfico para cada una de las Autoridades Portuarias. Esto demuestra de nuevo la especialización promovida por cada una de ellas. Esta especialización coexiste con una tendencia del conjunto del sistema a conseguir una cierta diversificación a través de la captación, sobre todo, del tráfico de contenedores (mercancía general).

Gráfico 1.15 Distribución de los distintos tipos de tráfico



Además de los tipos de tráfico anteriormente descritos, en el Gráfico 1.16 se muestra el volumen de pesca capturada en el sistema portuario, lo cual resalta **la importancia de las Autoridades Portuarias dentro de la actividad pesquera**. Éstas actúan como soportes del mantenimiento de una actividad de especial relevancia económica y social en su propio entorno.

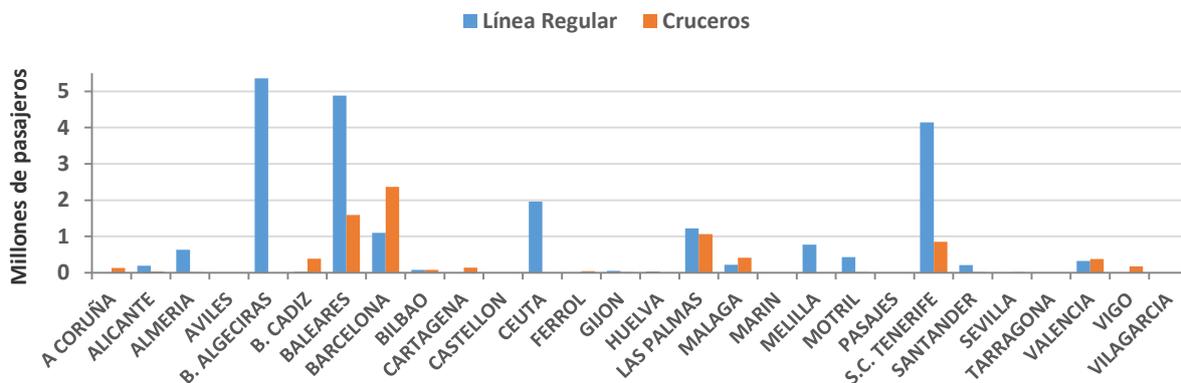
Gráfico 1.16 Pesca capturada



Asimismo, en el Gráfico 1.17 se refleja el papel desarrollado por el sistema portuario en cuanto al movimiento de personas, tanto en líneas regulares como en líneas de cruceros.

Es importante destacar, que el soporte dado al movimiento de cruceros hace del sistema portuario un **importante motor de la actividad turística** en su entorno.

Gráfico 1.17 Movimiento de pasajeros



LOS PUERTOS COMO DINAMIZADORES DEL COMERCIO Y LA COMPETITIVIDAD

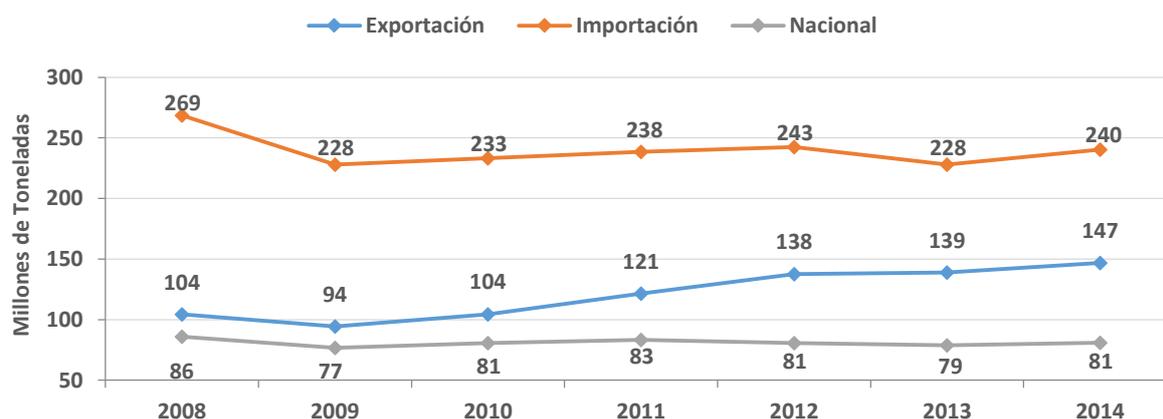
Los puertos tienen un papel clave en el comercio exterior de España. La competitividad y dinamismo de la economía del país se ve directamente repercutida por:

- La disponibilidad de infraestructuras adecuadas
- La gestión de las mismas con costes de operación competitivos

Evolución del comercio nacional y exterior.

La actividad portuaria es un claro indicador del pulso económico y comercial de nuestro país. Tal y como se muestra en el Gráfico 1.18, los puertos experimentaron entre 2007 y 2009 una caída de los tráficos nacionales y exteriores. Esta caída fue ligera para el **tráfico nacional**, recuperándose progresivamente a partir de entonces.

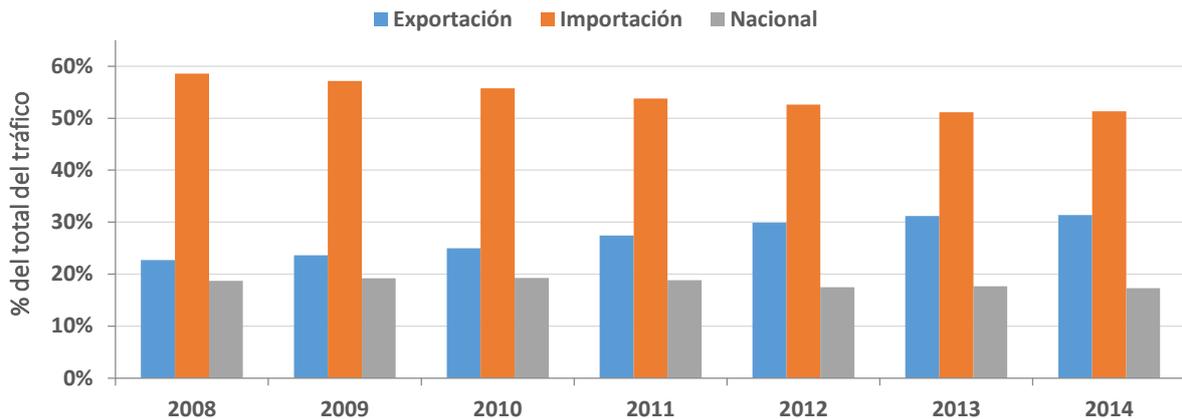
Gráfico 1.18 Evolución del tráfico



La caída fue acusada para el **tráfico exterior importado**. Posteriormente, se dio lugar a una recuperación muy lenta de los mismos, sin que se hayan alcanzado niveles previos a la crisis. Durante este último año 2014 se ha recuperado el ligero descenso experimentado el año anterior. Por el contrario, el **tráfico exterior exportado** ha experimentado un crecimiento rápido y sostenido tras la caída sufrida en 2009, lo cual hace que en los dos últimos años se superaran todos los registros anteriores.

Estos datos ponen de manifiesto el cambio de tendencia en el comercio Español, en el cual las exportaciones van ganando peso relativo en la actividad comercial. En este sentido, en el Gráfico 1.19 se pone de manifiesto que el tráfico saliente pasó de suponer un 23% de la actividad portuaria en 2008, a alcanzar un 31% en 2014. Esto cuantifica claramente el papel fundamental del sistema portuario en la **dinamización de las exportaciones** y en la **proyección al exterior** de nuestra actividad productiva.

Gráfico 1.19 Evolución de la distribución del tráfico

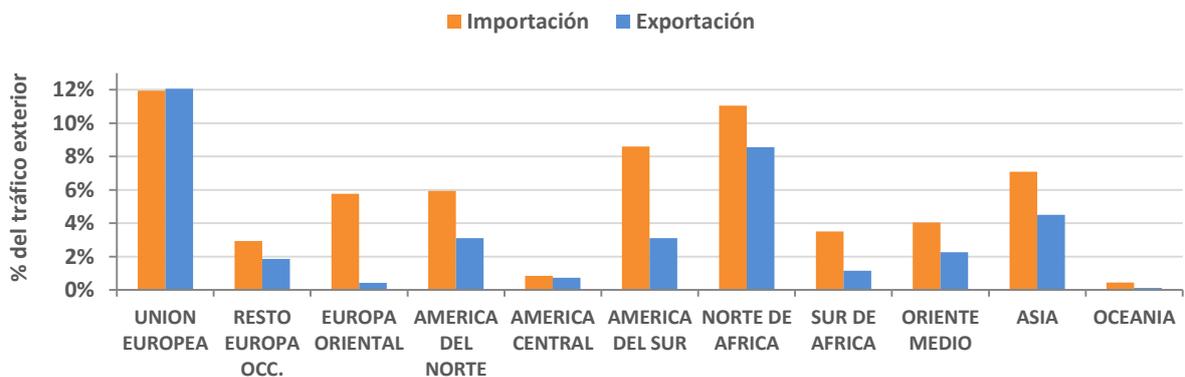


Este cambio en el balance comercial plantea al sistema portuario nuevos retos en materia de competitividad. Resulta esencial **avanzar en estrategias para reducir el coste de paso por puerto de las mercancías**, con el fin de que los puertos contribuyan al esfuerzo exportador realizado por el conjunto de la economía española.

Estructura del comercio exterior del sistema portuario

El tráfico portuario también resulta un indicador relevante a la hora de analizar la estructura de las relaciones comerciales de nuestro país. En El Gráfico 1.20 se proporciona una imagen global por zonas geográficas, del comercio de los puertos españoles con el resto del mundo.

Gráfico 1.20 Distribución de tráfico por áreas geográficas

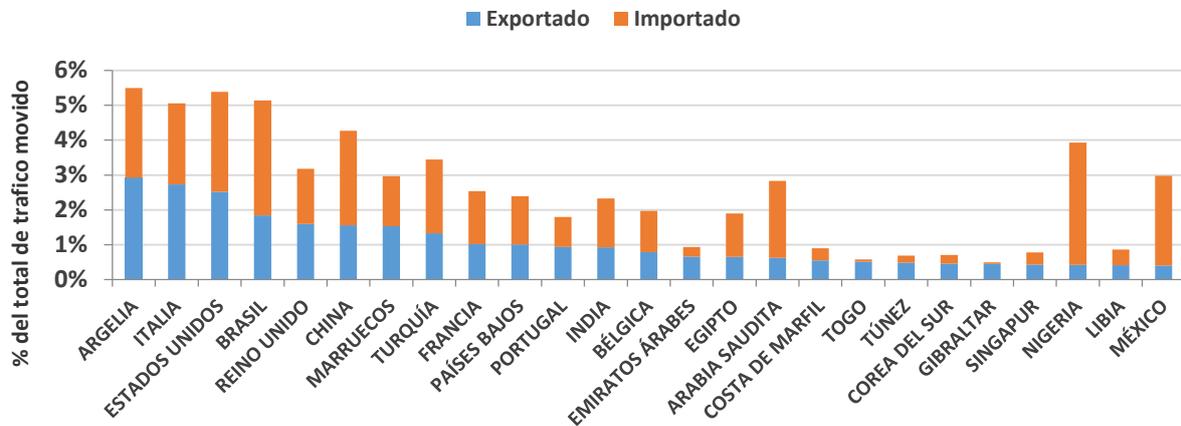


Destaca la **Unión Europea y el Norte de África** como principales áreas hacia las que se exporta y desde donde se importa. Asimismo, **América del Sur y Asia** juegan un papel relevante en el tráfico exterior del sistema portuario español. Es importante destacar que el volumen de las importaciones presenta una mayor relevancia al volumen de las exportaciones.

En el Gráfico 1.21 se muestran los países hacia los que se dirigen más del 75% de las exportaciones españolas, indicando el porcentaje de dichos tráfico sobre el total exterior

(importado más exportado, teniendo en cuenta los países con intercambio comercial de más de 10.000 toneladas). Los países se muestran ordenados de manera descendente según la contribución de exportación, pero además se puede apreciar la contribución de la importación desde cada uno de ellos, mostrando de un vistazo la balanza completa de dichos tráficos.

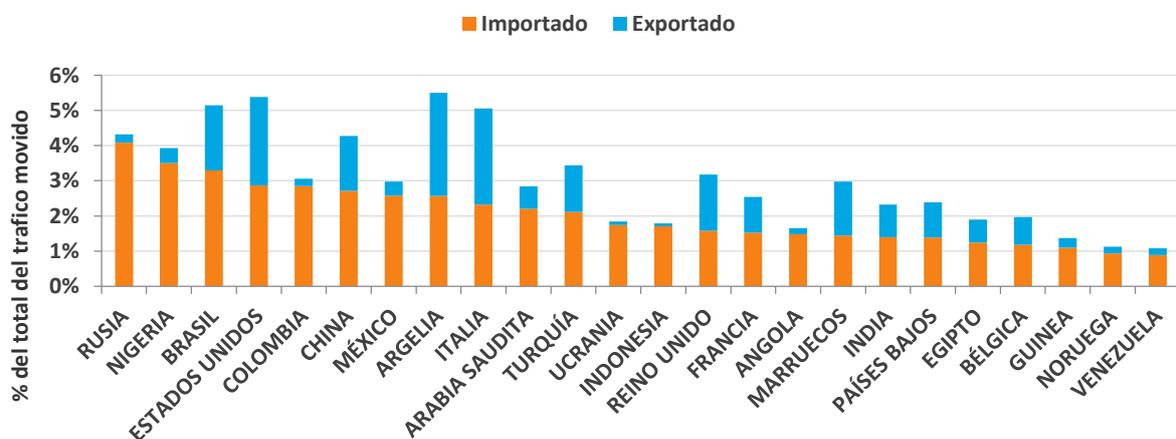
Gráfico 1.21 Tráfico exportado según países destino



El 2,9% del tráfico exterior corresponde a exportaciones dirigidas a **Argelia**, mientras que el 2,7% se dirige a **Italia y el 2,5% a Estados Unidos**. La mayoría de las exportaciones hacen referencia a bienes procesados, como por ejemplo herramientas, alimentos o vehículos.

En el Gráfico 1.22 se muestran los países desde los que se reciben más del 75% de las importaciones, indicando el porcentaje de dichos tráficos sobre el total exterior (importado más exportado, teniendo en cuenta los países con intercambio comercial de más de 10.000 toneladas). Los países se muestran ordenados de manera descendente según la contribución de importación, pero además se puede apreciar la contribución de la exportación hacia cada uno de ellos, mostrando de un vistazo la balanza completa de dichos tráficos. El 4,1% del tráfico exterior corresponde a importaciones provenientes de **Rusia**, mientras que el 3,5% proviene de **Nigeria** y el 3,3% de **Brasil**. Estos países son los principales proveedores de energía y materias primas en el sistema portuario español.

Gráfico 1.22 Tráfico importado según países origen



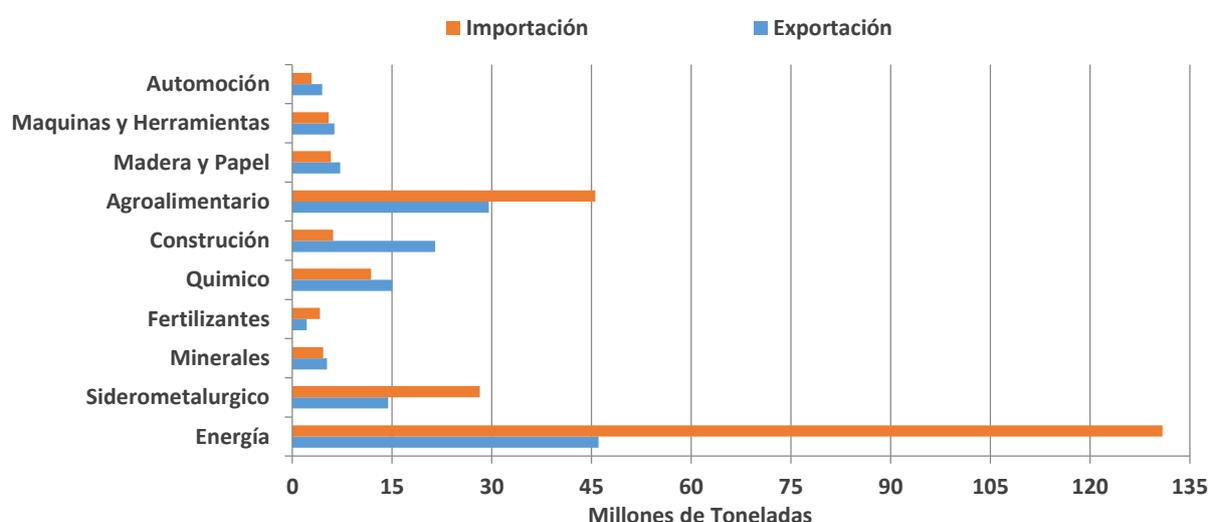
En general los volúmenes de mercancía exportada e importada con cada país no están equilibrados, lo cual hace que muchos de los países que aparecen en el Gráfico 1.21 no coincidan con los representados en el Gráfico 1.22. Este es el caso, por ejemplo, de países proveedores de energía o materias primas, como México, Colombia, Rusia o Ucrania, en los que el volumen de mercancía importada está lejos de estar equilibrado por la mercancía exportada.

Sectores atendidos por la actividad portuaria.

Como se ha indicado previamente, el sistema portuario español juega un papel fundamental a la hora de dinamizar el comercio exterior, siendo la puerta de entrada y salida de materias primas, alimentos y productos manufacturados.

En el Gráfico 1.23 se muestra que **el sector energético y el sector agroalimentario son los de mayor importancia en el sistema portuario español**, sobre todo teniendo en cuenta los millones de toneladas importados. Cabe mencionar que el total de exportaciones y de importaciones del sector energético representa el 45% del total, mientras que el total del sector agroalimentario representa el 19%.

Gráfico 1.23 Sectores productivos genéricos, atendidos por el tráfico portuario



Destaca la importancia de los puertos en el desarrollo de la industria de la automoción, siendo los puertos españoles el principal canal de salida de los vehículos fabricados en España.

SERVICIOS

En los puertos se prestan diversos servicios que, en función de su naturaleza, son desarrollados directamente por la Autoridad Portuaria o por empresas privadas habilitadas por la Autoridad Portuaria para prestarlos. Estos servicios se pueden categorizar en:

- **Servicios generales.** A cargo de la Autoridad Portuaria, estos servicios generales son aquellos de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud y aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones encomendadas a dicha Autoridad Portuaria.
- **Servicios portuarios o comerciales.** Se refiere al resto de servicios y recogen la mayor parte de la actividad que se realiza en el puerto. Generalmente, son prestados por empresas privadas en régimen de licencia o de autorización, a excepción de los servicios comerciales de abastecimiento de agua y electricidad (los cuales son prestados directamente por la Autoridad Portuaria en algunas ocasiones).

En las siguientes Imágenes se muestra sintéticamente los distintos servicios prestados por el puerto, su titularidad y su esquema de regulación.

Imagen 1.9 Servicios Generales

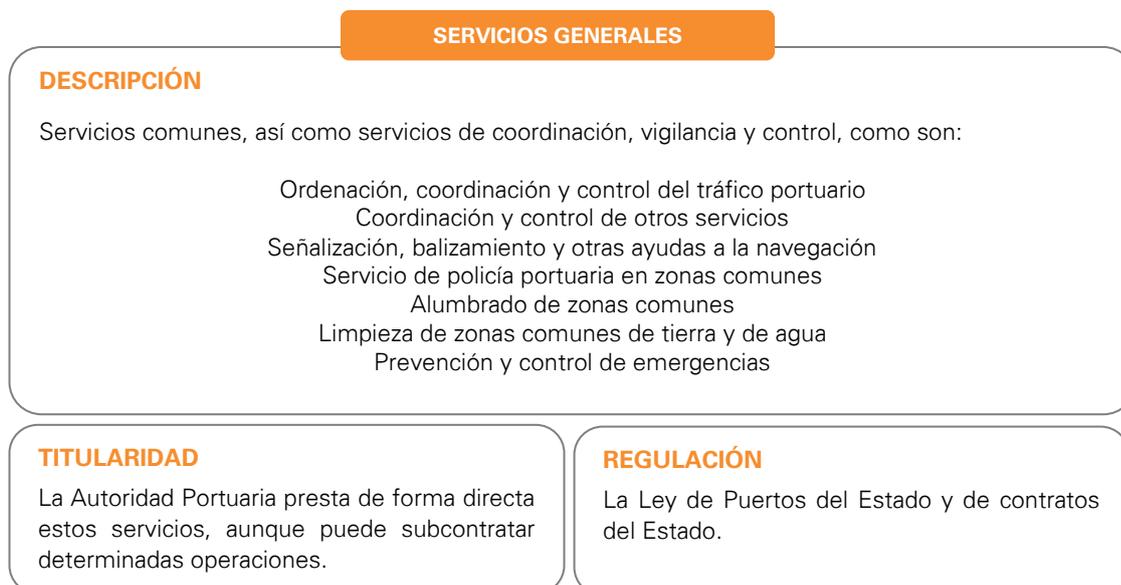


Imagen 1.10 Servicios Portuarios

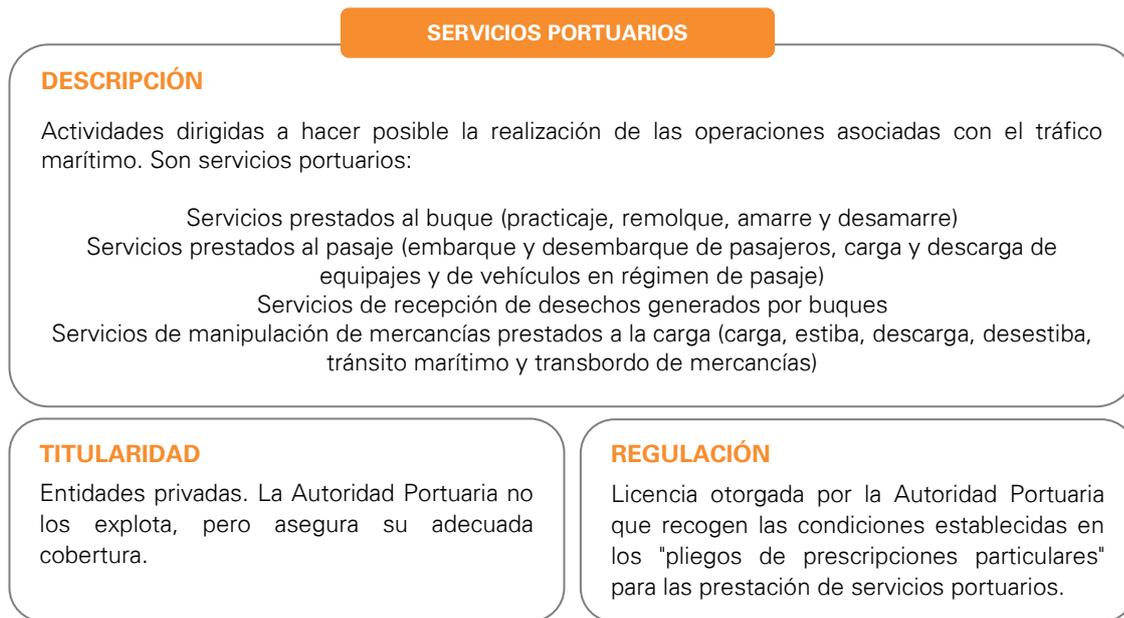


Imagen 1.11 Servicios Comerciales

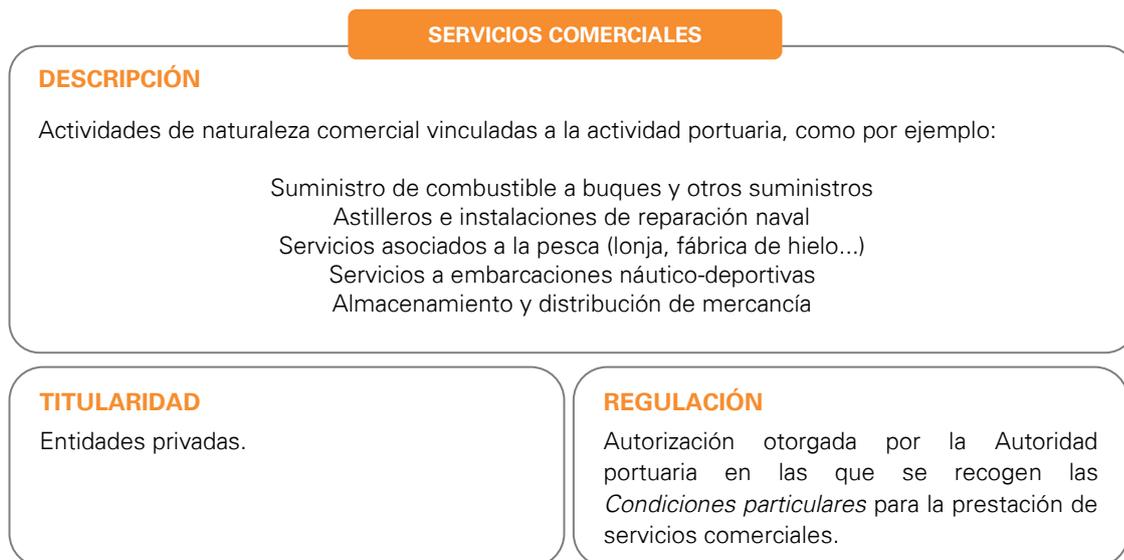
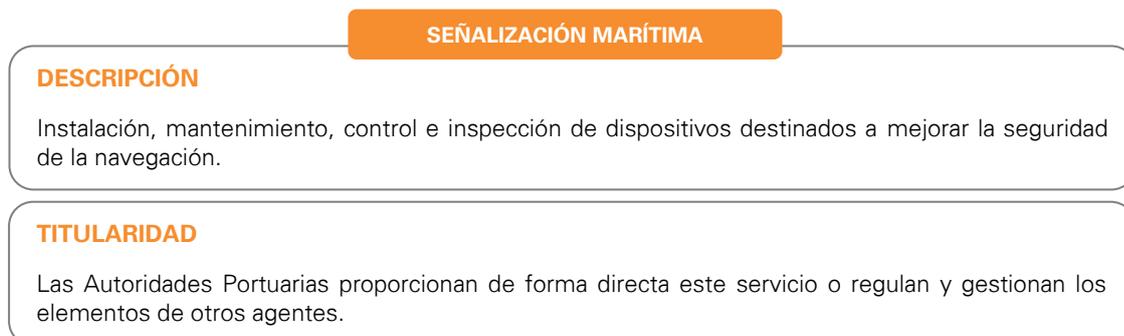


Imagen 1.12 Señalización marítima

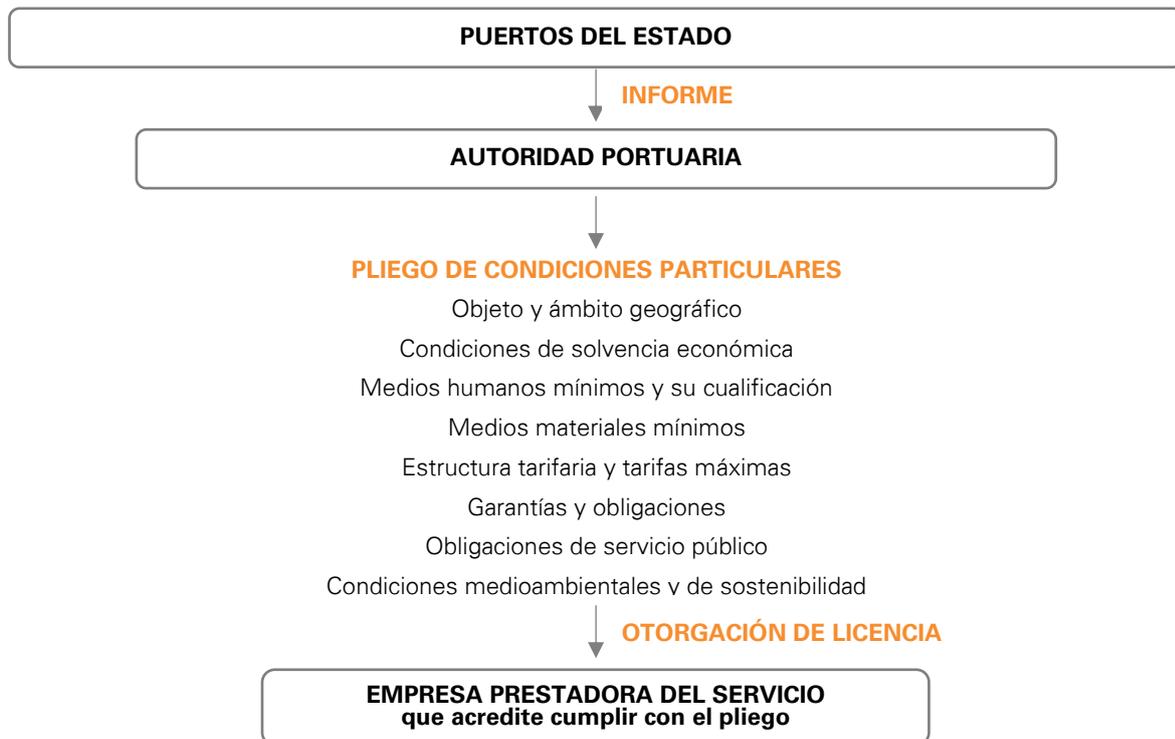


Régimen de prestación

Con carácter general, las Autoridades Portuarias regulan las condiciones que deben cumplir las empresas que prestan los servicios en el puerto. El objetivo es el de garantizar que dichas empresas operen en condiciones de competencia, en un marco de libre acceso a la prestación del servicio, y en condiciones de calidad, seguridad y respeto al medio ambiente. En particular, los denominados **servicios portuarios** quedan regulados mediante los "pliegos de prescripciones particulares". En dichos pliegos se establecen las condiciones que deben cumplir aquellas empresas que opten a prestar servicios portuarios en el puerto.

En la siguiente Imagen se recoge de modo esquemático el proceso de tramitación de una licencia para prestar un servicio portuario. En caso de que el ejercicio de alguna de estas actividades requiera la ocupación prolongada y privativa del dominio público portuario, será necesaria la autorización o concesión del mismo por parte de la Autoridad Portuaria.

Imagen 1.13 Esquema de tramitación de licencias para ofrecer servicios portuarios.



Concesión y autorización

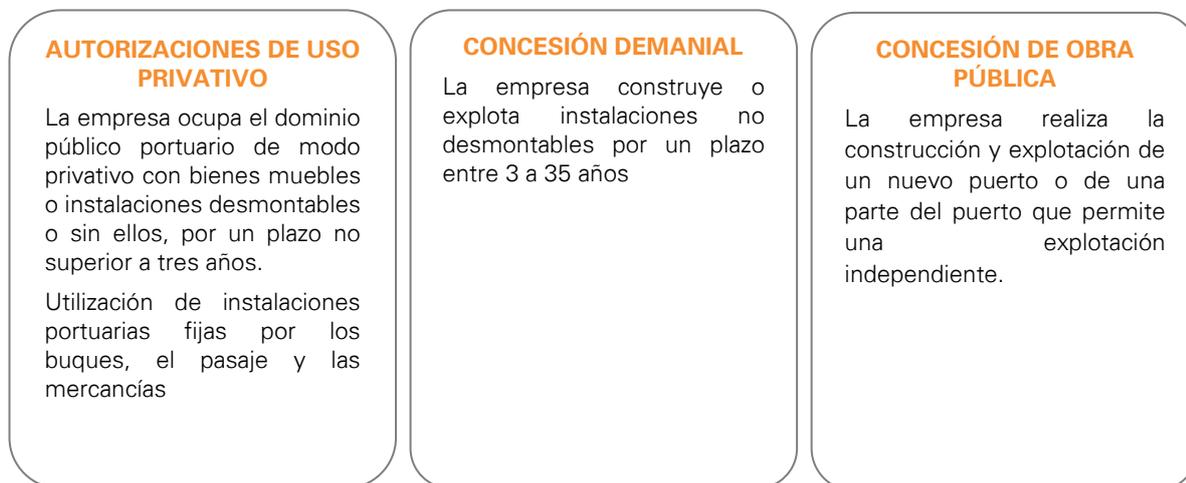
Las Autoridades Portuarias gestionan el dominio público portuario **en régimen de concesión o autorización**, de modo que la iniciativa privada puede hacer uso del suelo portuario mediante títulos concedidos por las Autoridad Portuaria para habilitar a las empresas.

Las condiciones aplicables a la ocupación del dominio público portuario y al ejercicio de las actividades que se desarrollan en los espacios concesionados quedan reguladas por los correspondientes pliegos:

- “Pliego de condiciones **generales** para el otorgamiento de una concesión en el dominio público del puerto”
- “Pliego de condiciones **particulares** para el otorgamiento de una concesión en el dominio público del puerto”.

En la Imagen 1.14 se recogen de modo esquemático las diferentes fórmulas de las que dispone la Autoridad Portuaria para regular la ocupación y utilización del dominio público portuario por parte de empresas privadas.

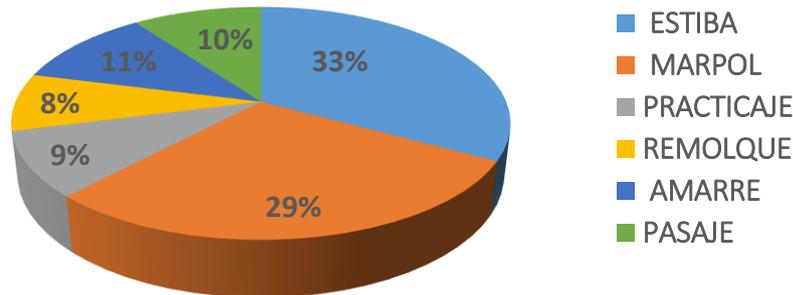
Imagen 1.14 Fórmulas de ocupación privativa o exclusiva del dominio portuario por parte de operadores privados



PRESENCIA DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LA EXPLOTACIÓN PORTUARIA

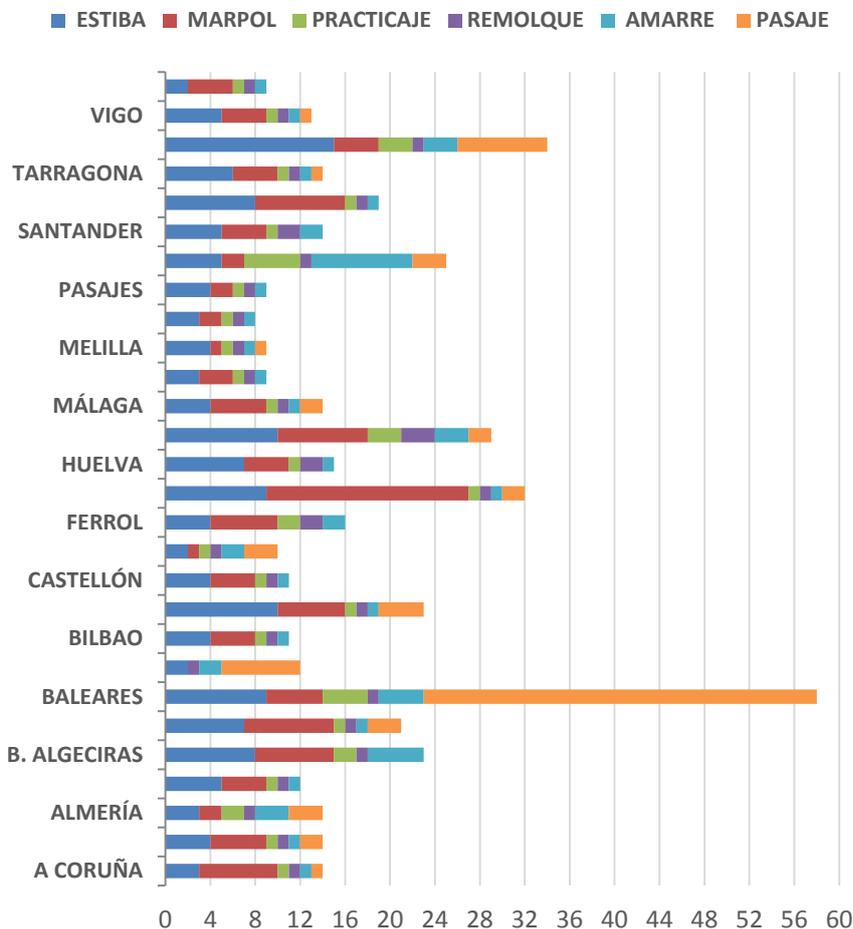
Como promedio, en el sistema portuario un 52% de las empresas operan en régimen de concesión y un 48% en régimen de autorización. En el siguiente Gráfico 1.24 se muestra la distribución promedio de las empresas prestadoras de servicios en las diferentes Autoridades Portuarias, según tipos de servicios. Tal y como se aprecia, el mayor número de empresas se dedican a los servicios ESTIBA y MARPOL.

Gráfico 1.24 Distribución de empresas prestadoras de servicios según tipo de servicio



En el siguiente Gráfico 1.25 se muestra el desglose del número de empresas prestadoras de servicios para cada Autoridad Portuaria, según el tipo de servicio. Cabe destacar el número de empresas dedicadas al servicio ESTIBA, pudiendo ser de hasta 15 por Autoridad Portuaria, y el de pasaje, pudiendo ser de hasta 35 en el caso de Baleares.

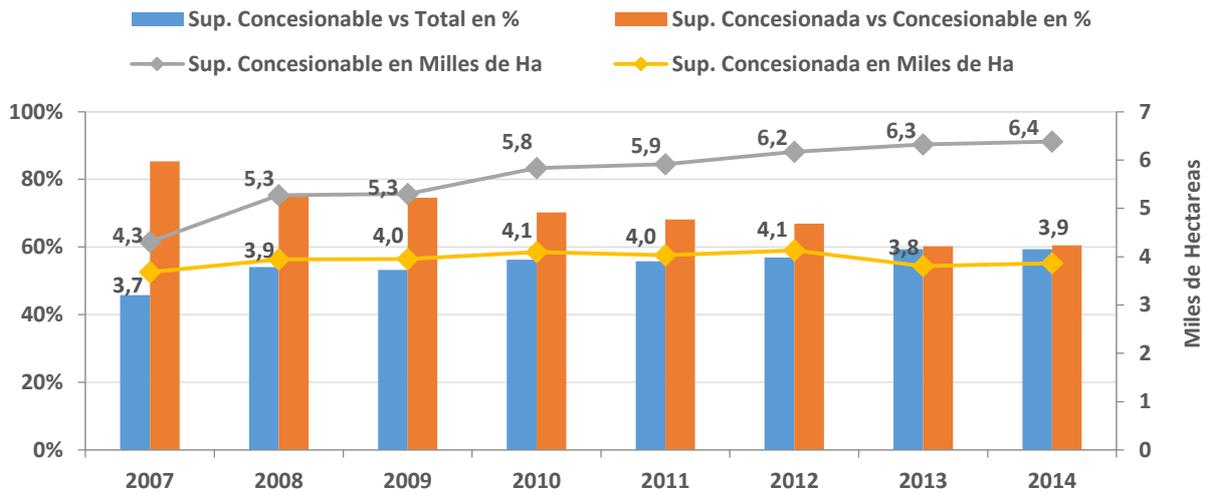
Gráfico 1.25 Número de empresas prestadoras de servicios por Autoridad Portuaria



Avance en el uso de suelo concesionado

El avance en el modelo de explotación Público-Privada de los puertos requiere un esfuerzo por lograr que cada vez más superficie portuaria sea explotada directamente por operadores privados mediante concesiones de uso del suelo portuario. En el Gráfico 1.26 se muestra la evolución de la superficie disponible para concesiones y de la superficie concesionada.

Gráfico 1.26 Evolución de la superficie concesionada en el sistema portuario

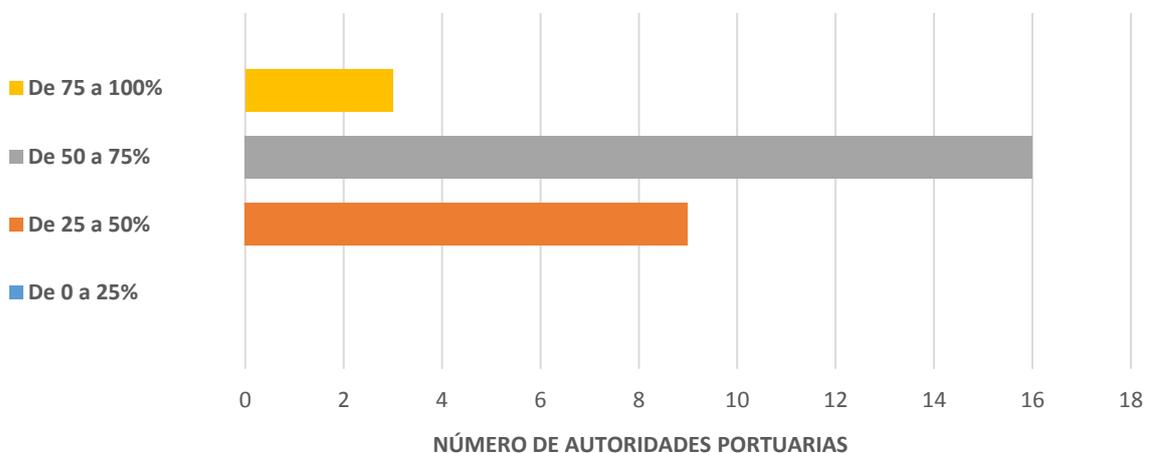


En cuanto a la **superficie concesionable**, se puede apreciar un incremento progresivo tanto del total (miles de hectáreas) como del porcentaje sobre la superficie total. Con respecto a la **superficie concesionada**, a partir del 2008 se detiene el incremento del total (en miles de hectáreas) debido principalmente a la situación de crisis económica.

El porcentaje de superficie concesionada sobre superficie concesionable ha experimentado un descenso progresivo en los últimos años, debido a la entrada en servicio de la nueva superficie concesionable.

En el siguiente Gráfico 1.27 se muestra que el avance en la gestión del dominio público mediante concesiones tiene un comportamiento heterogéneo, ya que 19 de las 28 Autoridades Portuarias operan con más del 50% de la superficie de uso comercial explotada en régimen de concesión.

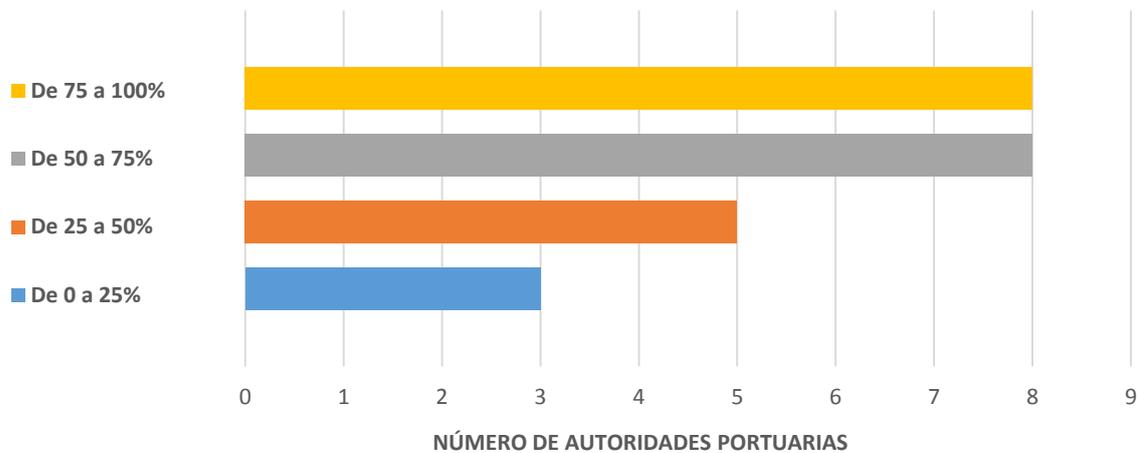
Gráfico 1.27 Distribución de superficie concesionada



Con respecto al tráfico de mercancías, un promedio del 61% de toneladas son movidas en terminales concesionadas en el sistema portuario, calculado sobre el total de volumen de

mercancías. En el siguiente Gráfico 1.28 se muestra que la mayoría de Autoridades Portuarias se encuentran en los rangos superiores al 50%.

Gráfico 1.28 Distribución de mercancías movidas en terminales concesionadas

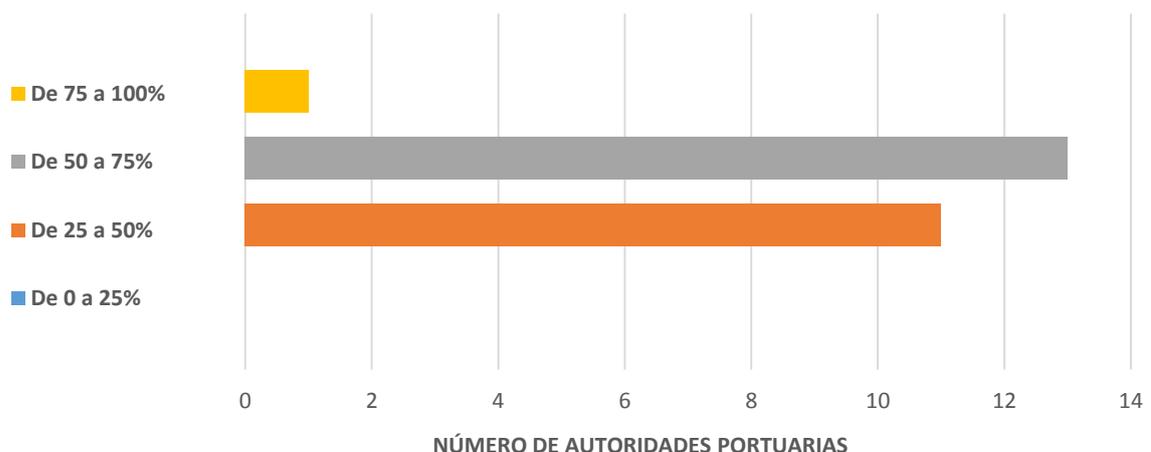


Diversificación de clientes, usuarios del suelo portuario

Tal y como se ha explicado en el apartado de *Financiación*, las Autoridades Portuarias deben autofinanciarse con sus propios recursos, generados principalmente a través de las tasas percibidas por los usuarios del puerto. Dicho esquema de autosuficiencia económica debe compatibilizarse con independencia en la toma de decisiones y con un **adecuado control de riesgos**, lo cual requiere lograr un cierto grado de diversificación en el número de empresas que determinan la principal fuente de ingresos del puerto.

En general, las Autoridades Portuarias han logrado compatibilizar un cierto nivel de especialización con una adecuada diversificación de ingresos. En el Gráfico 1.29 se muestra el porcentaje de la cifra de negocio facturada por las Autoridades Portuarias a los cinco principales clientes de cada una de ellas.

Gráfico 1.29 Cifra de negocio facturada a los cinco principales clientes



Tal y como se representa, existe 1 Autoridad Portuaria con un alto nivel de dependencia de sus cinco clientes principales y 13 Autoridades Portuarias sitúan los ingresos de dichos clientes entre el 50 y el 75% del total facturado. Se debe tener en cuenta que la muestra ha sido de 25 Autoridades Portuarias entre las 28 totales.

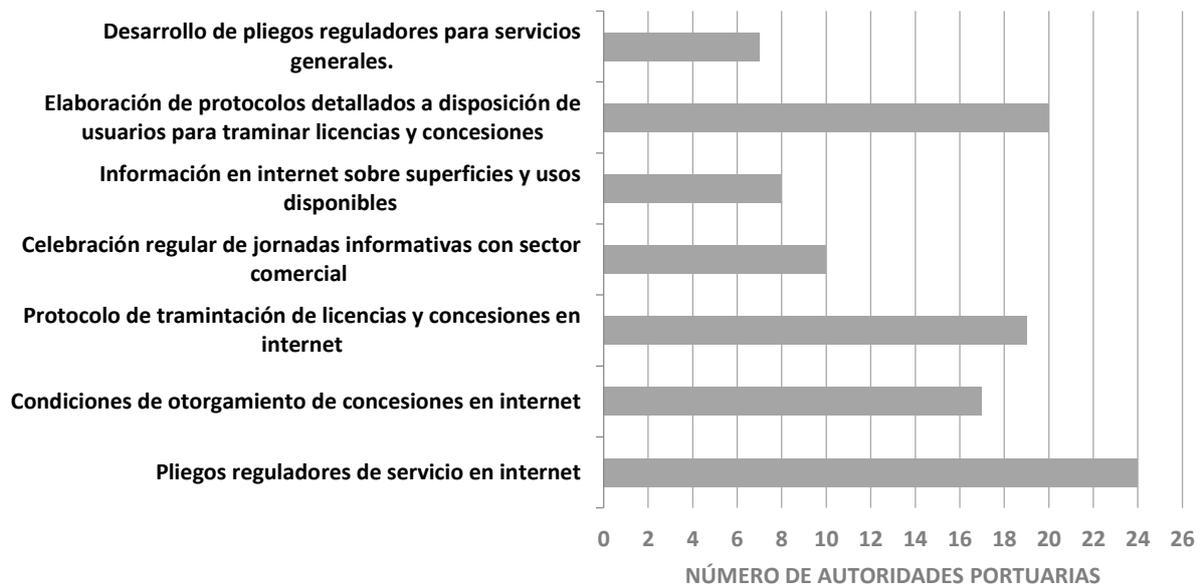
TRANSPARENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA

La ley de puertos establece diversos mecanismos para garantizar que las empresas que operan en el dominio público portuario presten sus servicios en régimen de libre competencia y libre concurrencia. De esta manera, se evitan situaciones de abuso dominante que podrían alterar las condiciones de calidad y de precio percibidas por los clientes finales.

Además de las garantías proporcionadas por el marco legal, las Autoridades Portuarias adoptan diversas iniciativas dirigidas a garantizar que **todo operador** que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión **pueda conocer de modo transparente** las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso.

En el siguiente Gráfico 1.30 se muestran las iniciativas más comunes adoptadas por las Autoridades Portuarias para hacer más transparente el acceso del sector privado a la explotación de servicios y suelo portuario. Estas iniciativas están destinadas a proporcionar una mayor difusión de las oportunidades de negocio dentro del puerto y de las tramitaciones administrativas que ello requiere.

Gráfico 1.30 Iniciativas implantadas para fomentar la transparencia



Entre dichas iniciativas, cabe destacar la publicación de pliegos reguladores de servicio en internet y la elaboración de protocolos detallados a disposición de los usuarios para tramitar licencias y concesiones. Además, casi todas las Autoridades Portuarias que elaboran dicho protocolo lo publican en su página web.

Además de los mecanismos representados en el gráfico, algunas Autoridades Portuarias llevan a cabo otras medidas como por ejemplo disponer de un servicio de atención al cliente con compromiso de respuesta, atender a solicitudes en relación a concesiones o prestaciones de servicios, publicar el registro de empresas prestadoras de servicios, contar con un perfil del contratante en su página web o con un Port Community System que facilite los trámites electrónicos. Finalmente, otras Autoridades Portuarias permiten la consulta del estado aduanero de mercancías en tiempo real por parte de empresas estibadoras y consignatarias o cuentan con una plataforma de regulación y control de vehículos y personas en recinto portuario y notificación automatizada de salidas de mercancías del recinto aduanero.

CALIDAD EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

La gestión de un servicio está orientada a la calidad cuando se busca la máxima satisfacción del cliente o usuario, al menor coste posible. Por tanto, el concepto de calidad está ligado a aspectos como la optimización de los recursos disponibles, el análisis de las necesidades del cliente, la estandarización de procesos y la mejora continua de los mismos.

En particular, dentro de los procesos de movimiento y almacenamiento de la mercancía en el puerto, una gestión del servicio orientada a la calidad implica:

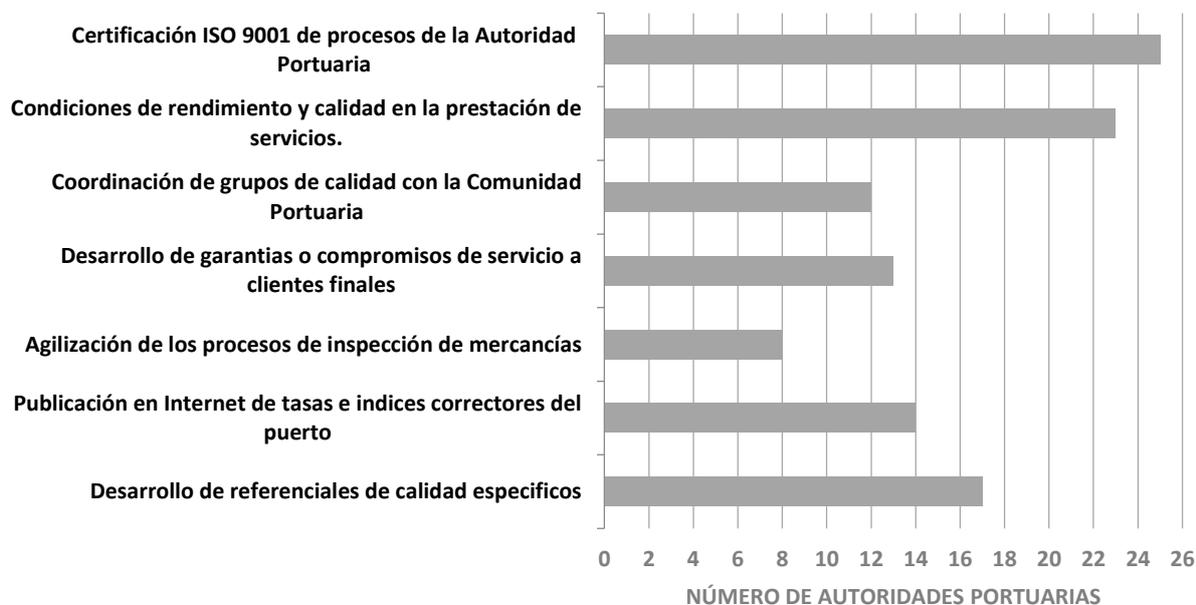
- Optimizar el suelo y tiempo requerido para realizar la operación
- Garantizar la integridad, calidad y trazabilidad de la mercancía
- Garantizar el flujo de información y tramitaciones ligadas al flujo de mercancía
- Evaluar la adecuación del servicio prestado a las necesidades del cliente

La prestación de servicios de calidad por parte del puerto **requiere de la integración de distintas funciones**, algunas de las cuales son prestadas por administraciones y otras por operadores privados.

Mecanismos de impulso a la mejora de la calidad y competitividad de los servicios

En el Gráfico 1.31 se informa sobre el nivel de implantación de las iniciativas que con mayor frecuencia son impulsadas por las Autoridades Portuarias para mejorar la eficiencia y calidad global de los servicios prestados por el Puerto.

Gráfico 1.31 Iniciativas implantadas para mejorar la calidad del servicio



Seguidamente se describen con más detalle el contenido y alcance de las medidas recogidas en el Gráfico 1.31.

- **Certificación ISO 9001 de procesos de la Autoridad Portuaria**

A través de la implantación de sistemas de gestión de la calidad ISO 9001, las Autoridades Portuarias introducen un esquema de mejora constante de los procesos de contratación, gestión del dominio público o atención al cliente.

- **Condiciones de rendimiento y calidad en la prestación de servicios**

Los requisitos sobre rendimiento y calidad en los pliegos reguladores permiten trasladar la filosofía de mejora de servicio a las actividades desarrolladas por las empresas privadas que operan en el puerto. Un ejemplo de estas condiciones son las dirigidas a conseguir la especialización de terminales, con el fin de garantizar elevados rendimientos en condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente.

- **Coordinación de grupos de calidad con la Comunidad Portuaria**

Las Autoridades Portuarias establecen y coordinan comités y grupos de calidad con la comunidad portuaria, con el objetivo de impulsar mejoras en la calidad de la operativa portuaria y la eficiencia global de la cadena de valor.

- **Desarrollo de garantías o compromisos de servicio a clientes finales**

El impulso a la Marca de Garantía o Servicios Garantizado tiene por objeto ofrecer un servicio integral garantizado al cliente final. Todos los operadores que participan en estos tipos de servicio se comprometen a cumplir con unos ciertos estándares de operación, así como a compensar económicamente al cliente final en caso de incumplimiento de los estándares de servicio garantizados.

- **Agilización de los procesos de inspección de mercancías**

Un ejemplo de iniciativa es la coordinación con administraciones involucradas en la inspección de mercancías con el fin de definir protocolos que agilicen los procesos de importación y exportación. Por otro lado, la mejora de infraestructuras ligada a la inspección aduanera es otro tipo de medida implantada para agilizar dichos procesos.

- **Publicación en internet de tasas e índices correctores del puerto**

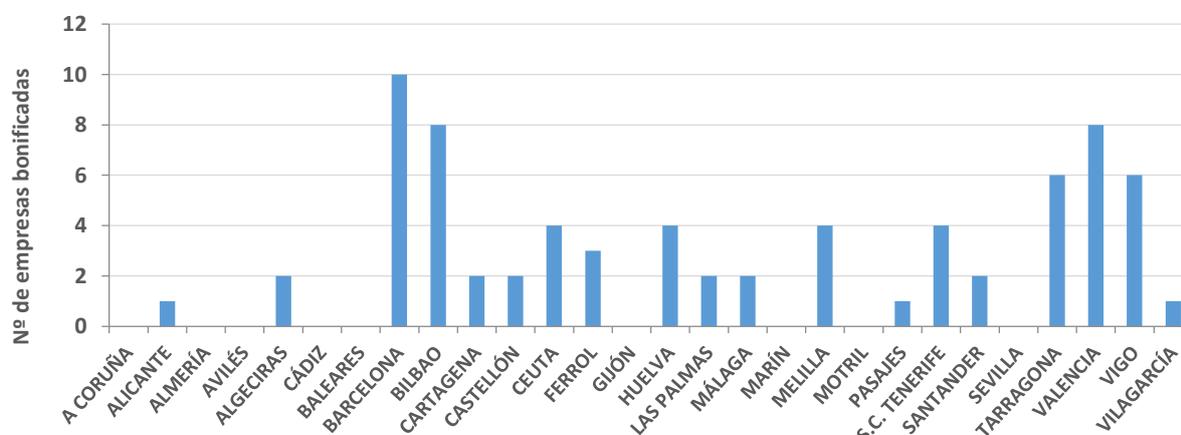
Las Autoridades Portuarias publican en su página web las tasas e índices correctores que se aplican.

- **Desarrollo de referenciales de calidad específicos**

Esta medida consiste en bonificar la tasa de actividad devengada por aquellos operadores que certifiquen el cumplimiento de unas ciertas condiciones de prestación de servicio, especificadas en Referenciales de Calidad desarrollados por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias. Dichos referenciales pueden ser particularizados por cada Autoridad Portuaria a condiciones específicas de cada puerto.

En el Gráfico 1.32 se muestra el nivel de implantación de esta iniciativa en las diferentes Autoridades Portuarias durante 2014, indicando el número de empresas bonificadas por cumplir con referenciales de calidad en la prestación de servicios. Durante este año 2014 son varias las Autoridades Portuarias que se han sumado a la iniciativa y cabe destacar un incremento en cuanto al número de empresas bonificadas con respecto al año anterior.

Gráfico 1.32 Número de empresas que contaban con bonificación de calidad

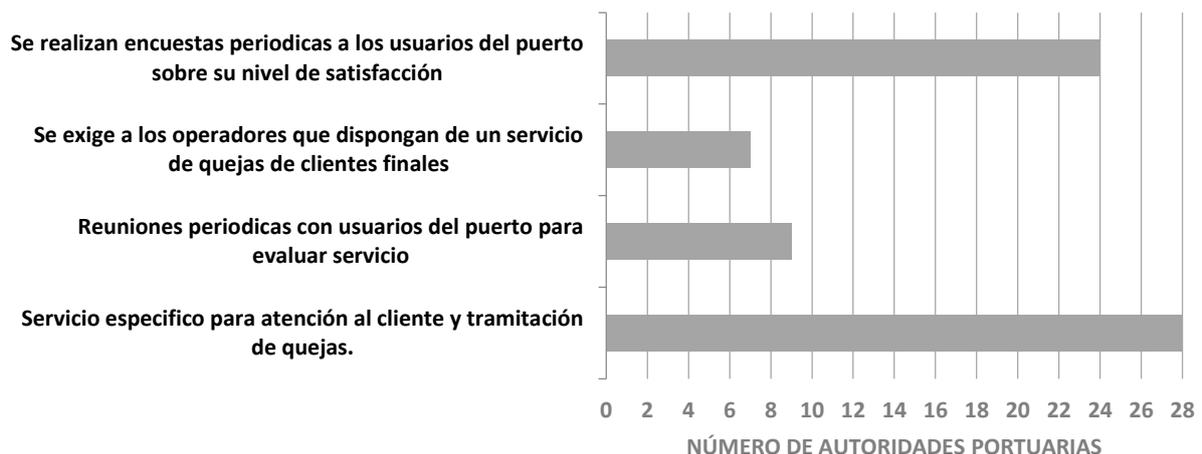


Mecanismos de valoración de la calidad de servicio

La definición de estrategias eficaces por parte de la Autoridad Portuaria requiere de un adecuado conocimiento de las necesidades y el nivel de satisfacción de los usuarios del puerto. De esta manera, es posible garantizar que el servicio prestado por el puerto satisface las necesidades de calidad demandadas por el mercado. Estas son, por ejemplo, la adecuación de instalaciones, el rendimiento, el precio, el aseguramiento de la calidad de la mercancía, o la seguridad y respeto al medio ambiente.

Para ello, la Autoridad Portuaria incluye en su Consejo de Administración a **diversos representantes del sector comercial**: representantes de las cámaras de comercio regionales y de asociaciones empresariales. Este mecanismo de representación del sector comercial se complementa en muchas Autoridades Portuarias con iniciativas dirigidas a atender y sondear las necesidades de los distintos clientes y el nivel de satisfacción con los servicios prestados. En el Gráfico 1.33 se recoge el nivel de implantación de algunas de estas iniciativas en el sistema portuario.

Gráfico 1.33 Iniciativas de valoración de la calidad de servicio



Cabe destacar que el 100% de las Autoridades Portuarias cuentan con un servicio específico de atención al cliente y tramitación de quejas y sugerencias. Además, 24 Autoridades Portuarias realizan encuestas periódicas a los usuarios del puerto para evaluar su nivel de satisfacción.

GRUPOS DE INTERÉS

La actividad de la mayoría de los puertos españoles se desarrolla en el entorno de núcleos urbanos, influyendo de un modo fundamental en el bienestar económico, social y ambiental de una gran parte de la población. Por tanto, existe un **amplio grupo de colectivos de carácter social, económico y administrativo** que se ven afectados o influidos por la actividad de las Autoridades Portuarias, quienes a su vez influyen o pueden influir en el desarrollo y desempeño de las actividades de las Autoridades Portuarias.

Es esencial para la Autoridad Portuaria identificar el conjunto de estos colectivos o partes interesadas, caracterizando sus expectativas respecto de la Autoridad Portuaria, valorando la importancia relativa de cada uno de dichos grupos y definiendo posibles marcos de comunicación o participación con cada uno de ellos. En la siguiente Tabla 1.1 se muestran de manera sintética los cinco colectivos mayormente identificados, resumiendo el esquema de comunicación existente y las principales inquietudes o preocupaciones para estos grupos.

Tabla 1.1 Grupos de interés

Grupo de Interés	Modelo de Relación	Inquietudes
CLIENTES	Servicio al Cliente Encuestas de Satisfacción Gestión de sugerencias y quejas Visitas Comerciales Web	Calidad del servicio Precios y tasas Claridad de las facturas Transparencia
TRABAJADORES	Comités y grupos de trabajo Boletines informativos internos Difusión general de actividades y resultados con carácter abierto Consejo de Administración	Estabilidad de empleo Promoción interna Nivel retributivo Condiciones de trabajo Transparencia Seguridad y protección
COMUNIDAD PORTUARIA (Empresas prestadoras de servicios y Sector pesquero)	Mesas de trabajo Diario Oficial BOE Comité de Servicios Protocolo de coordinación Difusión general de actividades y resultados con carácter abierto	Tasas y tarifas Disponibilidad de infraestructuras Vías de comunicación Calidad de servicios Transparencia administrativa Competitividad
ADMINISTRACIONES E INSTITUCIONES	Jornadas y Ferias Medios de comunicación Web Convenios de colaboración Foros comerciales	Relaciones institucionales, profesionales y científicas Cumplimiento de la legislación vigente
SOCIEDAD	Promoción externa Jornadas y Ferias Medios de comunicación Web	Relaciones Puerto-Ciudad Influencia económica Turismo vinculado a cruceros Calidad ambiental del entorno Espacios portuarios dedicados a los ciudadanos

Cabe destacar que, como parte del modelo de relación existente con el colectivo **Administraciones e Instituciones**, las Autoridades Portuarias establecen diferentes convenios de colaboración. Por ejemplo, con universidades, ayuntamientos o cámaras de comercio. Además, algunas Autoridades Portuarias participan activamente o pertenecen a asociaciones de carácter técnico o empresarial. Por ejemplo en la fundación ECOPORTS, en ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimo), en RETE (Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades) o en IAPH (Asociación Internacional de Puertos y Bahías).

Para lograr identificar las principales preocupaciones de sus grupos de interés, algunas de las Autoridades Portuarias han llevado a cabo un **estudio de materialidad**. Éste consiste en

evaluar la relevancia de una serie de asuntos tanto para los grupos de interés como para la Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta aquellos que puedan poner de manifiesto los efectos económicos, ambientales y sociales de la Autoridad, o bien porque influyen significativamente en las decisiones de los grupos de interés. Los resultados obtenidos ponen de manifiesto la relevancia del **entorno puerto-ciudad o los intereses de la comunidad local**. A pesar de que las acciones concretas, puntuales y dirigidas a colectivos específicos tienen un radio de influencia menor, éstas ayudan a generar un mayor clima de confianza hacia la Autoridad Portuaria a medio y largo plazo, y se posicionan como temas prioritarios. Otro de los aspectos relevantes es la **transparencia de la información y la calidad de la comunicación** con la Autoridad Portuaria. Por ello, se considera prioritario apostar por una comunicación fluida y bidireccional con todos los grupos de interés a través de canales específicos según la naturaleza de la relación. No solamente los asuntos institucionales son importantes, sino que también los **sociales, económicos y medioambientales** generan preocupación entre los grupos de interés y por ello deben ser tratados mediante un marco de comunicación apropiado.

PROMOCIÓN COMERCIAL

Las Autoridades Portuarias cuentan con estrategias propias para su promoción comercial, promovidas mayoritariamente por la **participación en ferias, foros y jornadas del sector tanto nacionales como internacionales**.

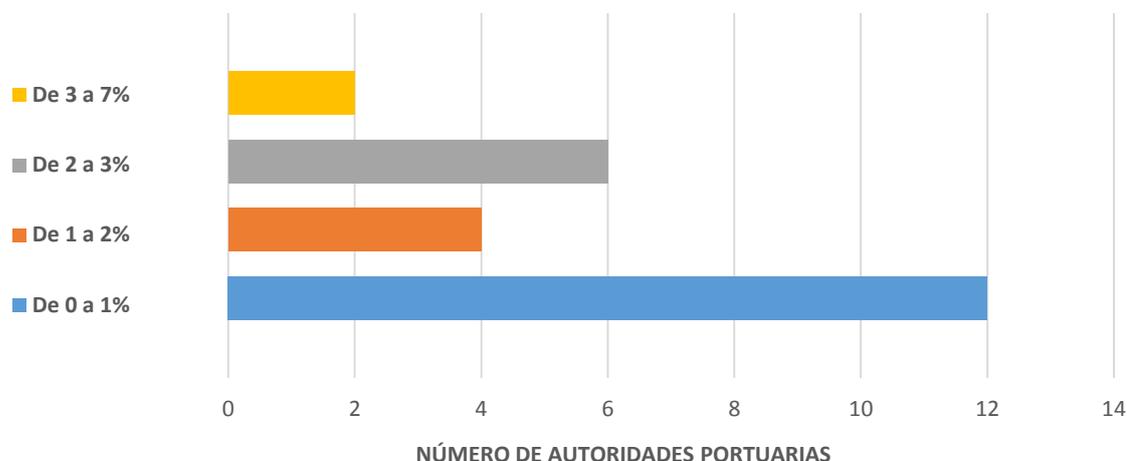
Además de la elaboración de material promocional y divulgativo, como son memorias anuales o trípticos informativos, algunas **iniciativas** implantadas durante el 2014 han sido:

- Elaboración de estudios sectoriales para la prospección de nuevos mercados e identificación de empresas o sectores industriales
- Presentación de las oportunidades de negocio a potenciales clientes, mediante la elaboración de documentos descriptivos de las instalaciones y servicios disponibles y estudios de costes que se personalizan para cada cliente
- Seguimiento de contactos comerciales realizados
- Gestión de relaciones orientadas al cliente
- Envío de cuestionarios de satisfacción e inquietudes a los principales clientes
- Promoción del puerto como destino de cruceros
- Promoción de servicios logístico-portuarios entre empresas del sector
- Publicaciones en prensa especializada
- Jornadas de información y presentación del puerto
- Patrocinios de actividades relacionadas con el sector portuario
- Participación en asociaciones de promoción
- Mejora de los sistemas de información comercial.

En el siguiente Gráfico 1.34 se muestra la importancia relativa de los gastos en promoción comercial de las Autoridades portuarias con respecto a los gastos de explotación. Teniendo en cuenta que la muestra es de 24 Autoridades Portuarias, para la mayoría de ellas el gasto estimado en promoción comercial es menor al 3%. Debido al gran número de conceptos que

intervienen en este tipo de gastos, es necesario profundizar en el proceso de definición de criterios para poder mejorar su correcto cómputo y análisis en el futuro.

Gráfico 1.34 Gastos en promoción comercial con respecto a los gastos de explotación

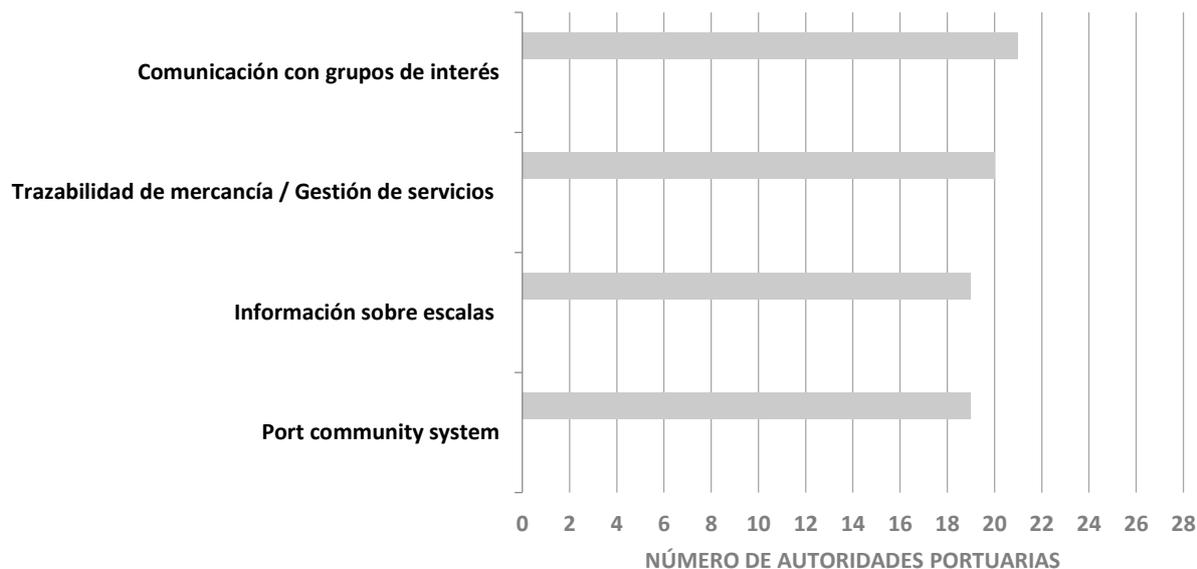


TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN

Las Autoridades Portuarias han impulsado diversas iniciativas para mejorar procesos de la operativa portuaria, de forma que se simplifiquen y agilicen los trámites administrativos y los intercambios de información asociados al paso por el puerto de buques, mercancías y pasajeros. La mayor parte de estos proyectos de mejora están ligados al uso de tecnologías de información, al intercambio electrónico de documentos y al desarrollo de la Administración electrónica.

En 2011 las Autoridades Portuarias completaron la creación de **sedes electrónicas y registros electrónicos** previstos en la Ley 11/2007. Ambos elementos son la base sobre la que estructurar las funciones de ventanilla única que realizan las Autoridades Portuarias y sobre la que implantar procedimientos administrativos electrónicos. A fecha de hoy, todas las Autoridades Portuarias informan sobre el estado de desarrollo y alcance de su servicio de sede electrónica, especificando cuales son los servicios habilitados.

En el próximo Gráfico 1.35 se muestra la frecuencia del uso de internet u otras vías telemáticas para diferentes proyectos. El uso más frecuente es el destinado a proyectos de **comunicación con grupos de interés**, como por ejemplo clientes, prestadores de servicios o agrupaciones vecinales.

Gráfico 1.35 Uso de las tecnologías de la información

En cuanto a las 20 Autoridades Portuarias que utilizan tecnologías de la información para mejorar la **trazabilidad de la mercancía y la gestión de la prestación de servicios**, existen diversos proyectos asociados a este uso:

- **Procedimiento integrado de escala**

Incluye la declaración por medios exclusivamente electrónicos de toda la información que debe aportar un buque en relación con su escala y atraque en puertos españoles de interés general (Orden FOM 1194/2011). Puertos del Estado pone a disposición de los operadores una aplicación en internet, denominada DUEWB, para hacer la declaración y seguir los trámites correspondientes.

- **Mercancías peligrosas**

La mayoría de Autoridades Portuarias están desarrollando sistemas para permitir la declaración electrónica de las solicitudes de admisión reguladas en el RD 145/89 y se estudia, en colaboración con la DGMM, la posibilidad de racionalizar el sistema de presentación de notificaciones reguladas por el RD 210/2004 y el RD 1593/2010 también a través de un sistema basado en intercambios electrónicos de información. Esto permitirá mejorar los procedimientos de intercambios de información con la EMSA y el desarrollo de un sistema SafeSeaNet nacional como plataforma integrada de información ligada a la seguridad marítima y las operaciones portuarias.

- **Manifiestos de Carga y Declaraciones Sumarias de Descarga**

Desde 1994 puede presentarse de forma electrónica tanto los Manifiestos de Carga como las Declaraciones Sumarias de descarga, siendo las Autoridades Portuarias ventanillas únicas frente a la AEAT (Aduanas) para los consignatarios. Asimismo, en las principales Autoridades Portuarias también se trabaja en la mejora de otros procesos como son los intercambios de listas de carga y descarga entre consignatarios y terminales, o el procedimiento aduanero de exportación para facilitar a los resguardos fiscales la comprobación de que los contenedores incluidos en las listas de carga están despachados y pueden embarcarse sin intervención de documentos en papel.

- **Control de pasajeros**

Cabe destacar un sistema basado en medios electrónicos para el control de pasajeros embarcados en las líneas regulares entre los puertos peninsulares y los de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que es la base sobre la que intentar colaborar con el Ministerio del Interior para simplificar a las navieras la declaración de la información sobre pasajeros en caso de escalas procedentes de puertos ajenos al espacio Schengen.

- **Controles de inspección**

Con otros organismos de inspección en frontera (Sanidad Exterior, Sanidad animal, Sanidad Vegetal y SOIVRE), se avanza en materia de presentación electrónica de solicitudes de inspección y en la incorporación de medios electrónicos para mejorar la trazabilidad por los declarantes de los controles e inspecciones de los referidos organismos. Todo ello está ligado a la mejora del proceso de posicionamiento de mercancías en zona de inspección, que permite una mejor gestión de los recursos asociados a las inspecciones físicas y, en definitiva, a la mejora de proceso de despacho aduanero.

INNOVACIÓN EN EL SISTEMA PORTUARIO

La promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuaria son **líneas de acción recogidas en la propia ley de puertos** como **elementos claves de la sostenibilidad** del sistema portuario, dirigidos a optimizar su gestión.

No obstante, dentro del campo de la I+D+i es necesario avanzar en la **integración del conocimiento y experiencia** del conjunto del sistema portuario, para garantizar que los esfuerzos realizados por cada Autoridad Portuaria tengan repercusión positiva sobre el conjunto del sistema. En este sentido, la Comisión Interportuaria de I+D+i del sistema portuario tiene entre sus objetivos diagnosticar las necesidades futuras de innovación del sistema y alinear el esfuerzo en del sistema portuario en estas materias de acuerdo con la estrategia nacional y europea.

Entre las actuaciones prioritarias recogidas en la estrategia de innovación del sistema portuario se encuentran, entre otras:

- Optimización de la fiabilidad y funcionalidad de infraestructuras de abrigo y explotación en puertos.
- Desarrollo de conocimiento científico actualmente no disponible en relación con el comportamiento estructural y funcional de la infraestructura portuaria
- Mejora de la productividad mediante el uso de TIC en la explotación y comercialización del puerto
- Optimización del consumo de agua y energía, así como valorización de residuos en la cadena productiva de los puertos.
- Integración de los diferentes modos de transporte para conseguir cadenas logísticas competitivas y sostenibles.

COMPROMISO INSTITUCIONAL CON EL ENTORNO

Las Autoridades Portuarias mantienen una política de integración social y cultural con su entorno, más allá de los intercambios comerciales y económicos que vinculan al Puerto con la Ciudad en la que se asienta. De este modo, se marcan como objetivo constituir un ámbito de referencia para los ciudadanos, mejorando su calidad de vida.

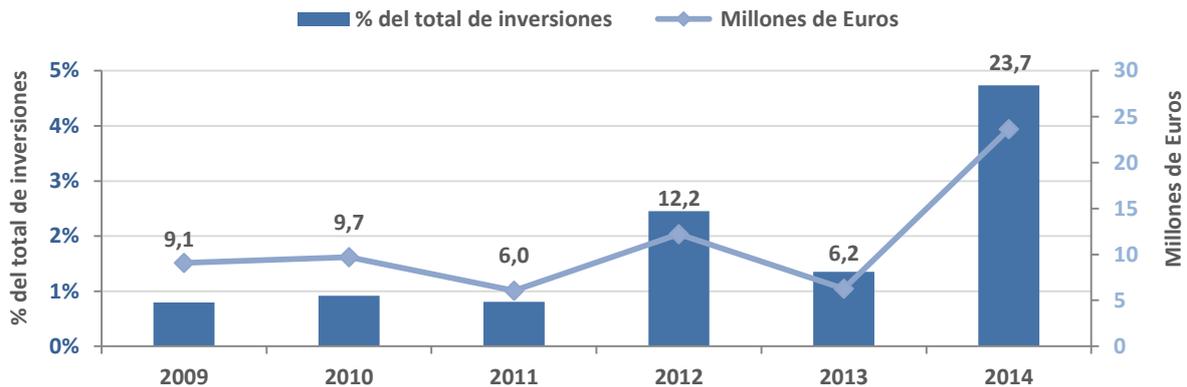
En línea con este objetivo, la mayoría de Autoridades Portuarias han trabajado a lo largo de 2014 en diversas iniciativas:

- **Colaboración con ciudades y entidades de ámbito local**, promoviendo y patrocinando la celebración de actos con fines deportivos, culturales o sociales
- **Colaboración con escuelas, institutos y universidades**, promoviendo las visitas de estudiantes a las instalaciones portuarias, desarrollando jornadas informativas hacia los alumnos, ofreciendo becas a los más desfavorecidos o facilitando la realización de prácticas profesionales en las instalaciones portuarias
- **Colaboración con asociaciones y fundaciones**, como por ejemplo ECOPORTS, ESPO (Organización Europea de Puertos Marítimos), RETE (Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades), Asociación Cruise Europe, Consorcio de Turismo, etc
- **Aportaciones a diversas entidades benéficas**, dirigidas a colectivos desfavorecidos del entorno
- **Jornadas de formación y acciones divulgativas**, como por ejemplo publicaciones o exposiciones, pudiendo ser dirigidas a clientes, empleados o estudiantes del entorno.

Los objetivos de estas iniciativas son fomentar el conocimiento de la actividad de la Autoridad Portuaria, promover el cambio cultural, promover las relaciones Puerto Ciudad y mejorar la percepción del Puerto en relación con su entorno urbano.

Además, con el fin de mejorar la funcionalidad de las Autoridades Portuarias de manera acorde con la integración urbana, existe un importante esfuerzo de modernización y renovación de las instalaciones portuarias. En el Gráfico 1.36 se muestra la evolución de las inversiones estimadas destinadas a la mejora de la interfase puerto-ciudad, tanto en valores absolutos como en relativos respecto al total de inversiones. Estas inversiones son empleadas en infraestructura entre puerto y ciudad como por ejemplo rotondas, avenidas, parques o zonas que definen la frontera.

Cabe destacar que durante el aumento de estas inversiones durante este último año, tanto en porcentaje sobre el total de inversiones como en millones de euros.

Gráfico 1.36 Evolución de las inversiones en actuaciones Puerto-Ciudad

Como parte del compromiso institucional con el entorno, existe un compromiso importante en materia de **seguridad**.

En el Gráfico 1.37 se muestra la evolución de las inversiones estimadas destinadas a la mejora de protección y seguridad, tanto en valores absolutos como en relativos respecto al total de inversiones. Estas inversiones son empleadas en mejorar:

- La seguridad de las personas, incluyendo la adquisición de videocámaras, detectores y vallados
- La seguridad a la navegación, incluyendo el mantenimiento y modernización de equipos de señalización, o de sistemas de control de navegación marítima.
- La seguridad industrial, incluyendo la adquisición de equipos de bomberos y sistemas de emergencia para prevenir o controlar accidentes por fallos en instalaciones.

Cabe destacar que en 2014 se ha experimentado un ligero descenso, tanto en millones de euros como en porcentaje sobre el total de inversiones.

Gráfico 1.37 Evolución de las inversiones en materia de seguridad

Finalmente, existe un compromiso en materia de **medio ambiente**, relacionado con la calidad del entorno y la salud de las personas. En el Gráfico 1.38 se muestra la evolución de las inversiones estimadas destinadas a materia de medio ambiente, tanto en valores absolutos como en relativos respecto al total de inversiones. Estas inversiones son empleadas en la compra de equipos de medición, mejoras en la red de saneamiento o infraestructuras que dan apoyo a la recogida de residuos.

Gráfico 1.38 Evolución de las inversiones en materia de Medio Ambiente

De 2013 a 2014 se han duplicado este tipo de inversiones, tanto en millones de euros como en porcentaje sobre el total de inversiones. La definición de este tipo de inversión incluye también los destinados a actividades compensatorias tras la realización de una obra, los cuales van disminuyendo a medida que avanza la obra civil.

Tanto en las inversiones de materia de medio ambiente como en las inversiones mencionadas anteriormente en esta sección, intervienen un gran número de conceptos. Es necesario profundizar en el proceso de definición de criterios para poder mejorar su correcto cómputo y análisis en el futuro.



CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS

Tras una caída eventual durante 2013 de algunos factores como la superficie terrestre, el tráfico de contenedores de tránsito o las inversiones en intermodalidad, puerto-ciudad y medioambiente, **todos ellos se han recuperado durante este último año 2014**. Esto pone de manifiesto la **gran capacidad de respuesta de las Autoridades Portuarias**, adaptándose a las circunstancias y proponiendo planes de acción frente a posibles riesgos y oportunidades.

En general, **las Autoridades Portuarias han logrado compatibilizar un cierto nivel de especialización con una adecuada diversificación de ingresos**; presentándose nuevas oportunidades durante los últimos años en cuanto a terminales de contenedores y concentradoras.



Durante los últimos años, se pone de manifiesto un **aumento progresivo de tráfico de mercancías y de pasajeros**, acompañado de un aumento de superficie terrestre para permitir dichas operaciones. Con respecto al tráfico de pasajeros, cabe destacar que se está **potenciando el tráfico de cruceros, el cual supone un claro estímulo para la industria turística de las ciudades visitadas**. Con respecto al tráfico exterior de mercancías, la mayoría de las **exportaciones** del sistema portuario español corresponden a **bienes procesados** y la mayoría de las **importaciones se refieren a energía y materias primas**. Por esta razón, los principales países origen y destino son diferentes y existe un desequilibrio entre las relaciones con estos países.

En referencia al **transporte**, desde las Autoridades Portuarias se impulsan **diferentes estrategias destinadas a lograr una mayor integración y coordinación de los distintos modos de transporte**, lo cual permite mejorar la eficiencia ambiental y la competitividad de las cadenas de transporte portuarias. A pesar del gran esfuerzo realizado durante los últimos años, persiste el **reto de mejorar y optimizar la conexión con redes de alta capacidad**. Se pone de manifiesto la recuperación del transporte por ferrocarril tras la caída experimentada durante la crisis en 2009, pero todavía tiene un nivel de implantación muy desigual entre las diferentes Autoridades Portuarias.



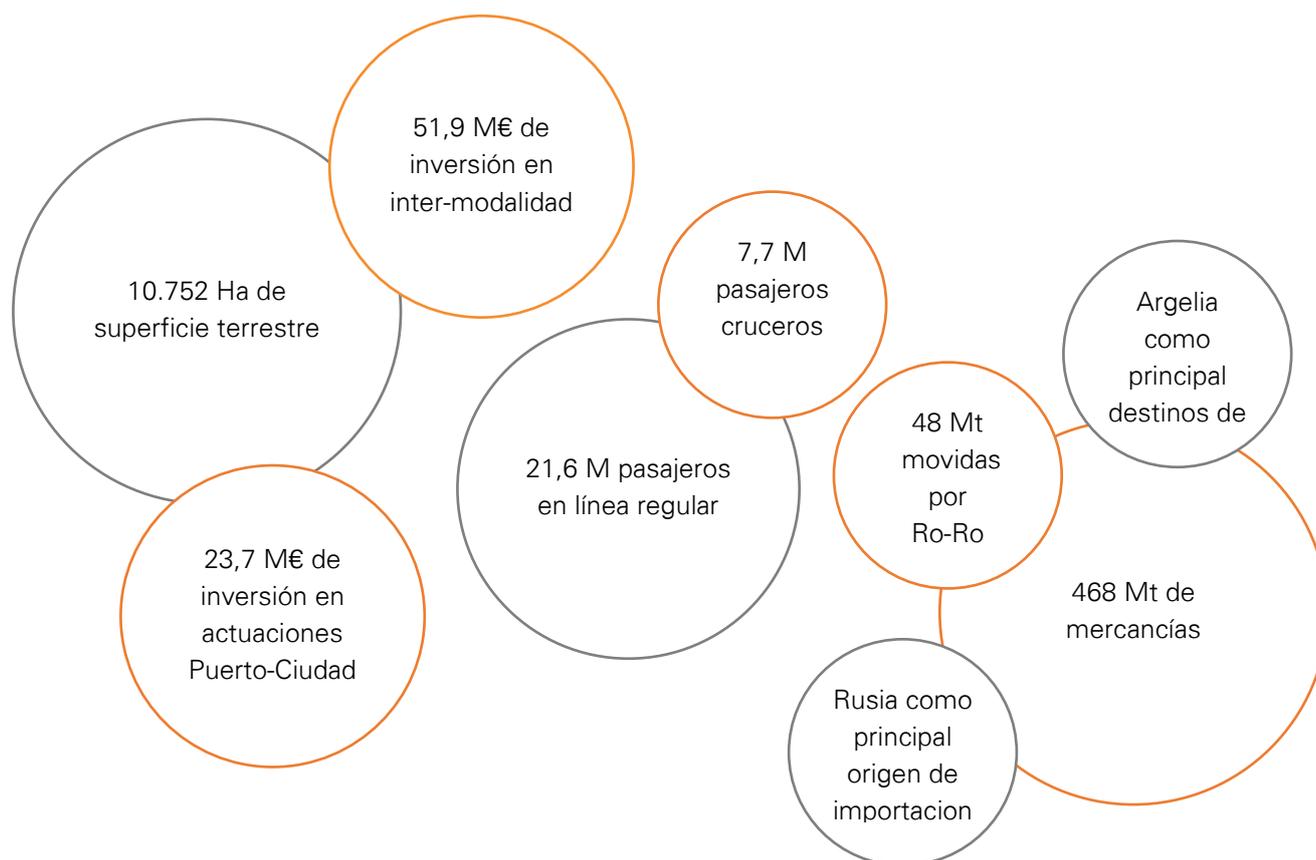
Con respecto a los diferentes tipos de **inversiones** (Puerto-Ciudad, seguridad, medio ambiente o promoción comercial), se presenta un reto en cuanto a su correcta identificación y análisis. De cara al futuro, será necesario **profundizar en la definición de sus criterios**, debido al gran número de conceptos que intervienen en este tipo de actuaciones y a la confusión que esto conlleva para su correcto análisis y reporte.

En cuanto a **la transparencia institucional**, destacar que la ley de puertos establece diversos mecanismos para garantizar que las empresas que operan en el dominio público portuario presten sus servicios en régimen de libre competencia y libre concurrencia. En relación a la calidad de los servicios destacar también que algunas autoridades cuentan con mecanismos de impulso a la mejora de la calidad y competitividad de los servicios, y con mecanismos de valoración de la calidad de estos.



Finalmente, cabe destacar el **amplio grupo de colectivos de carácter social, económico y administrativo** que se ven afectados por la actividad de las Autoridades Portuarias y que a su vez influyen en el desarrollo y desempeño de las actividades de las Autoridades Portuarias. **Debido a su compromiso institucional, la mayoría de puertos identifican sus expectativas y definen posibles marcos de comunicación o participación con cada uno de ellos.**

Imagen 1.15 Desempeño 2014 en un vistazo





Dimensión Económica

Estabilidad
financiera

Eficiencia en la
explotación de
los recursos

Principales
agentes
económicos

Valor generado

En esta sección se describen los principales resultados económico-financieros del sistema portuario, así como la estructura de las inversiones y los principales retos y logros en relación a la productividad.

SITUACIÓN ECONÓMICO FINANCIERA

Rentabilidad sobre activos²

Durante el año 2014 se presenta un ligero descenso de la rentabilidad agregada del sistema pasándose del 2,2% en 2013 al 1,8% en 2014. Este descenso se refleja en el conjunto del sistema, modificándose el rango de variación de la rentabilidad.

Gráfico 2.1 Distribución de la rentabilidad sobre activos

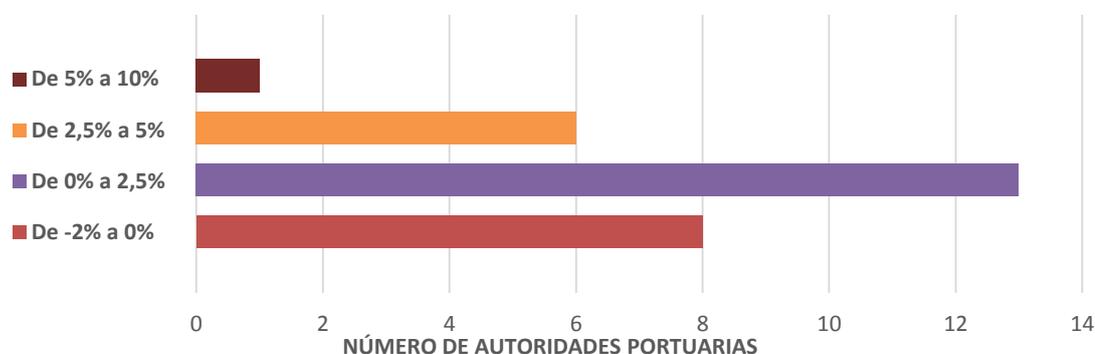


Tabla 2.1 Rentabilidad sobre activos

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
1,2%	0,7%	2,3%
Min	Max	Max/Min
-1,8%	9,4%	n.a.
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
-0,4%	2,7%	n.a.

² Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio después de impuestos frente al activo no corriente neto medio, de acuerdo con la definición *disposición final vigésima segunda de la ley 2/2012 de 29 de junio de Presupuestos Generales del Estado*.

EBITDA generado por tonelada movida

Durante el año 2014 se produce un descenso en el valor agregado del ratio EBITDA por tonelada movida, desde 1,35€/Tn hasta 1,14€/Tn.

Gráfico 2.1 Evolución del ratio EBITDA generado por tonelada movida. Valores acumulados

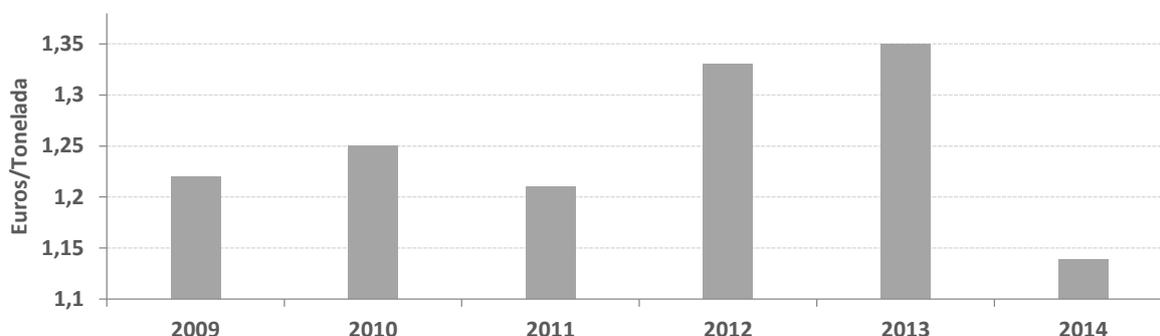
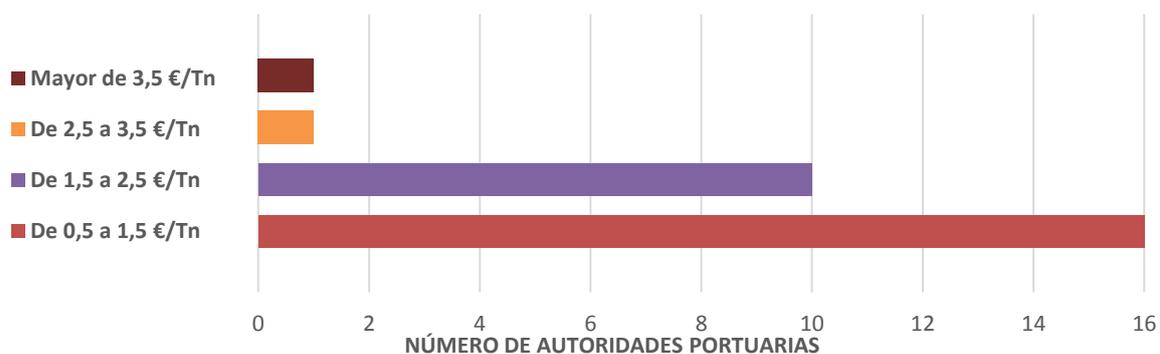


Gráfico 2.3 Distribución del ratio EBITDA generado por tonelada movida



La moda o valor más probable sigue acumulándose en los rangos más bajos, siendo éstos de 0,5 a 2,5 € por Tonelada.

Tabla 2.2 EBITDA generado por tonelada movida

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
1,6	1,4	0,9
Min	Max	Max/Min
0,4	5,2	13,4
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
0,9	2,0	2,2

Servicio de la deuda³

Durante el año 2014 se produce, para el conjunto del sistema portuario, un incremento de la presión del pago de deuda sobre el flujo de caja, pasándose de un valor agregado del sistema del 36% en 2013, a 39% durante 2014.

Gráfico 2.5 Evolución del servicio de la deuda. Valores acumulados

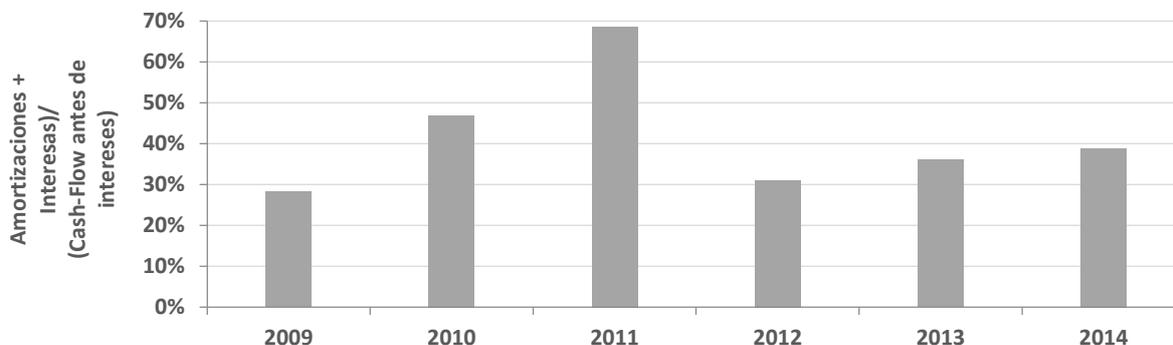
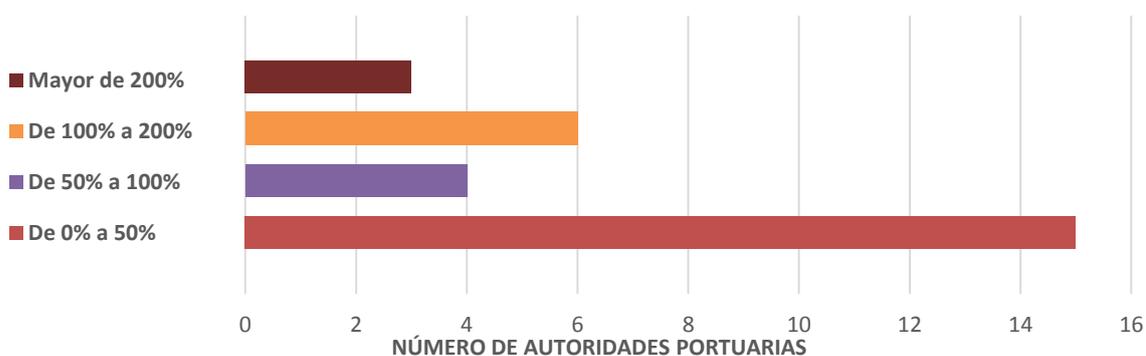


Gráfico 2.6 Distribución del servicio de la deuda



Este aumento no solo se manifiesta en valores agregados, sino que se refleja en la mayoría de las Autoridades Portuarias, pasando el valor promedio del percentil 80, de 132,9% durante 2013, a 155,5% en 2014.

Tabla 2.3 Servicio de la deuda

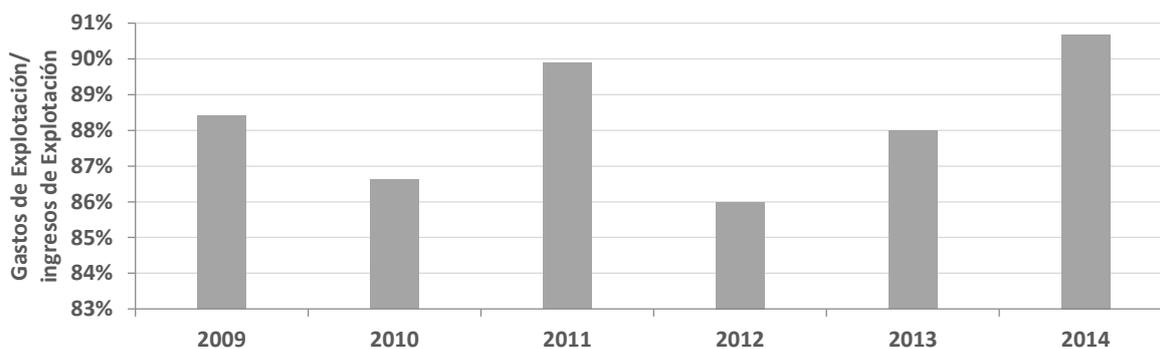
Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
108,7%	41,0%	106,7%
Min	Max	Max/Min
2,9%	424,2%	147,8
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
27,3%	155,5%	5,7

³ Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{amortización de la deuda} + \text{intereses}) / (\text{cash flow antes de intereses})$

Gastos de explotación respecto de ingresos de explotación

A pesar de continuar con la política de racionalización del gasto implantada en la mayoría de los puertos, la evolución de los gastos de explotación frente a ingresos de explotación ha sufrido un incremento durante 2014.

Gráfico 2.7 Evolución de los gastos de explotación frente a ingresos de explotación. Valores acumulados



Dos de las Autoridades Portuarias alcanzan un ratio superior a 140%, valor no alcanzado por ninguna de las Autoridades Portuarias durante 2012.

Gráfico 2.8 Distribución de los gastos de explotación frente a ingresos de explotación

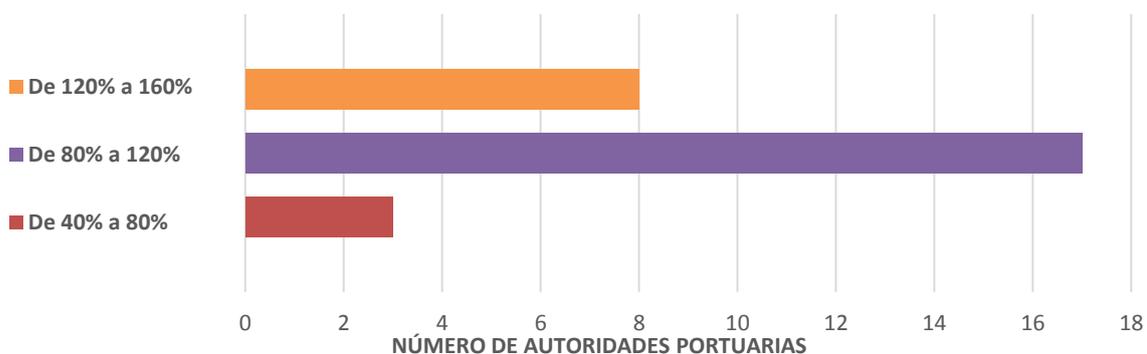


Tabla 2.4 Gastos de explotación respecto de ingresos de explotación

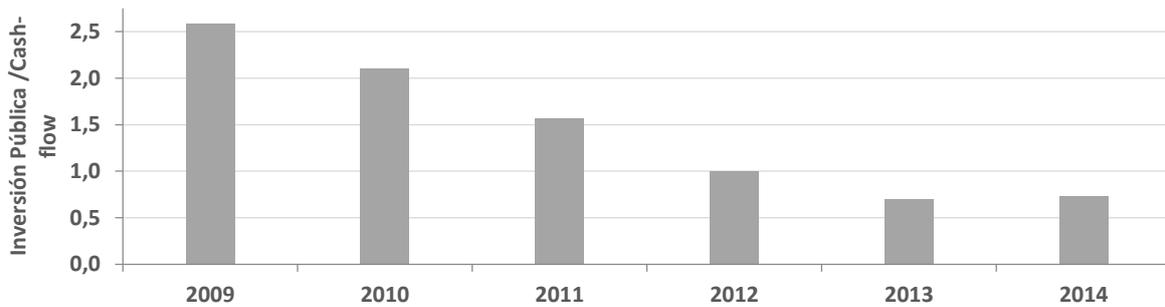
Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
104,6%	104,5%	23,5%
Min	Max	Max/Min
54,6%	152,1%	2,8
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
82,6%	126,9%	1,5

NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

Inversión pública en relación al cash-flow

El esfuerzo inversor frente al flujo de caja consolida su descenso durante los dos últimos años, como resultado de la aplicación de políticas de racionalización del gasto público.

Gráfico 2.9 Evolución de la inversión pública respecto al cash-flow. Valores acumulados



Dicha reducción se refleja en el conjunto del sistema portuario como una concentración de los valores de este ratio en el rango de 0 a 1,5 frente a un comportamiento mucho más disperso en años anteriores. Este comportamiento refleja la transición de un modelo expansivo en generación de infraestructura a un modelo basado en la optimización del rendimiento mediante inversiones dirigidas a lograr una mejora en la funcionalidad e intermodalidad de las infraestructuras ya existentes.

Gráfico 2.10 Distribución de la inversión pública respecto al cash-flow

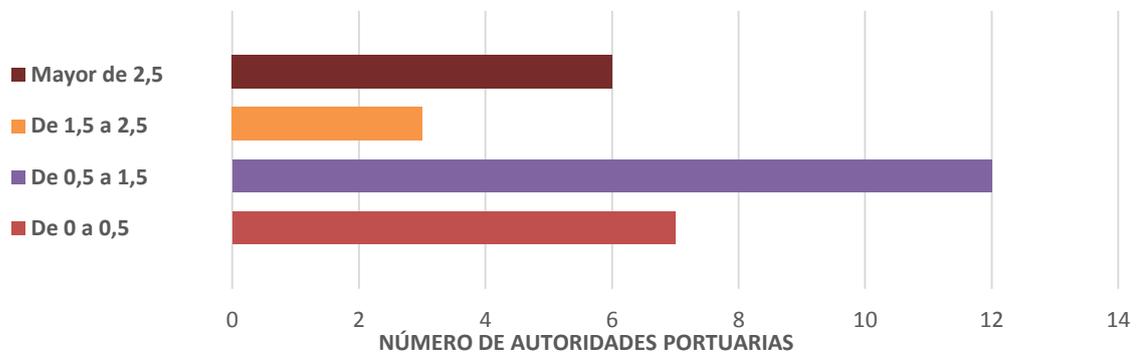


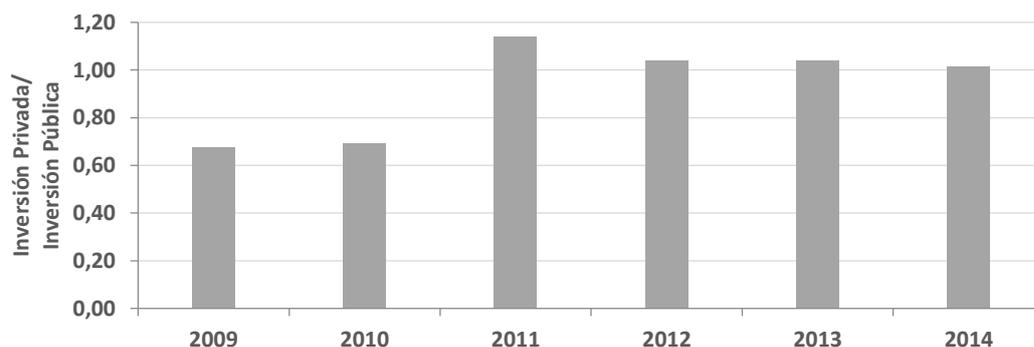
Tabla 2.5 Inversión pública respecto del cash-flow

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
1,8	1,1	2,7
Min	Max	Max/Min
0,2	13,0	67,5
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
0,4	2,4	6,0

Inversión ajena frente a la inversión pública

El gráfico de evolución de este ratio pone de relieve un claro incremento de la importancia de la inversión privada frente a la inversión pública a lo largo de los últimos años. En el año 2014 se experimenta un ligero descenso, pasando de un valor acumulado de 1,04 en 2013 a 1,01 en este último año.

Gráfico 2.11 Evolución de la inversión privada. Valores acumulados



Los rangos de distribución, en su mayoría, siguen concentrados en los valores de 0 a 1.

Gráfico 2.12 Distribución de la inversión privada respecto de la inversión pública

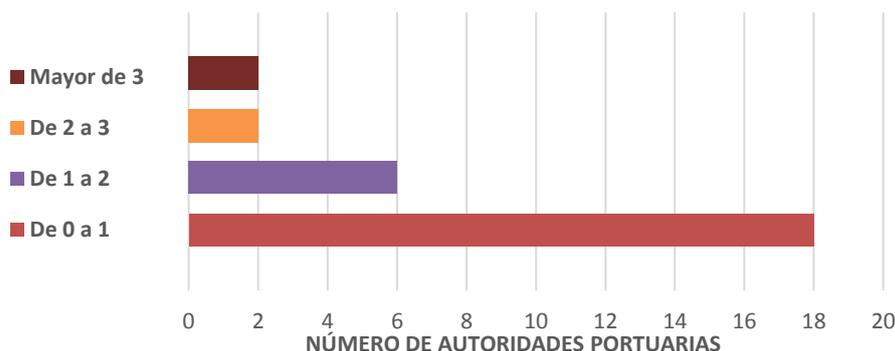


Tabla 2.6 Inversión privada respecto de la inversión pública

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
1,1	0,3	1,5
Min	Max	Max/Min
0,00	6,2	n.a
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
0,1	1,8	20,9

Renovación de activos⁴

La renovación de activos, expresada como porcentaje de inversión pública respecto de activos netos, pasa de un valor agregado para el sistema portuario de 3,61%, durante 2013, a 3,52% durante 2014. A diferencia del año anterior, hay dos Autoridades Portuarias con un ratio de más del 10%.

Gráfico 2.13 Distribución de la renovación de activos en el sistema portuario

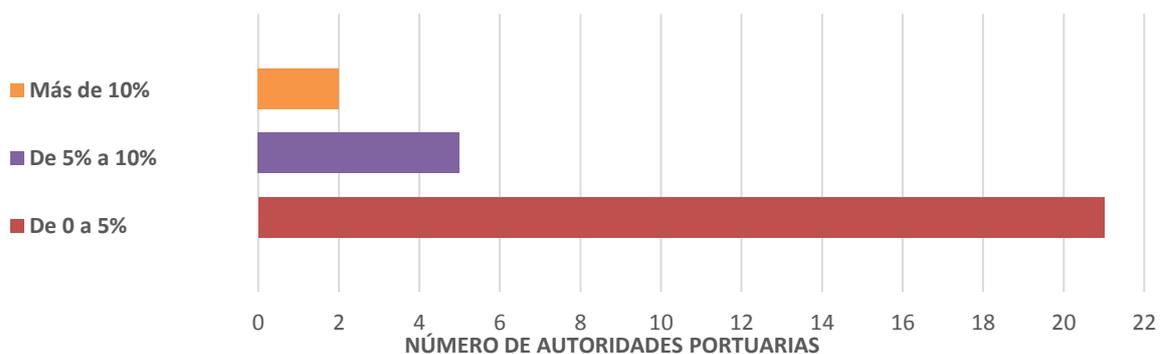


Tabla 2.7 Inversión renovación de activos

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
4,5%	3,9%	4,0%
Min	Max	Max/Min
0,6%	19,5%	33,0
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
1,6%	5,8%	3,6

⁴ Renovación de activos expresado como porcentaje de inversión pública respecto de activos netos.

NEGOCIO Y SERVICIOS

Ingresos por tasas de ocupación respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)

Los ingresos por tasas de ocupación respecto del INCN sufren un ligero descenso durante 2014, tras la estabilización del decrecimiento durante los años 2012 y 2013.

Gráfico 2.14 Evolución de los ingresos por tasas de ocupación respecto del INCN. Valores acumulados

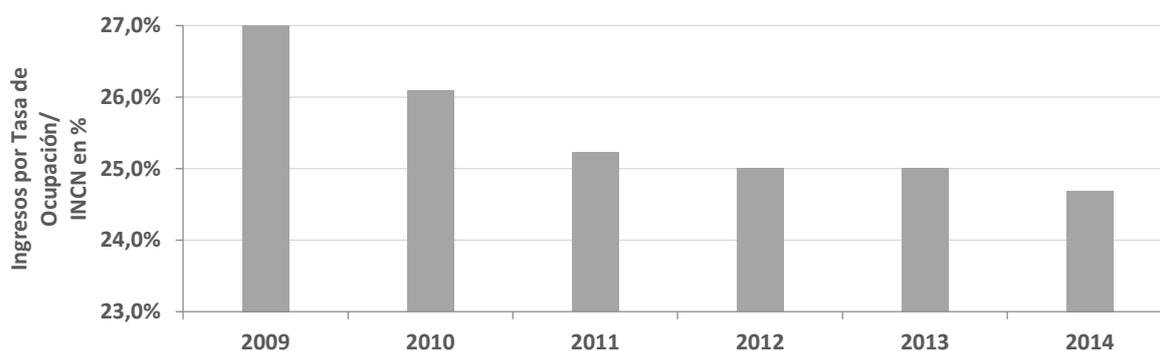


Gráfico 2.15 Distribución de los ingresos por tasas de ocupación respecto del INCN

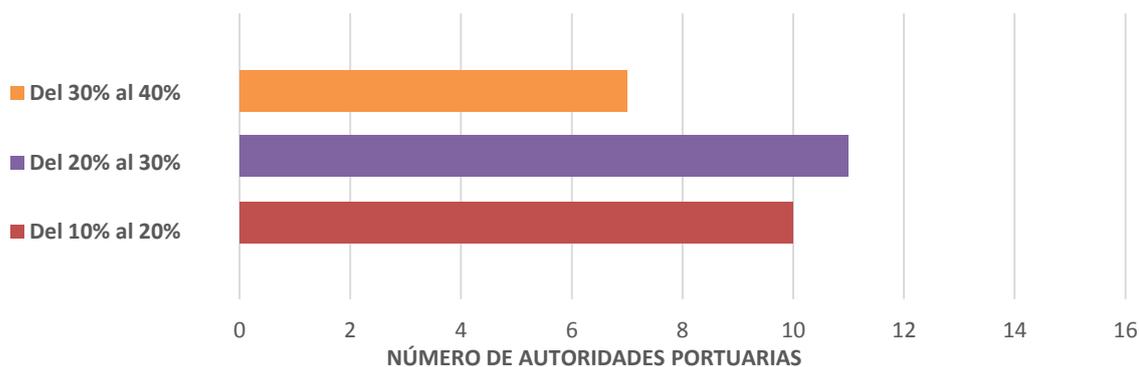


Tabla 2.8 Distribución de los ingresos por tasas de ocupación respecto del INCN

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
23,7%	21,5%	6,9%
Min	Max	Max/Min
11,5%	35,4%	3,1
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
18,6%	31,0%	1,7

Ingresos por tasas de actividad respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)

Los ingresos por tasas de actividad respecto del INCN se consolidan durante este último año, tras la tendencia a la baja iniciada en el año 2012 y debida principalmente al descenso de la actividad en la mayoría de Autoridades Portuarias. Como podemos ver en la distribución por rangos, solamente una de las Autoridades Portuarias aumenta de rango con respecto al año anterior.

Gráfico 2.16 Evolución de los ingresos por tasas de actividad respecto del INCN. Valores acumulados

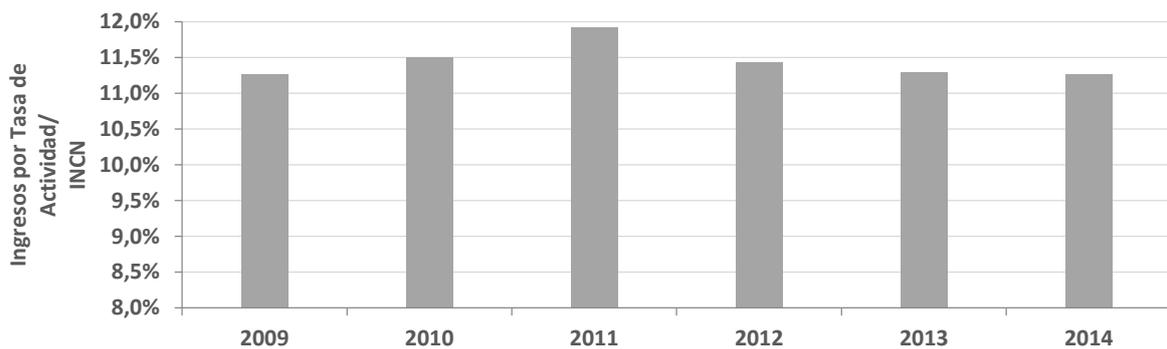


Gráfico 2.17 Distribución de los ingresos por tasas de actividad respecto del INCN. Valores acumulados

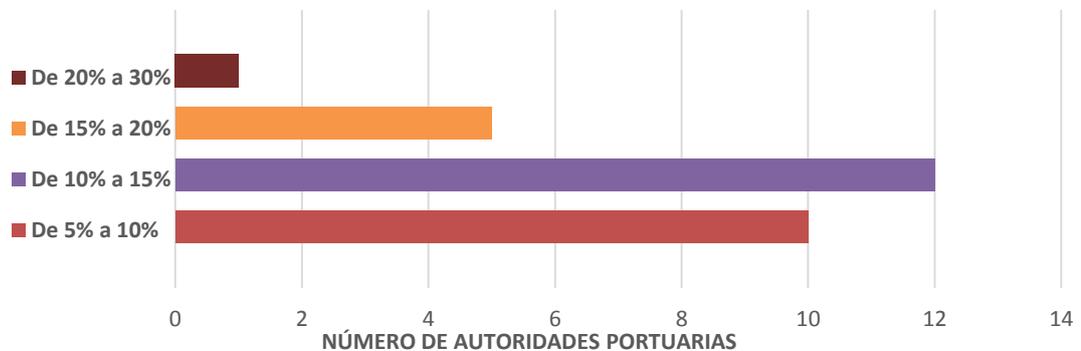


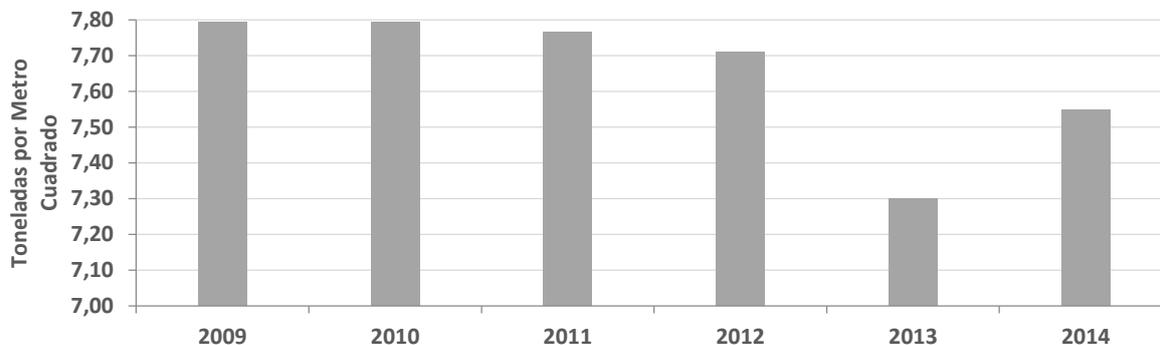
Tabla 2.9 Distribución de los ingresos por tasas de actividad respecto del INCN

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
11,9%	22,2%	4,1%
Min	Max	Max/Min
7,1%	25,2%	3,5
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
8,5%	14,9%	1,8

Rendimiento de la superficie para concesiones⁵

Tras un descenso de toneladas movidas por unidad de superficie en 2013, se observa en el gráfico de evolución una importante recuperación durante este año 2014.

Gráfico 2.18 Evolución de toneladas movidas por unidad de superficie comercial. Valores acumulados



También se observa en el gráfico de distribución que varias Autoridades Portuarias han aumentado su rango de toneladas movidas por unidad de superficie comercial.

Gráfico 2.19 Distribución de toneladas movidas por unidad de superficie comercial

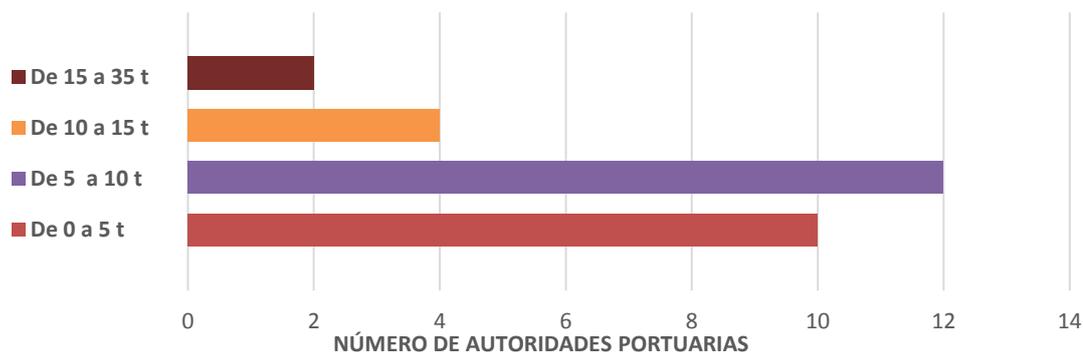


Tabla 2.10 Distribución de toneladas movidas por unidad de superficie comercial

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
7,6	5,7	7,4
Min	Max	Max/Min
1,0	33,3	34,1
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
2,8	9,7	3,4

⁵ Expresado como toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.

Rendimiento de los muelles activos⁶

En comparación al año 2013, la distribución de rendimientos del 2014 no muestra diferencias significativas en cuanto al rendimiento medio del sistema. A nivel global se detecta un aumento, de 1748 Toneladas por metro lineal en 2013 a 1819 Toneladas por metro lineal en 2014, motivado por el aumento de tráfico generalizado.

Gráfico 2.20 Distribución de toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo

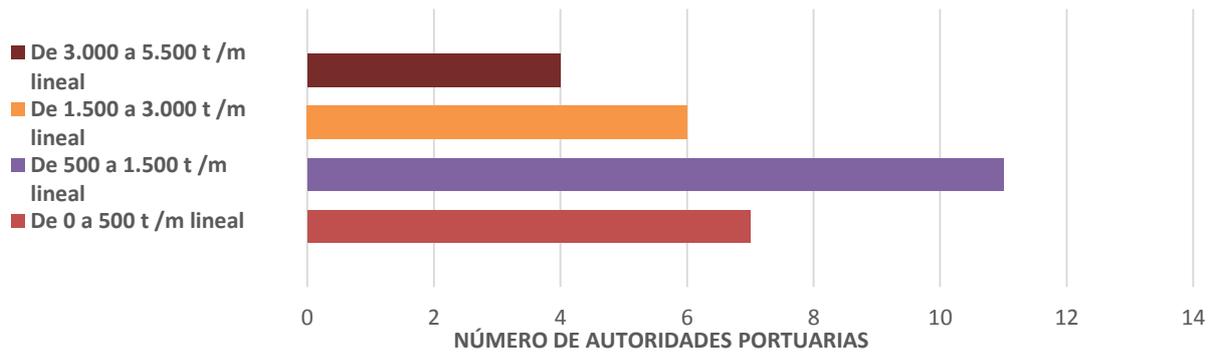


Tabla 2.11 Distribución de toneladas movidas por metro lineal de muelle activo

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
1.425,2	907,8	1.298,2
Min	Max	Max/Min
304,1	5.321,1	17,5
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
421,7	2.023,9	4,8

⁶ Expresado toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años

PRODUCTIVIDAD

Generación de Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN) por empleado⁷

La productividad, expresada como generación de INCN por empleado, seguía una tendencia creciente durante los últimos años debido a la disminución de la plantilla media anual. Durante este año 2014 se experimenta un ligero descenso, debido a una disminución del INCN en la mayoría de las Autoridades Portuarias.

Gráfico 2.21 Evolución de INCN generado por empleado. Valores acumulados.

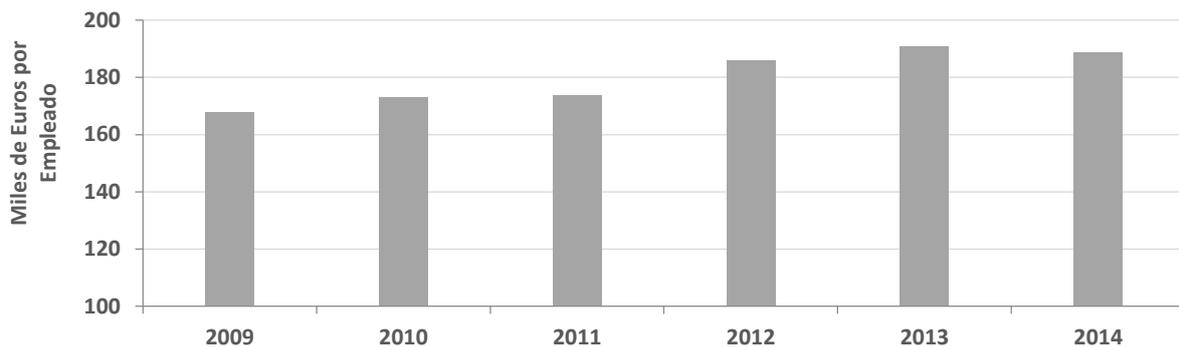


Gráfico 2.22 Distribución de INCN generado por empleado.

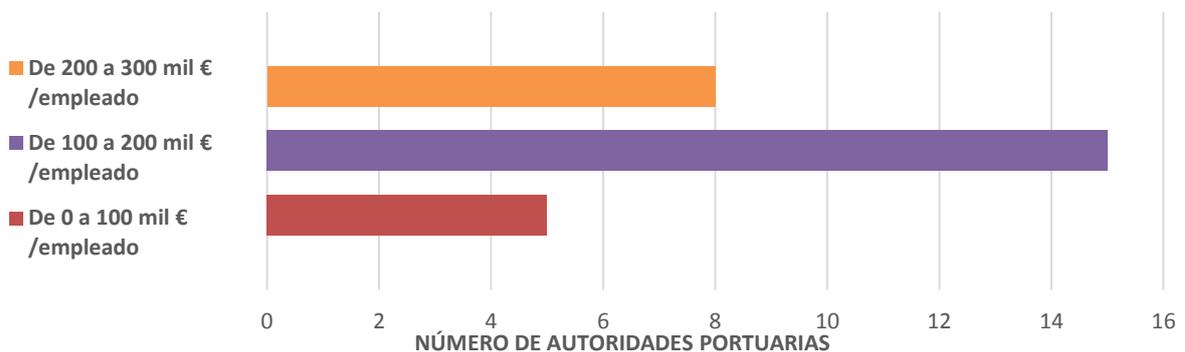


Tabla 2.12 Distribución de INCN generado por empleado

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
162,4	151,5	69,6
Min	Max	Max/Min
63,3	300,1	4,7
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
100,8	227,5	2,3

⁷ Importe neto de la cifra de negocio por empleado respecto de la plantilla media anual.

Generación de EBITDA por empleado⁸

Al igual que la productividad medida como INCN por empleado, la productividad medida como EBITDA por empleado sufre un ligero descenso en 2014 debido a una disminución de la generación EBITDA en la mayoría de las Autoridades Portuarias.

Gráfico 2.23 Evolución de EBITDA generado por empleado. Valores acumulados

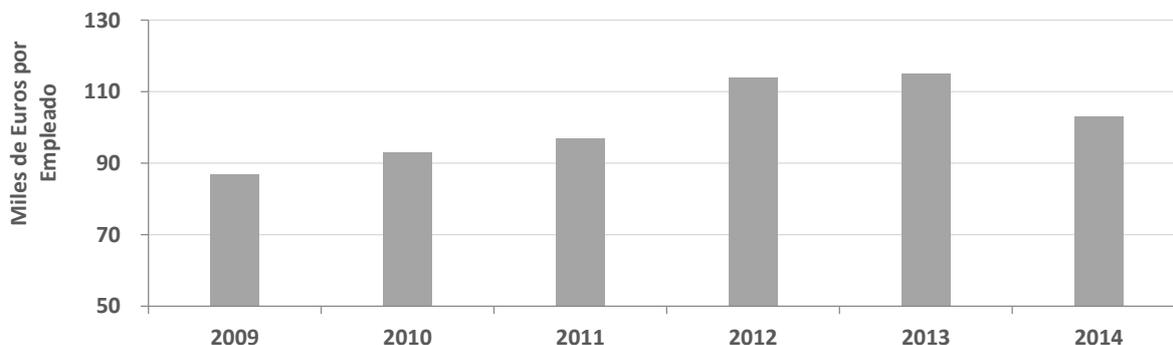


Gráfico 2.24 Distribución de INCN generado por empleado

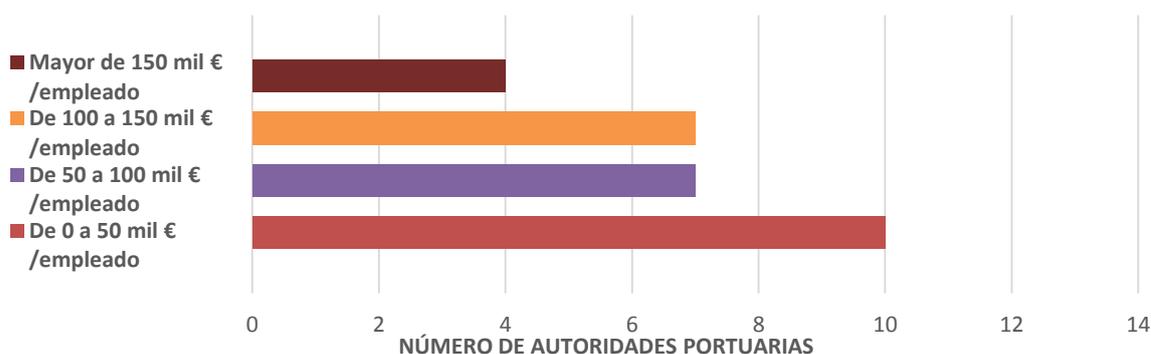


Tabla 2.13 Distribución de EBITDA generado por empleado.

Valores estadísticos del conjunto del sistema portuario en el año 2014		
Media	Mediana	Desviación
85,5	75,4	51,8
Min	Max	Max/Min
17,5	189,6	10,8
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
38,3	122,5	3,2

⁸ EBITDA por empleado respecto de la plantilla media anual.



CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS



Durante el año 2014 se presenta un ligero descenso de la rentabilidad. A pesar de continuar con la política de racionalización del gasto implantada en la mayoría de los puertos, la evolución de los gastos de explotación frente a ingresos de explotación ha sufrido un incremento durante 2014, lo cual requiere sin duda una revisión a futuro, desde el punto de vista de la sostenibilidad financiera del sistema en su conjunto.

A nivel de inversiones, se consolida el descenso de inversión pública durante los últimos años como resultado de la aplicación de políticas de racionalización. Este comportamiento refleja la transición de un modelo expansivo en generación de infraestructuras a un modelo basado en la optimización del rendimiento mediante inversiones dirigidas a lograr una mejora en la funcionalidad e intermodalidad de las infraestructuras ya existentes.



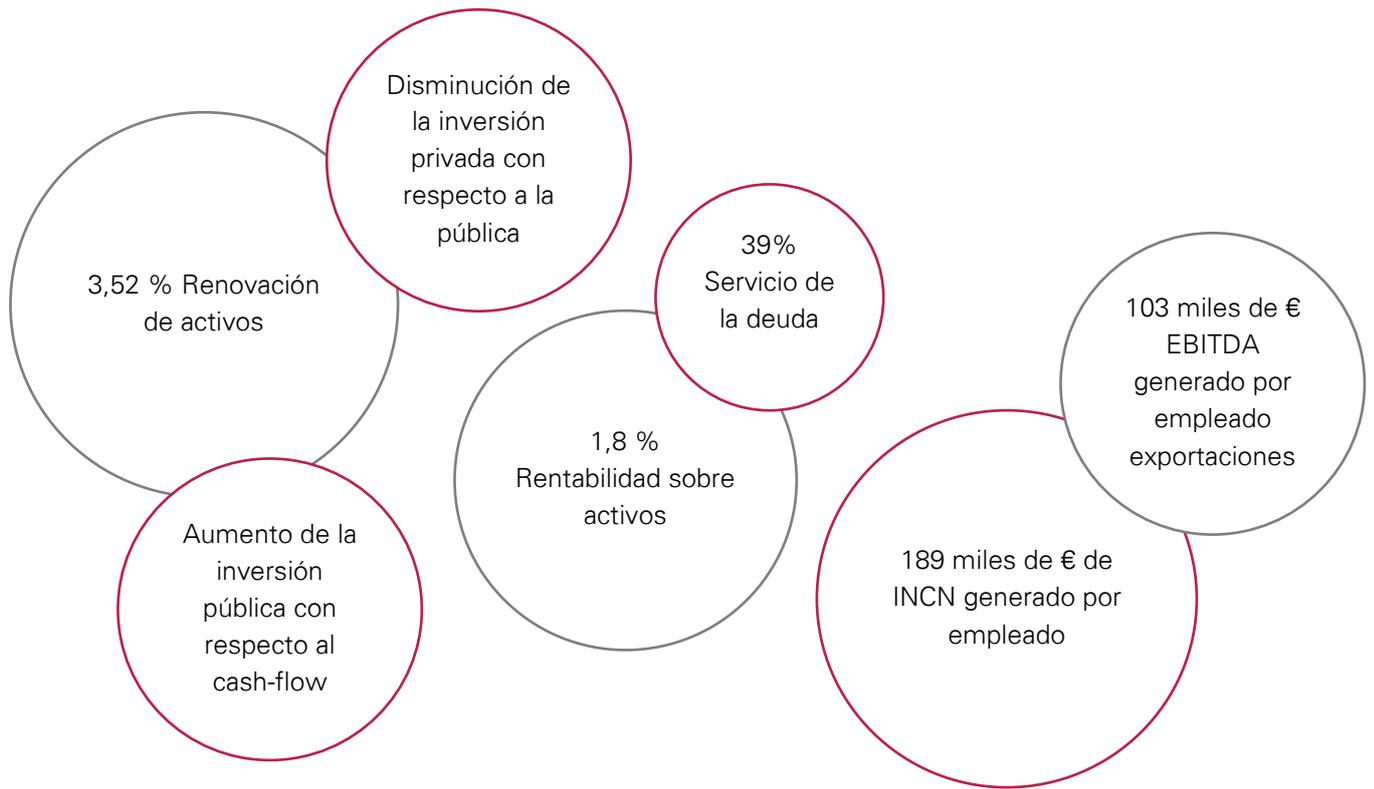
Los ingresos por tasa de ocupación sufren un ligero descenso. No es el caso de la tasa de actividad, que consolida el descenso de años anteriores como consecuencia del contexto económico.

Cabe destacar que el rendimiento de la superficie para concesiones se recupera en 2014. En comparación al año 2013, la distribución de rendimientos de muelles activos del 2014 no muestra diferencias significativas en cuanto al rendimiento medio del sistema.



Finalmente, la productividad por empleado sufre un ligero descenso debido principalmente a la disminución del INCN y del EBITDA generado en la mayoría de las Autoridades Portuarias.

Imagen 2.1 Valores acumulados de 2014 en un vistazo





Dimensión Social

La plantilla

Capacitación

Participación
de los
trabajadores

Seguridad en
el trabajo y en
el entorno

Esta sección se basa principalmente en la política de recursos humanos. Incluye las acciones de formación desarrolladas bajo el esquema de gestión por competencias, el plan de igualdad y los esfuerzos realizados en material de seguridad y salud.

POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS

Las competencias en materia de personal corresponden a los órganos de gobierno de las Autoridades Portuaria, es decir, a los **Consejos de Administración**, sin más límites que los regulados en las Normativas Laboral y Presupuestaria.

El personal de las Autoridades Portuarias quedará vinculado a éstos por una relación sujeta a las normas del Derecho Laboral o privado que le sean de aplicación. La **selección** se hará de acuerdo con sistemas basados en los principios de mérito y capacidad, y con excepción del personal directivo o de confianza, mediante convocatoria pública. Su **régimen de retribuciones e incompatibilidad** se ajustará al establecido con carácter general para el personal de las Entidades de Derecho Público a que se refiere el artículo 6 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria.

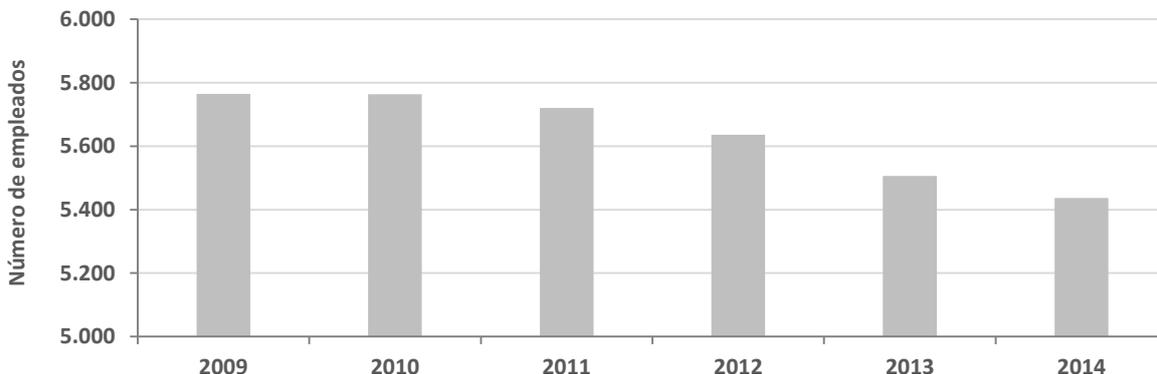
La **estructura tipo de personal** en el sistema portuario se divide en los siguientes colectivos: un Presidente, un Director, Personal excluido de Convenio Colectivo y Personal incluido en Convenio Colectivo (convenio vigente II Convenio Colectivo 2004-2009 aprobado mediante Resolución de la Dirección General de Trabajo de fecha 21 de diciembre de 2005, BOE del 11 de enero de 2006), prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2015.

En cuanto al personal denominado **Fuera de Convenio**, con las excepciones de los antiguos Puertos Autónomos (Barcelona, Bilbao y Valencia) y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, su regulación está sujeta al "Marco de Actuación" en materia de estructura y retribución, éste fue aprobado por la CECIR mediante Resolución de fecha 31 de mayo de 2000. El resto de normas aplicables en materia laboral está regulada por el Estatuto de los Trabajadores y las cláusulas incluidas en contrato laboral individual.

EMPLEO

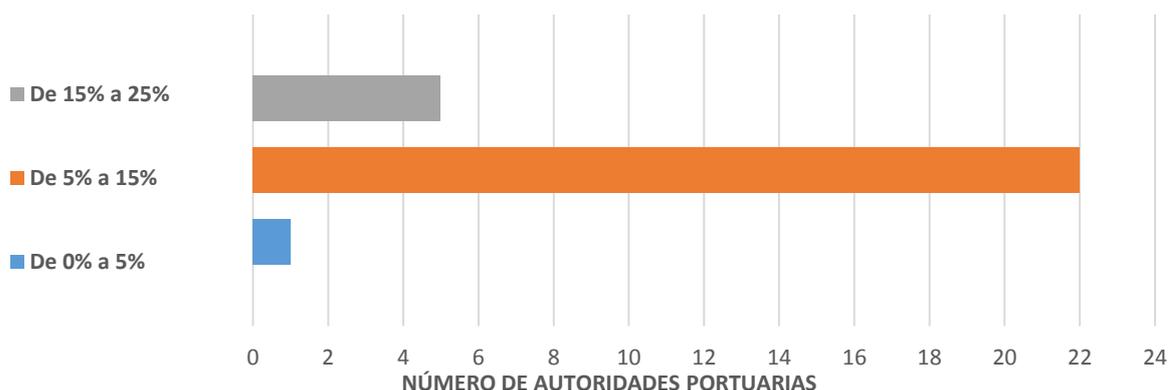
Como puede apreciarse en el Gráfico 3.1, durante 2014 continúa el descenso del volumen de plantillas de las Autoridades Portuarias iniciado en 2010, debido a la congelación de la Oferta Pública. Esta congelación se aplica igualmente en contratación temporal, centrada básicamente en contratos por circunstancias de la producción, obra o servicio determinado, relevo e interinidad.

Gráfico 3.1 Evolución de la plantilla media total



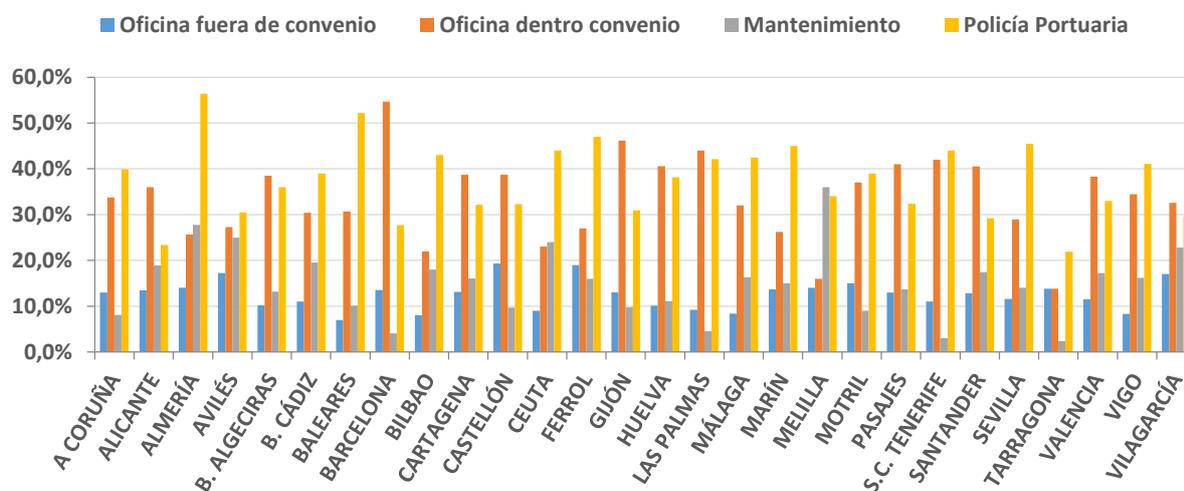
En el Gráfico 3.2 podemos ver que los trabajadores temporales suponen, en término medio, del 5% al 15% de la plantilla total. Con respecto al 2013, más Autoridades Portuarias se sitúan este año en el rango de 15 a 25%.

Gráfico 3.2 Distribución de trabajadores eventuales sobre el total de fijos



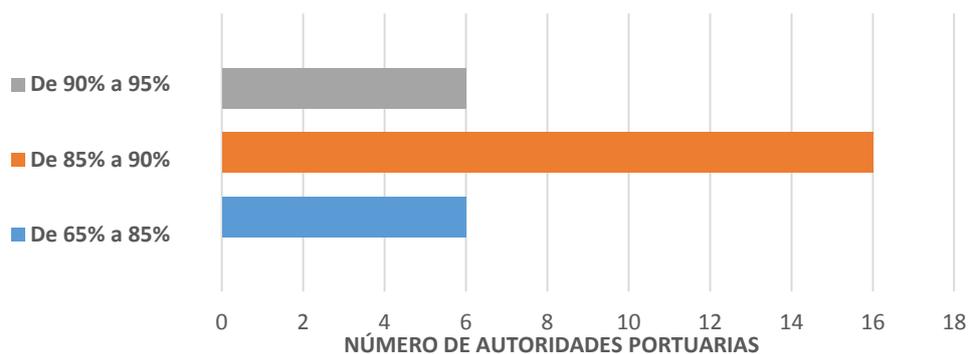
El Gráfico 3.3 muestra la distribución del personal en cuatro áreas genéricas de actividad: personal de oficina fuera de convenio, personal de oficina dentro de convenio, mantenimiento y policía portuaria. La estructura de la plantilla está fuertemente condicionada por las tareas de supervisión de la superficie y vigilancia de las operaciones portuarias, lo cual hace que en 15 de las 28 Autoridades Portuarias el mayor porcentaje de la plantilla corresponda al servicio de Policía Portuaria.

Gráfico 3.3 Distribución de la plantilla por áreas de actividad



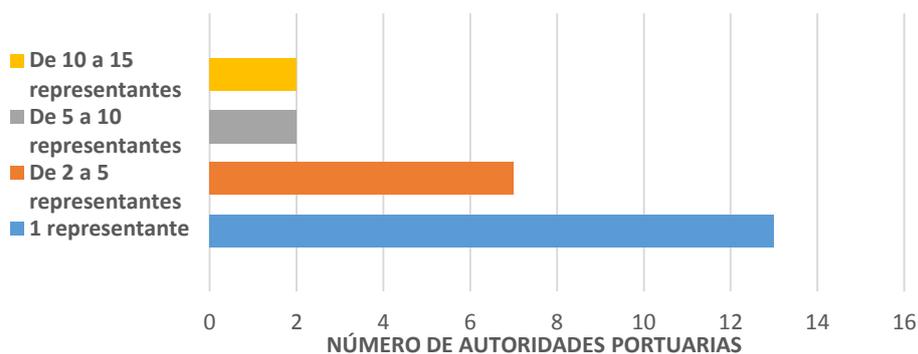
En el Gráfico 3.4 podemos ver que la mayor parte de la plantilla del sistema portuario trabaja en condiciones laborales reguladas por convenio colectivo, suponiendo este colectivo más del 80% de la plantilla en la gran mayoría de las Autoridades Portuarias.

Gráfico 3.4 Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos



COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN

Con carácter general, los intereses de los trabajadores están representados en el consejo de administración a través de la representación sindical, con una media de 3 representantes por Autoridad Portuaria. A continuación se detalla la distribución.

Gráfico 3.5 Número de representantes sindicales en el comité de empresa

Además, los trabajadores de las Autoridades Portuarias pueden participar en la mejora de los procesos productivos mediante diversos mecanismos como la existencia de comités sectoriales o de un buzón de sugerencias. La siguiente Tabla muestra el número de Autoridades Portuarias que cuentan con cada uno de estos mecanismos.

Tabla 3.1 Mecanismos de participación de los trabajadores

	Nº de Autoridades Portuarias
Comité de calidad	7
Comité de medio ambiente	4
Comité de seguridad y salud	16
Otros comités	25
Buzón de sugerencias	20

FORMACIÓN Y ESQUEMA DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS

El esquema de gestión por competencias tiene por objetivo lograr un **aprovechamiento óptimo de los recursos humanos** de la empresa, mediante el **desarrollo de las competencias individuales y colectivas**. Se busca, por tanto, mejorar la productividad obteniendo el máximo partido de las habilidades y conocimientos de los empleados.

La gestión por competencias permite a los Organismos experimentar el cambio desde modelos de administración de personal a una concepción donde **las personas son vistas desde la perspectiva de capital humano** y, por tanto, con capacidad para aportar mejoras e innovación continua en la empresa.

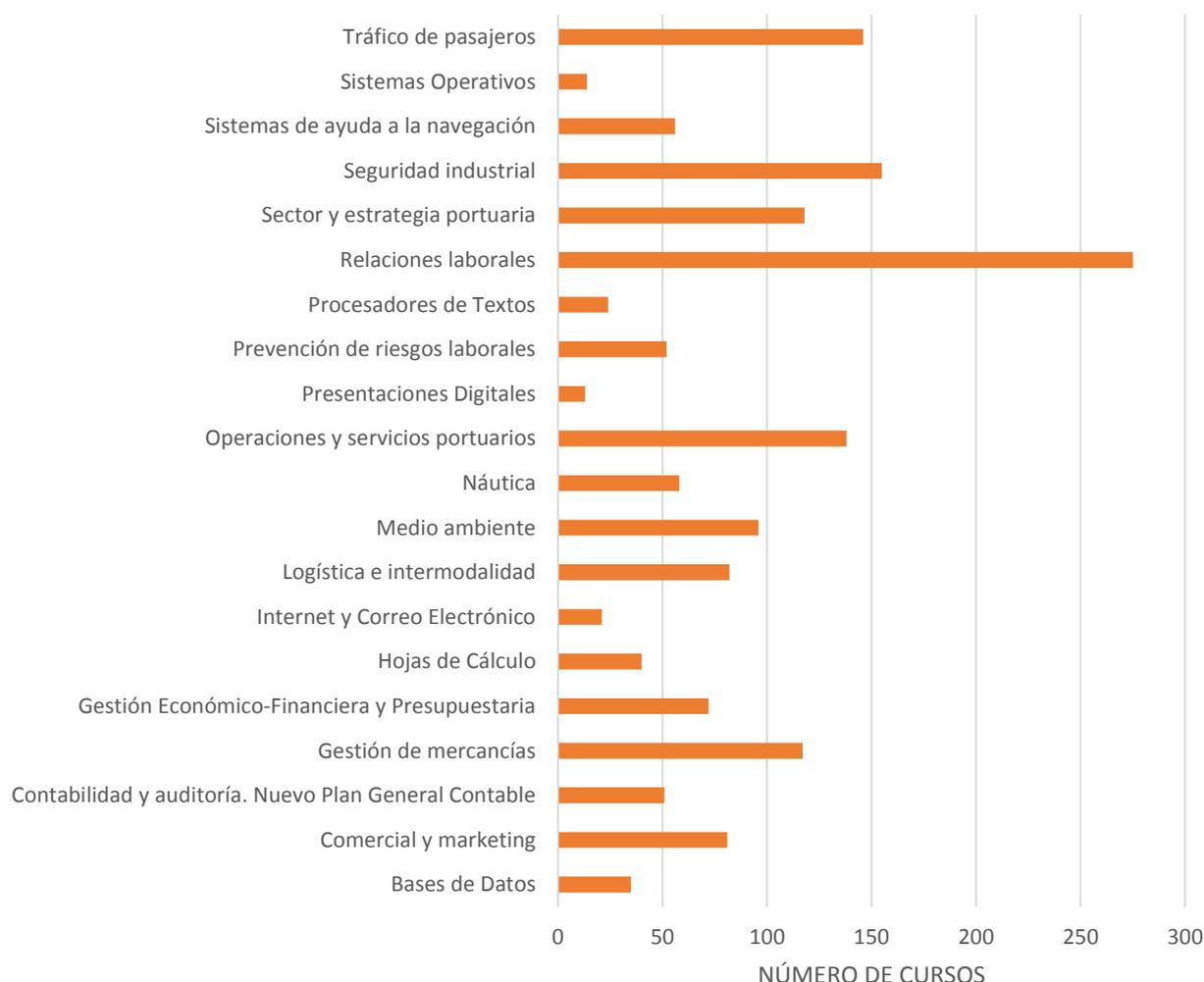
Dentro de este esquema de gestión del capital humano tiene un papel fundamental la **formación en Competencias Técnicas**, la cual debe proporcionar a las personas los conocimientos necesarios para desarrollar su trabajo de un modo eficiente y eficaz.

Para que sea operativa, la formación debe proporcionarse de modo que esté integrada con la actividad ordinaria, sea flexible, y adaptada a las necesidades específicas de cada persona y cada puesto de trabajo.

Con el fin de lograr estos objetivos, el sistema portuario se dotó de un *Aula Virtual* de formación que, mediante el uso de las tecnologías de la información, permite cubrir un amplio espectro de necesidades formativas con costes sostenibles.

En la mayoría de los casos, dichas acciones formativas tienen como objetivo actualizar el conocimiento de los empleados a nuevos requerimientos que afectan a la operativa portuaria.

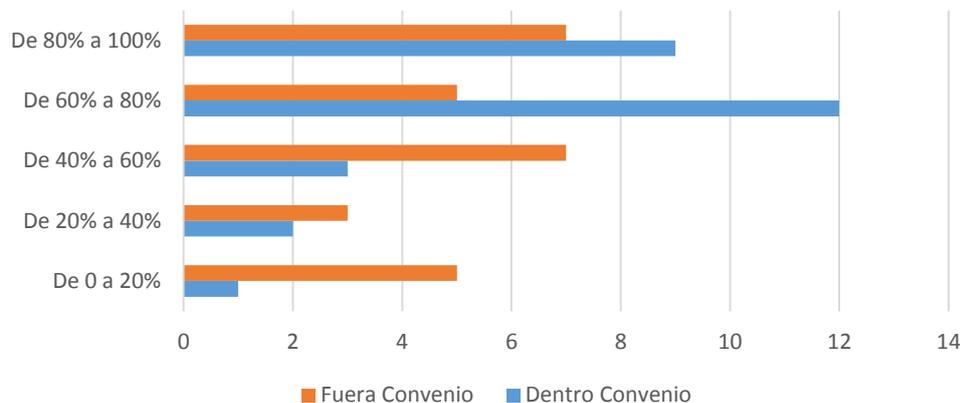
Gráfico 3.6 Número de programas formativos en relación con el sistema de gestión por competencias



El objetivo para futuros años es que **la oferta formativa siga creciendo** a través de la creación de nuevos cursos del Catálogo de Competencias, con el fin de incrementar la capacitación de la plantilla y mejorar su proyección profesional.

En la mayoría de las Autoridades Portuarias, los empleados siguen programas de formación en un porcentaje significativo. Tal y como se parecía en el siguiente Gráfico 3.7, sigue siendo notable la diferencia entre trabajadores dentro y fuera del convenio.

Gráfico 3.7 Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación



El promedio de horas de formación por trabajador se mantiene similar a 2013, en la mayoría de los casos entre 20 y 40 horas de formación por persona dentro de convenio, y entre 0 y 20 horas de formación por persona fuera de convenio.

Gráfico 3.8 Promedio de horas de formación por trabajador

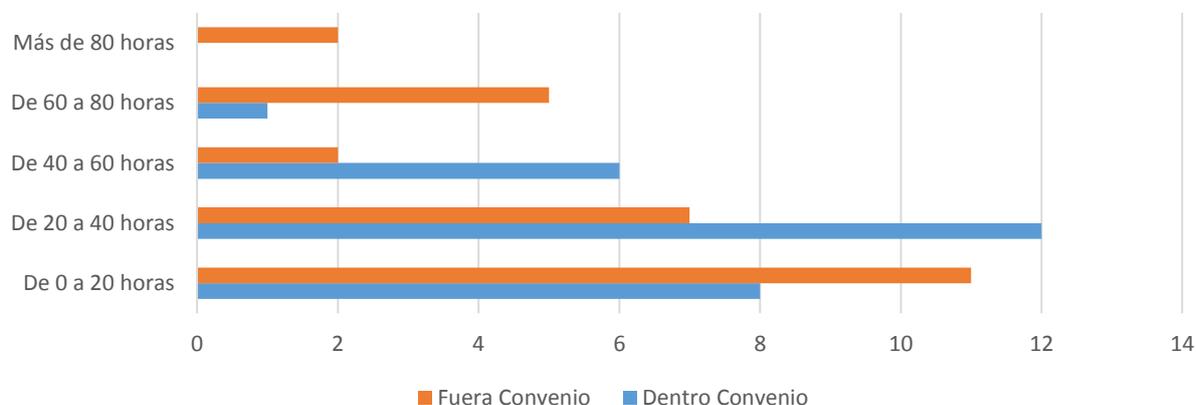


Tabla 3.2 Formación. Valores estadísticos

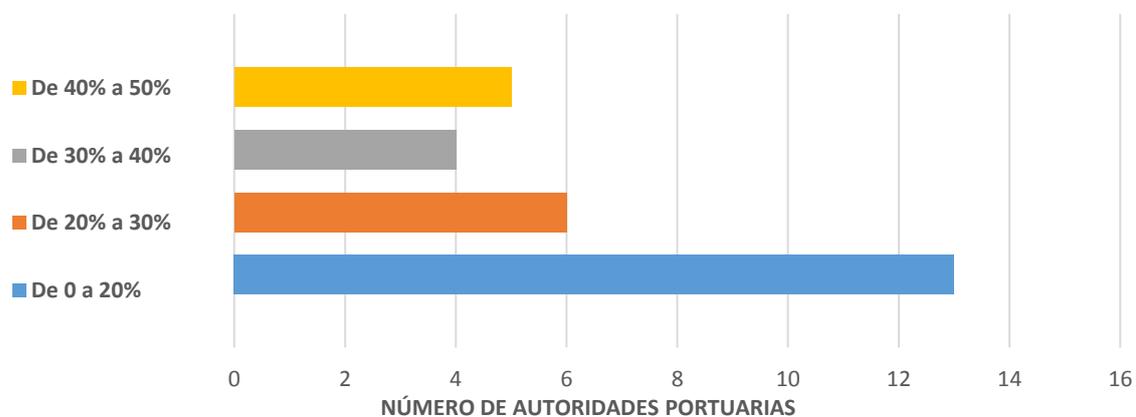
	Porcentaje de trabajadores que siguieron programas de formación.		Horas de formación recibida por trabajador, en promedio.	
	Dentro de Convenio	Fuera de Convenio	Dentro de Convenio	Fuera de Convenio
Valor Medio	69%	56%	29	37
Desviación	24%	30%	19	34
Mínimo	4%	0%	3	0
Máximo	100%	100%	66	138
Percentil 20%	58%	27%	8	12
Mediana	60%	70%	30	26
Percentil 80%	89%	86%	47	62
Muestra	27	27	27	27

IGUALDAD DE GÉNERO

La presencia de la mujer en las Autoridades Portuarias se mantiene con respecto a 2013, con un valor medio del 19% sobre el total de la plantilla, siendo el valor máximo el 31%.

En el siguiente Gráfico se muestra la distribución del porcentaje de mujeres no adscritas a convenio colectivo sobre el total de trabajadores no adscritos. En este caso, la media ascendería a un 25%, superando la media del año anterior.

Gráfico 3.9 Porcentaje de mujeres fuera de convenio sobre el total de trabajadores fuera de convenio



Como respuesta institucional a la baja presencia de la mujer, Puertos del Estado y **las Autoridades Portuarias firmaron en 2011 su Plan de Igualdad**. Éste se inscribe en el marco de su política de responsabilidad social y pretende ser un primer instrumento, destinado al cumplimiento efectivo de la igualdad entre mujeres y hombres.

El plan de igualdad se presenta dentro de las distintas áreas y abarca aspectos como acceso al empleo, conciliación y corresponsabilidad, formación, promoción, retribución y prevención del acoso sexual. Para cada una de estas áreas se establecen una serie de objetivos, acciones e indicadores de seguimiento.

ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA

La edad media de la plantilla es relativamente elevada. En promedio, los trabajadores con más de 50 años suponen más del 45% de la plantilla, llegándose a casos extremos en los que este colectivo supone más del 75% del total de la los empleados. Por otro lado, los trabajadores con menos de 30 años solo suponen, en promedio, el 1% de la plantilla.

Gráfico 3.10 Distribución de empleados por edad

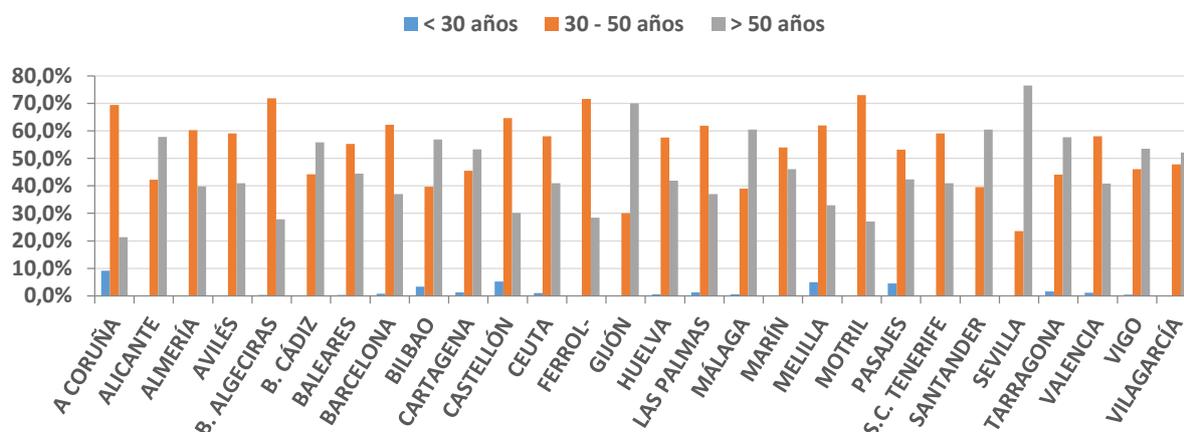


Tabla 3.3 Igualdad y estructura de la plantilla

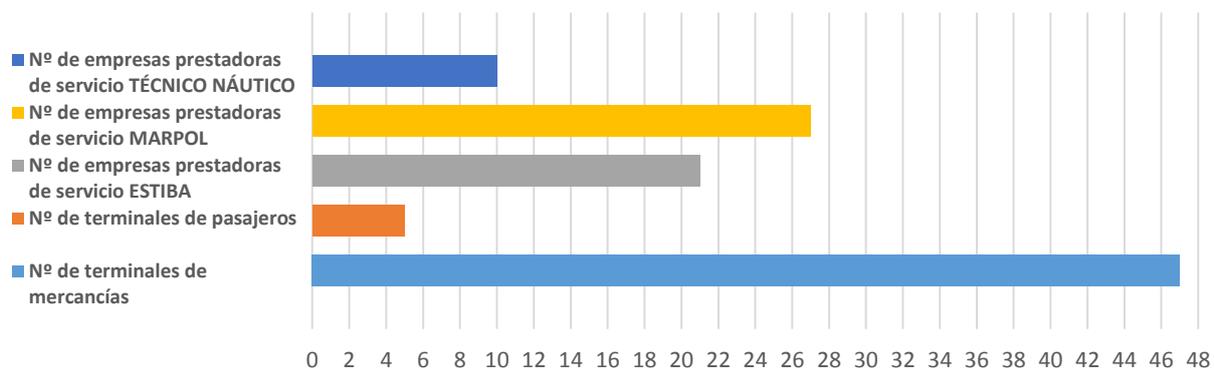
	Presencia de la mujer en el trabajo		Estructura de edades	
	Total de trabajadores	Fuera de Convenio	Menores de 30 años	Mayores de 50 años
Valor Medio	19%	25%	1%	46%
Desviación	5%	14%	2%	13%
Mínimo	9%	3%	0%	21%
Máximo	31%	50%	9%	76%
Percentil 20%	14%	13%	0%	35%
Mediana	20%	24%	0%	42%
Percentil 80%	23%	36%	2%	57%
Muestra	28	28	28	28

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

A lo largo de los últimos años las Autoridades Portuarias han intensificado sus esfuerzos en la prevención de los riesgos laborales como respuesta a un marco normativo cada vez más exigente y a una responsabilidad de liderazgo social en la comunidad portuaria.

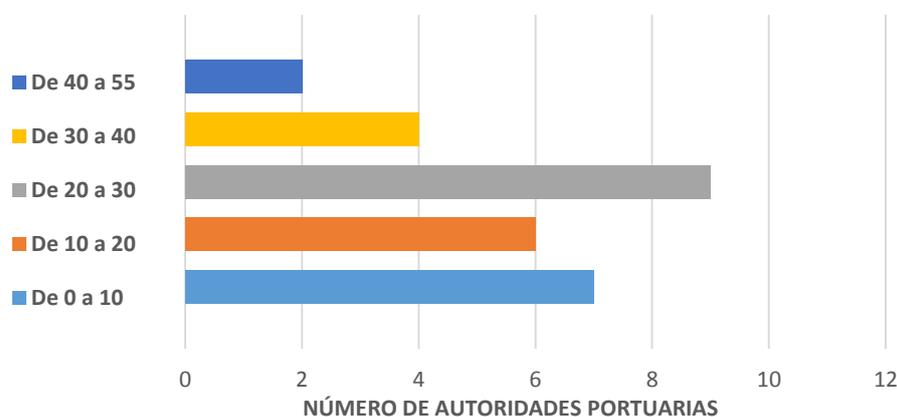
Con el fin de integrar la gestión de riesgos laborales dentro de la gestión global, es conveniente que las empresas se doten de sistemas por los cuales, mediante un compromiso voluntario, desarrollen procedimientos de gestión de prevención y salud ocupacional que puedan ser evaluados y certificados por terceros. **En el 90% de las Autoridades Portuarias es uno de los requisitos incluidos en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización.** Además, la mitad de las Autoridades Portuarias comprueban periódicamente que se cumplen con dichos requisitos.

Cada vez más terminales o servicios portuarios optan por certificarse según el sistema de gestión de riesgos laborales OHSAS, por el cual se formaliza el cumplimiento legal en esta materia, se fomenta la cultura de prevención, y se desarrollan protocolos organizativos que permiten reducir los accidentes laborales y los costes, tanto económicos como de reputación que ello implica.

Gráfico 3.11 Implantación sistema OHSAS por tipo de terminal o servicio.

Además, 24 de las 28 Autoridades Portuarias disponen con diversos **mecanismos de coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos laborales**. Algunos de estos mecanismos son: celebración de reuniones periódicas, intercambio de información, desarrollo aplicaciones informáticas especiales y existencia de coordinadores de prevención.

Con respecto al 2013, **tanto el índice de frecuencia como el de gravedad disminuyen** teniendo en cuenta la media de la totalidad de Autoridades Portuarias. Los próximos gráficos muestran la distribución de estos índices.

Gráfico 3.12 Distribución del índice de frecuencia de accidentes⁹

⁹ **Índice de frecuencia anual de accidentes:** Número de accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas
 $IF = (\text{número total de accidentes con baja} / \text{número de horas trabajadas}) \times 1000000$

Gráfico 3.13 Distribución del índice de gravedad de accidentes¹⁰

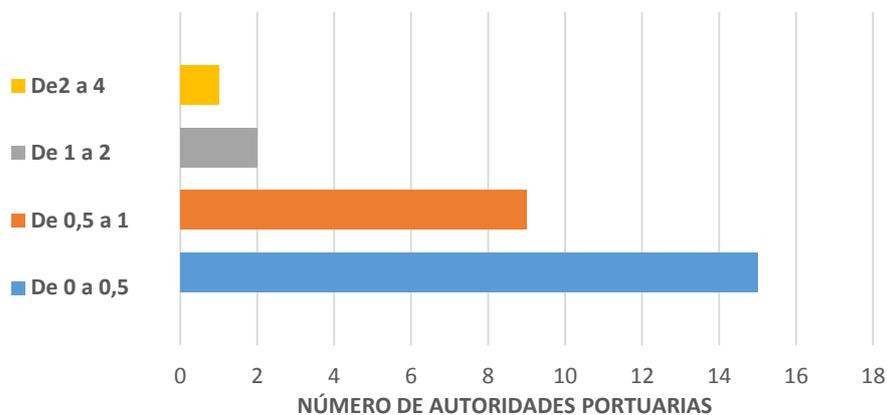
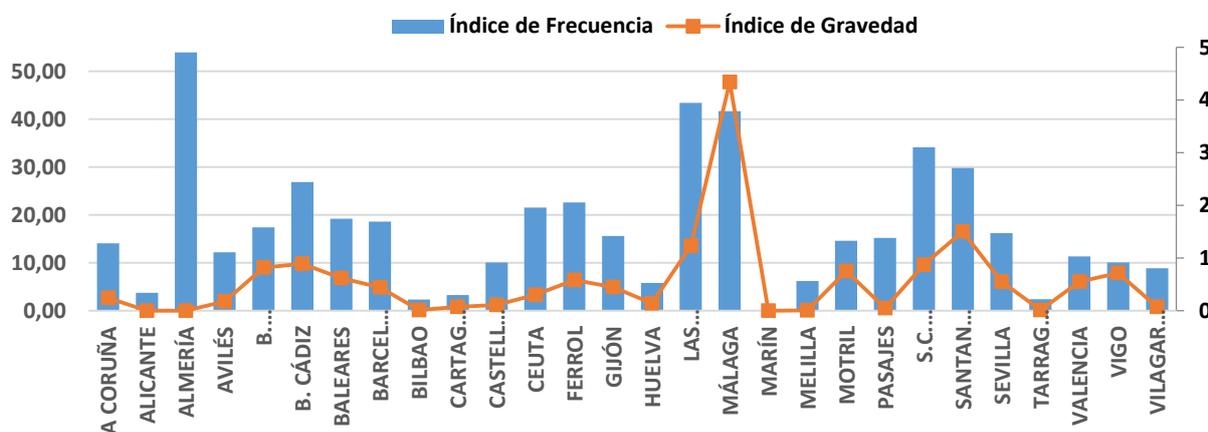
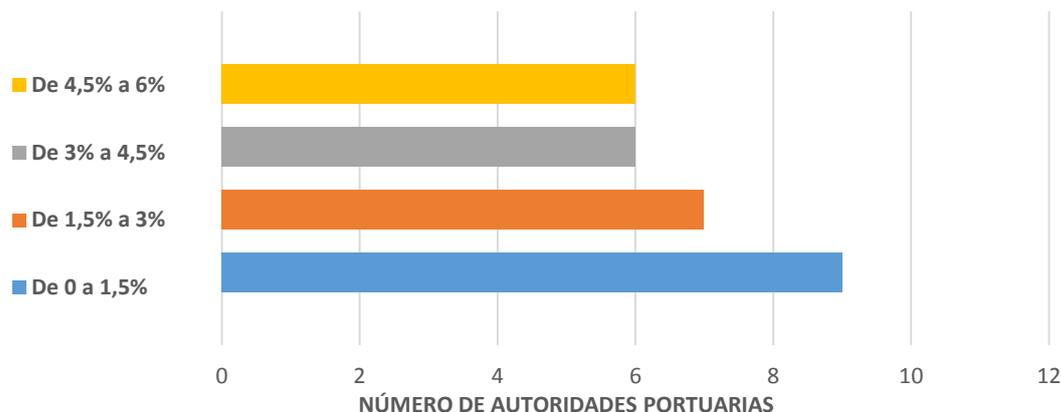


Gráfico 3.14 Índice de frecuencia e índice de gravedad



El siguiente Gráfico muestra la distribución del índice de absentismo entre las Autoridades Portuarias, teniendo en cuenta el número de días perdidos por baja.

¹⁰ **Índice de gravedad anual de accidentes:** Número de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas
 $IG = (\text{número de jornadas perdidas por accidente} / \text{número horas trabajadas}) \times 1000$

Gráfico 3.15 Distribución del índice de absentismo ¹¹

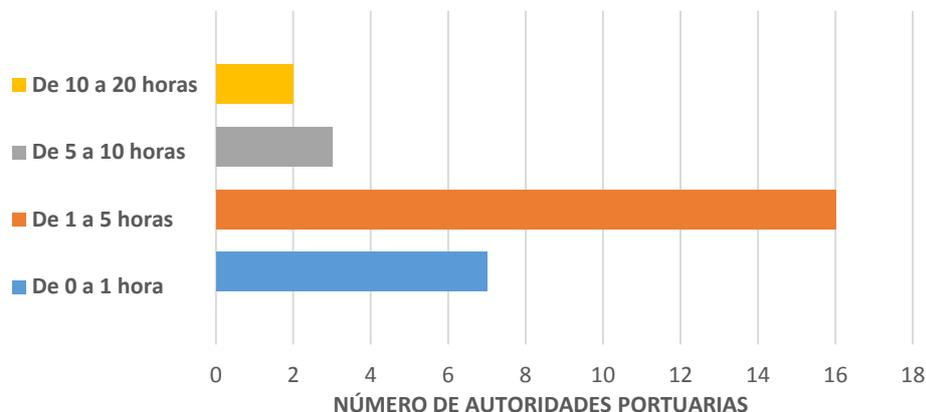
Tal y como se muestra en la Tabla 3.4, el índice de absentismo medio de las Autoridades Portuarias es de un 2,7%, habiéndose incrementado la media del 2013, cuyo valor fue de 2,4%.

Tabla 3.4 Seguridad y salud en el trabajo. Datos estadísticos.

	Índice de frecuencia	Índice de gravedad	Índice de absentismo
Valor Medio	17,2	0,57	2,7%
Desviación	13,4	0,9	0,02
Mínimo	0,0	0,0	0,0%
Máximo	54,0	4,3	5,8%
Percentil 20%	6,0	0,1	0,01
Mediana	14,9	0,4	2,7%
Percentil 80%	25,1	0,8	0,05
Muestra	28	28	28

En 2014 la media de formación en prevención de riesgos laborales por trabajador se sitúa en 3,42 horas, disminuyendo ligeramente de las 4,63 horas en 2013.

¹¹ **Índice de absentismo anual:** Número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores.
 $IA = (n^{\circ} \text{ de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (\text{número de trabajadores} \times 365)$

Gráfico 3.6 Distribución del esfuerzo formativo en prevención (Nº horas/trabajador)

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Las Autoridades Portuarias participan en el desarrollo de diversos planes e iniciativas destinados a prevenir tanto accidentes fortuitos causados por la operativa (seguridad), como posibles actos antisociales voluntarios (protección). Dicha actuación general queda esquematizada en las siguientes imágenes.

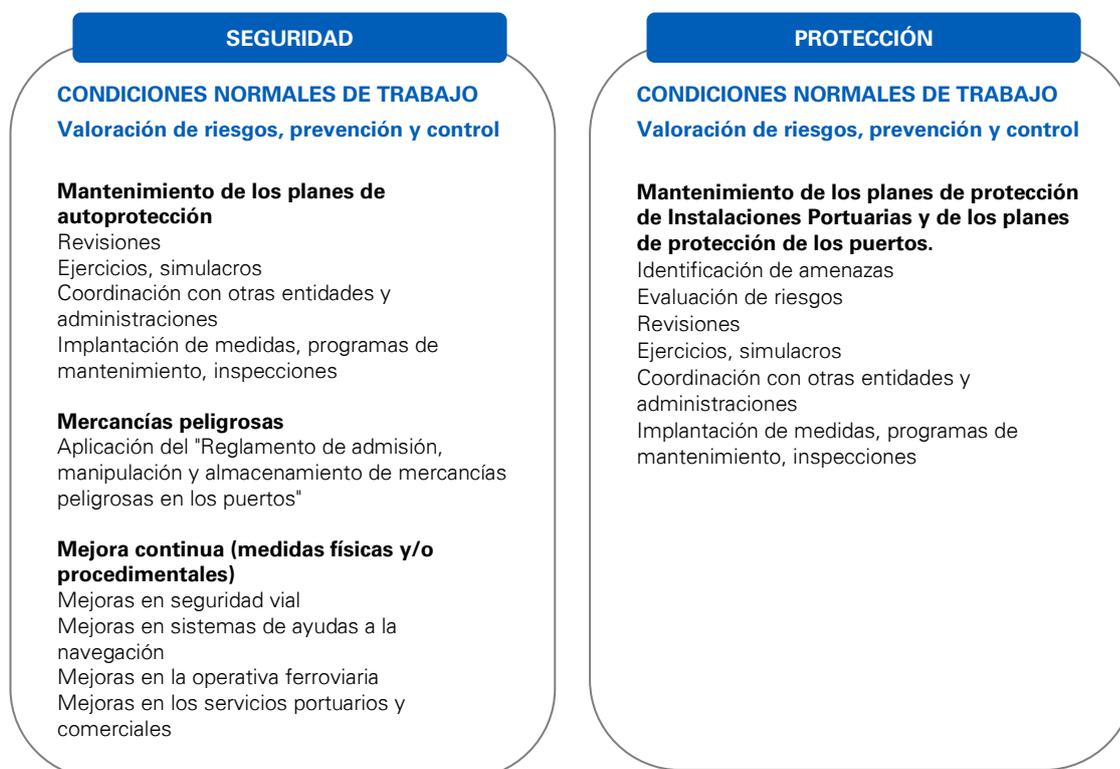
Imagen 3.1 Seguridad y Protección en condiciones normales

Imagen 3.2 Seguridad y Protección en condiciones contingentes



El Real Decreto 393/2007 de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, recomienda lo siguiente: "Para evaluar los planes de autoprotección y asegurar la eficacia y operatividad de los planes de actuación en emergencias **se realizarán simulacros de emergencia, con la periodicidad mínima que fije el propio plan,** y en todo caso, al menos una vez al año evaluando sus resultados".

Gráfico 3.17 Número de acciones formativas de carácter técnico en relación a la seguridad y protección

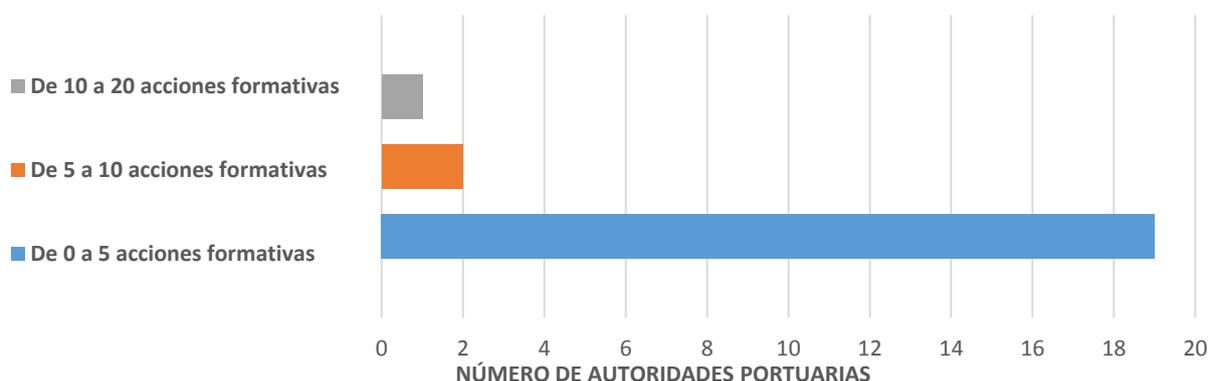
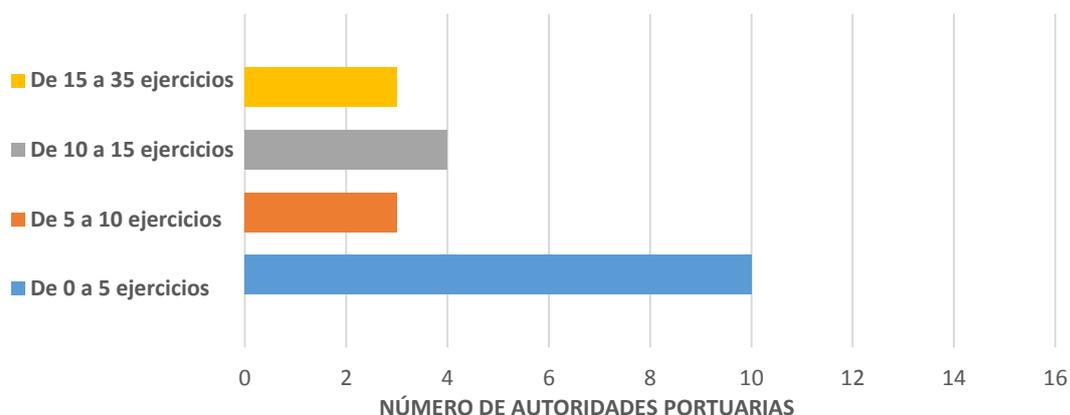
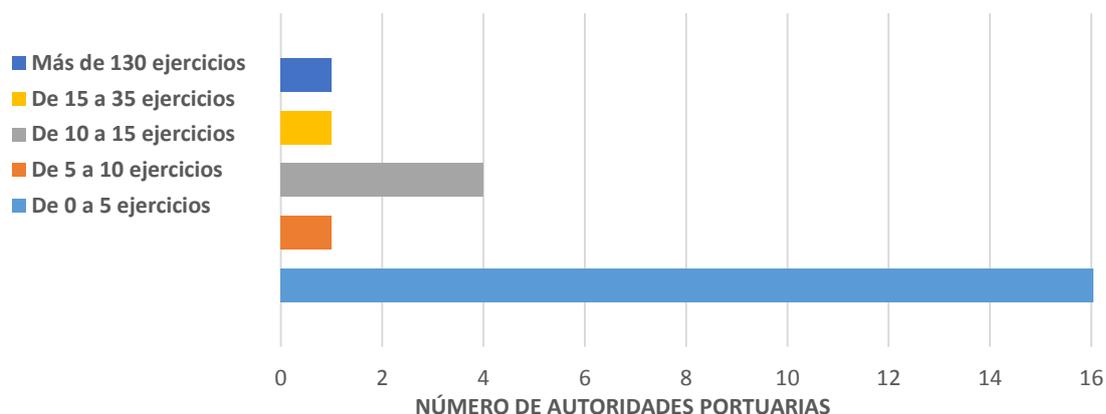


Gráfico 3.18 Distribución del número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad

Del mismo modo, la normativa de protección portuaria, REGLAMENTO (CE) 725/2004 y Real Decreto 1617/2007, prevé la realización de ejercicios y prácticas que garanticen la implantación eficaz de los planes correspondientes.

Gráfico 3.19 Distribución del número de ejercicios y simulacros en materia de protección.

ACCESIBILIDAD DE DISCAPACITADOS

Las Autoridades Portuarias cuentan con acciones para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados. Por un lado, se imponen **condiciones en las licencias de servicio al pasaje y en las concesiones y autorizaciones** asociadas a estaciones marítimas. Por otro lado, se han llevado a cabo una serie de **obras para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas y urbanísticas**, además de la acomodación de aseos y la mejora del asfalto de los muelles, todo ello para minimizar el esfuerzo del pasaje para el acceso y salida del puerto. Finalmente, algunas Autoridades Portuarias prestan el **servicio de traslado de pasajeros con movilidad reducida mediante la contratación de una empresa externa** que lo realiza en coordinación con las compañías navieras.



CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS

Durante 2014 **se consolida el descenso del volumen de plantilla** de las Autoridades Portuarias iniciado en 2010, debido a la congelación de la Oferta pública.



Respecto a la estructura de la plantilla, se observa que aproximadamente **el 90% de trabajadores son fijos**. La **edad media se mantiene relativamente elevada**, donde los trabajadores menores de 30 años sólo suponen el 1% del total de la plantilla debido a la congelación de nuevas contrataciones. Esta circunstancia aconseja dotar al sistema de mecanismos que permitan un progresivo relevo generacional. Además, aunque se firmó un Plan de Igualdad en 2011, **la presencia de la mujer sigue suponiendo una media del 19%**.

A nivel de formación, **el promedio de horas por trabajador se mantiene similar a 2013, entre 20-40 horas dentro de convenio, a pesar de las políticas de contención del gasto**. Este dato refleja la importancia del desarrollo de los empleados en el sistema portuario bajo un esquema de gestión de competencias, mediante el cual se busca mejorar la productividad de los empleados, obteniendo el máximo partido de las habilidades y conocimientos de éstos.

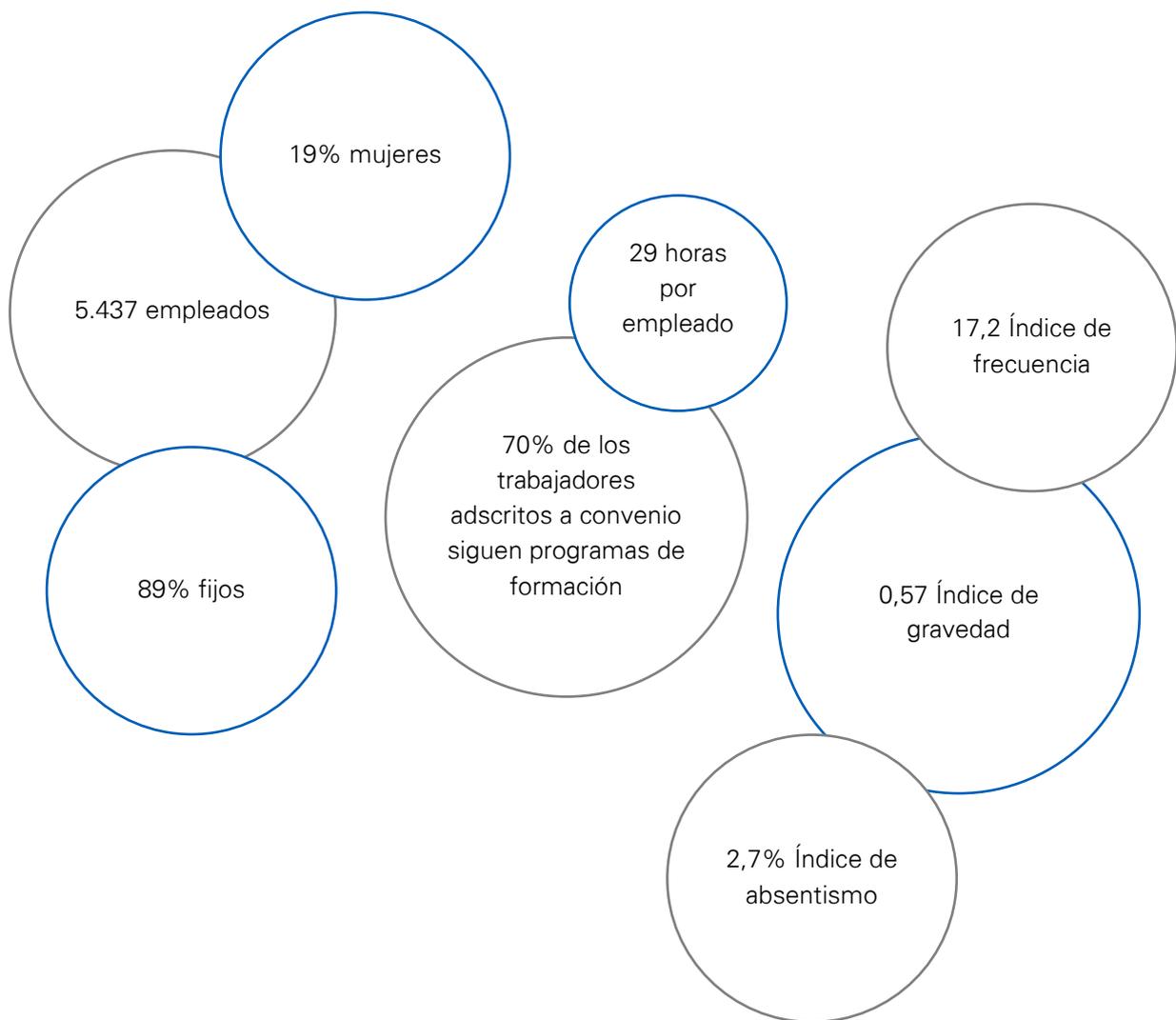


En materia de prevención de riesgos laborales, como respuesta a un marco normativo cada vez más exigente y a una responsabilidad de liderazgo social, **se han seguido intensificando los esfuerzos realizados por parte de las Autoridades Portuarias**, estando disponibles por ejemplo en la mayoría de ellas programas formativos de seguridad industrial y de PRL. **Cabe destacar que tanto el índice de frecuencia como el de gravedad han disminuido** respecto a 2013, teniendo en cuenta la media de la totalidad de Autoridades Portuarias.

En lo que respecta al resto de la comunidad portuaria, el 90% de las Autoridades establecen como requisito en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento o en los títulos de concesión o autorización, contar con un sistema de gestión de prevención y salud. Por ello, **cada vez más terminales o servicios portuarios optan por certificarse según el sistema de gestión de riesgos laborales OHSAS**.



Imagen 3.3 Valores medios de 2014 en un vistazo





Dimensión Ambiental

Sistemas de
gestión

Emisiones y
vertidos

Gestión de
residuos

Eficiencia
energética

La actividad del puerto genera impactos ambientales, tanto en el medio acuático como en el terrestre y el aéreo. Esta sección evalúa dichos impactos y las medidas llevadas a cabo por las Autoridades Portuarias para reducirlos o mitigarlos.

GESTIÓN AMBIENTAL

La gestión ambiental del puerto está claramente condicionada por el esquema de explotación público-privada. **La eficiencia ambiental del puerto no depende únicamente de la Autoridad Portuaria**, sino también del rigor de la gestión ambiental realizada por concesiones, prestadores de servicios y usuarios del puerto.

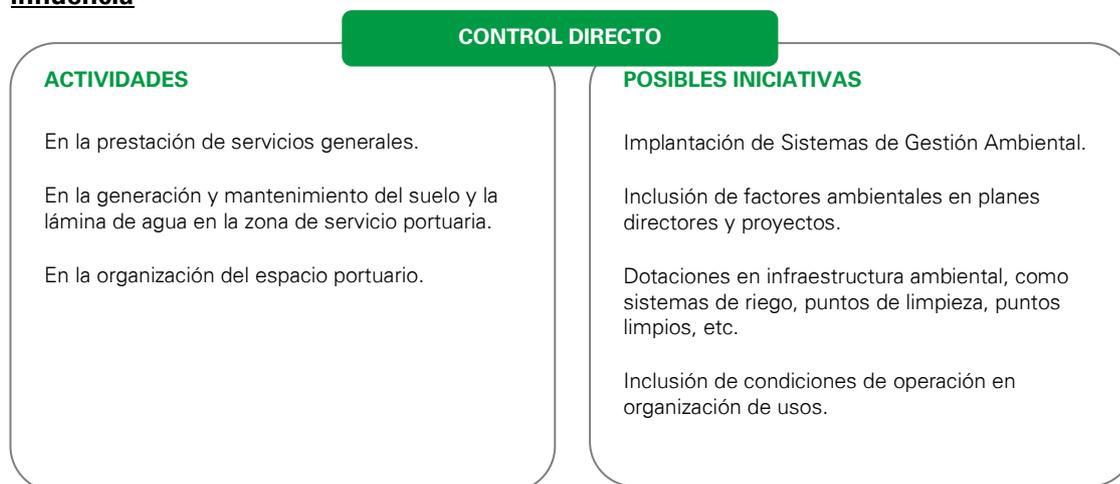
Es importante tener presente que la Autoridad Portuaria no tiene competencias ambientales ni es el último responsable de hacer cumplir la legislación ambiental en el puerto. En general, esta competencia descansa sobre las comunidades autónomas, quienes están dotadas de un régimen sancionador que permite actuar contra posibles incumplimientos.

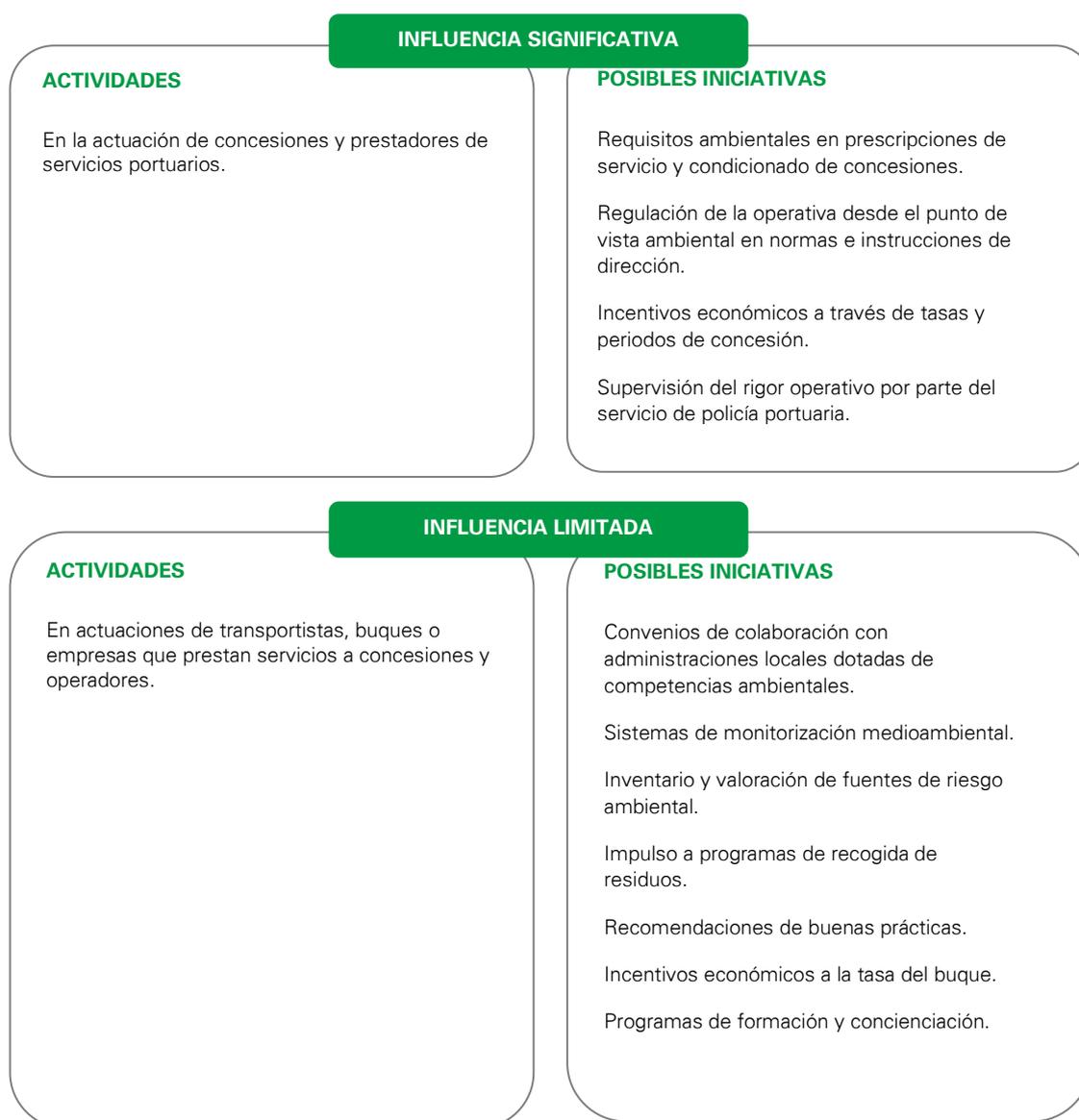
Sin embargo, las Autoridades Portuarias desempeñan un papel clave en la adecuada gestión ambiental del puerto ya que actúan como gestores de infraestructura, reguladores, coordinadores de los servicios prestados y, en especial, como líderes de la comunidad portuaria.

Iniciativas de mejora

Dentro del contexto previamente explicado, las iniciativas de mejora del desempeño ambiental están condicionadas a la capacidad de control y de influencia que la Autoridad Portuaria posee sobre los distintos operadores y usuarios del puerto.

Imagen 4.1 Iniciativas desarrolladas por las Autoridades Portuarias en función de su nivel de influencia





En la Imagen anterior se señalan algunas de las iniciativas adoptadas o impulsadas por las Autoridades Portuarias, en función de dicho nivel de control e influencia.

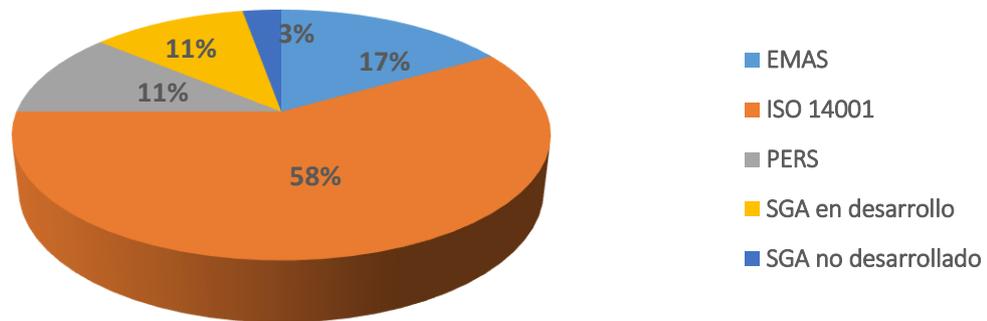
Sistemas de Gestión Ambiental

Uno de los objetivos globales del sistema portuario en materia de gestión ambiental es la **implantación de sistemas de gestión ambiental (SGA)** que permitan objetivar y sistematizar las políticas medioambientales desarrolladas.

En el Gráfico 4.1 se muestra que 6 Autoridades Portuarias estaban dadas de alta en el exigente registro ambiental EMAS, 23 contaban con certificación ISO 14001 (2 de ellas en fase de implantación) y 4 estaban certificadas bajo el estándar PERS (Port Environmental Review

System). Solamente 2 Autoridades Portuarias se encontraban en fase de desarrollo de su Sistema de Gestión Ambiental y 1 no poseía proyecto de desarrollo.

Gráfico 4.1 Grado de implantación de sistemas de gestión ambiental



Estos datos muestran el compromiso de mejora ambiental del sistema portuario, especialmente si se tiene en cuenta que en 2010 solo 9 Autoridades Portuarias habían implantado sistemas de gestión ambiental.

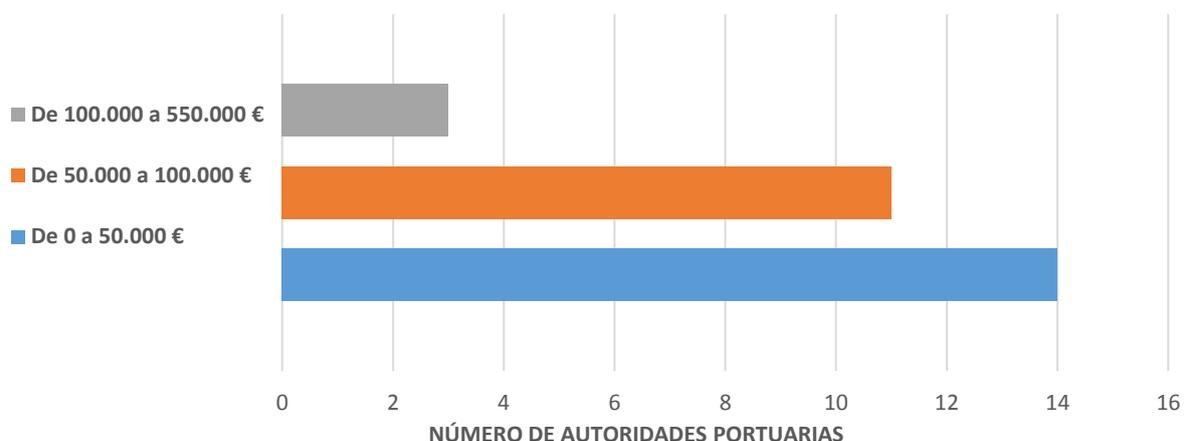
6 Autoridades Portuarias cuentan con EMAS, 23 con ISO 14001 y 4 con PERS

Durante 2014, los gastos ambientales derivados de la implantación y mantenimiento de los Sistemas de Gestión Ambiental en el sistema portuario ascendieron a 2,2 millones de euros.

Además de la implantación y mantenimiento de Sistemas de Gestión Ambiental, las Autoridades Portuarias lideran la mejora de la gestión ambiental portuaria a través de programas de caracterización ambiental que permitan conocer el modo en que la actividad del puerto influye en la calidad del aire y del agua, o en la calidad sonora.

En el Gráfico 4.2 se señala la estructura de gastos del sistema portuario en mantenimiento de equipos de medida y en campañas de caracterización.

Gráfico 4.2 Gastos en caracterización ambiental

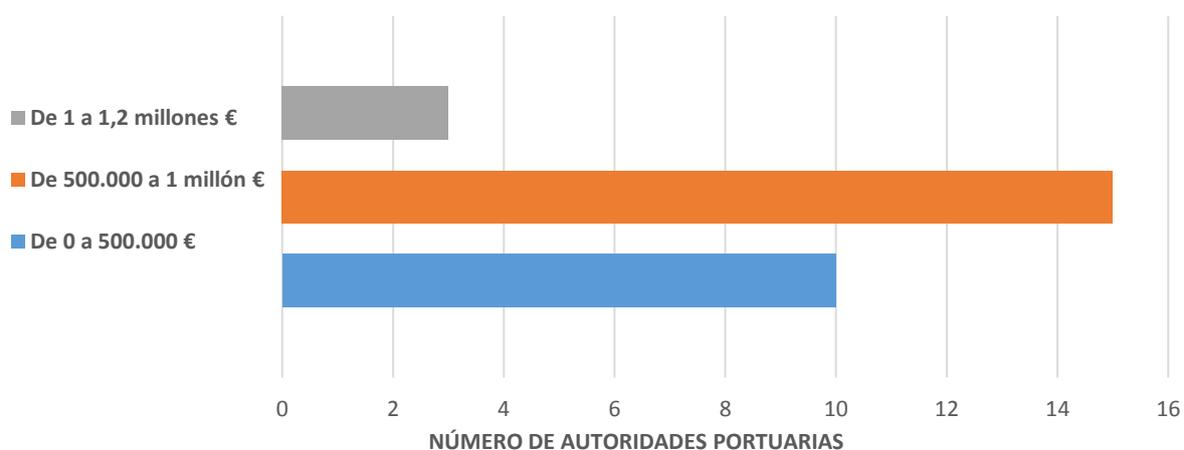


Dicho Gráfico muestra que 3 Autoridades Portuarias disponen de esquemas de caracterización ambiental exigentes, habiendo gastado más de 100.000 euros. Estas actividades pueden ser campañas de medida, adquisición de datos con redes de medida, caracterización de problemas ambientales, etc.

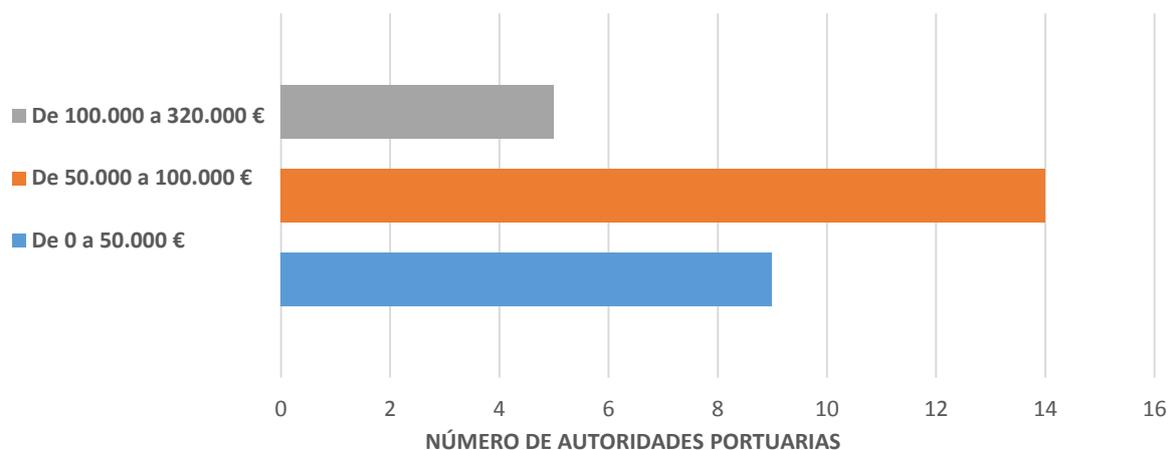
Por otro lado, las Autoridades Portuarias tienen entre sus cometidos mantener la limpieza de las superficies de trabajo o actividad, lo cual resulta esencial en el control de los impactos generados por el puerto. En los Gráficos 4.3 y 4.4 se señalan los gastos de limpieza correspondientes a zonas comunes de tierra y agua, indicando el número de Autoridades Portuarias para cada rango.

El coste es elevado en la mayoría de los casos y las Autoridades Portuarias están trabajando para garantizar la adecuada limpieza de las instalaciones por parte de los operadores y evitar el abandono no reglamentario de residuos en el puerto, lo cual tiene como objetivo mejorar el desempeño ambiental y reducir los costes de limpieza. Cabe destacar que, a diferencia del 2013, una mayoría de Autoridades Portuarias se encuentran en el rango intermedio de 500.000 a un millón de euros, demostrando así la reducción de costes de limpieza.

Gráfico 4.3 Gastos en limpieza de superficie terrestre



Al igual que en el Gráfico anterior, este año existe un mayor número de Autoridades Portuarias en el rango intermedio de 50.000 a 100.000 euros, demostrando también una reducción de gastos en limpieza de lámina de agua.

Gráfico 4.4 Gastos en limpieza de lámina de agua

FORMACIÓN AMBIENTAL

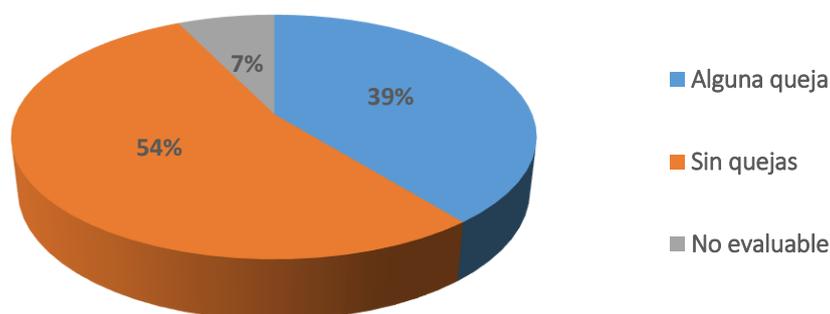
Durante el año 2014 se han llevado a cabo diferentes formaciones ambientales. El promedio de trabajadores que han recibido dicha formación con respecto a las plantillas medias anuales de cada Autoridad Portuaria, es del 30%.

CALIDAD DEL AIRE

Los principales focos de emisión del puerto pueden ser puntuales o difusos. Un 79% de las Autoridades Portuarias consideran que **la principal causa de deterioro de la calidad del aire son las emisiones de polvo y partículas**. Asimismo, un 46% de las Autoridades Portuarias consideran que también son causantes de dicho deterioro los gases procedentes de la combustión (CO₂, NO_x y SO_x).

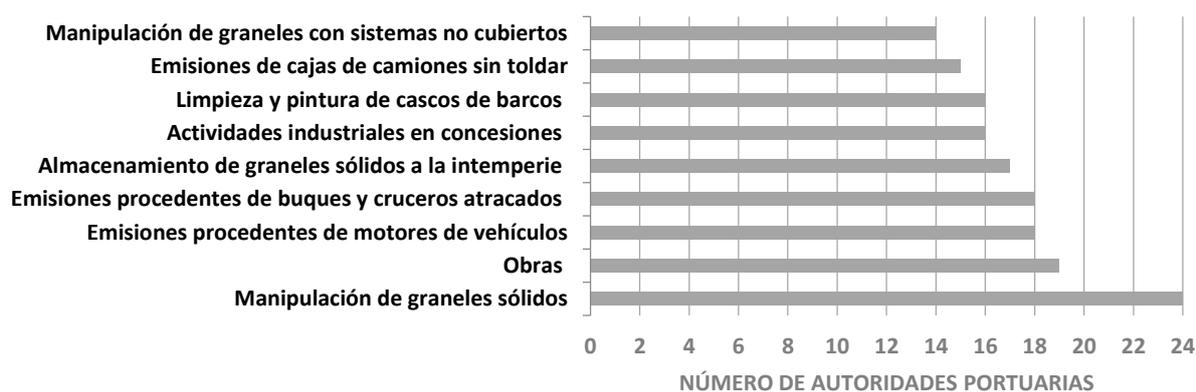
Aproximadamente el 80% de las Autoridades Portuarias disponen de un procedimiento específico para la recepción y gestión de quejas ambientales. Durante el año 2014, se han registrado 40 quejas ligadas a emisiones procedentes de la actividad del puerto en un total de 11 Autoridades Portuarias (el 39% del total, tal y como se señala en el Gráfico 4.5). Dichas quejas han sido motivadas, en su mayor parte, por la manipulación de graneles sólidos y la descarga de mercancías, aunque también por olores desagradables en algunos casos. Se muestra un aumento con respecto a las quejas registradas en 2013, debido entre otros motivos a la mejora de la sistemática para el registro de las mismas en algunas de las Autoridades Portuarias.

Gráfico 4.5 Porcentaje de Autoridades Portuarias que han recibido quejas por emisiones a la atmósfera



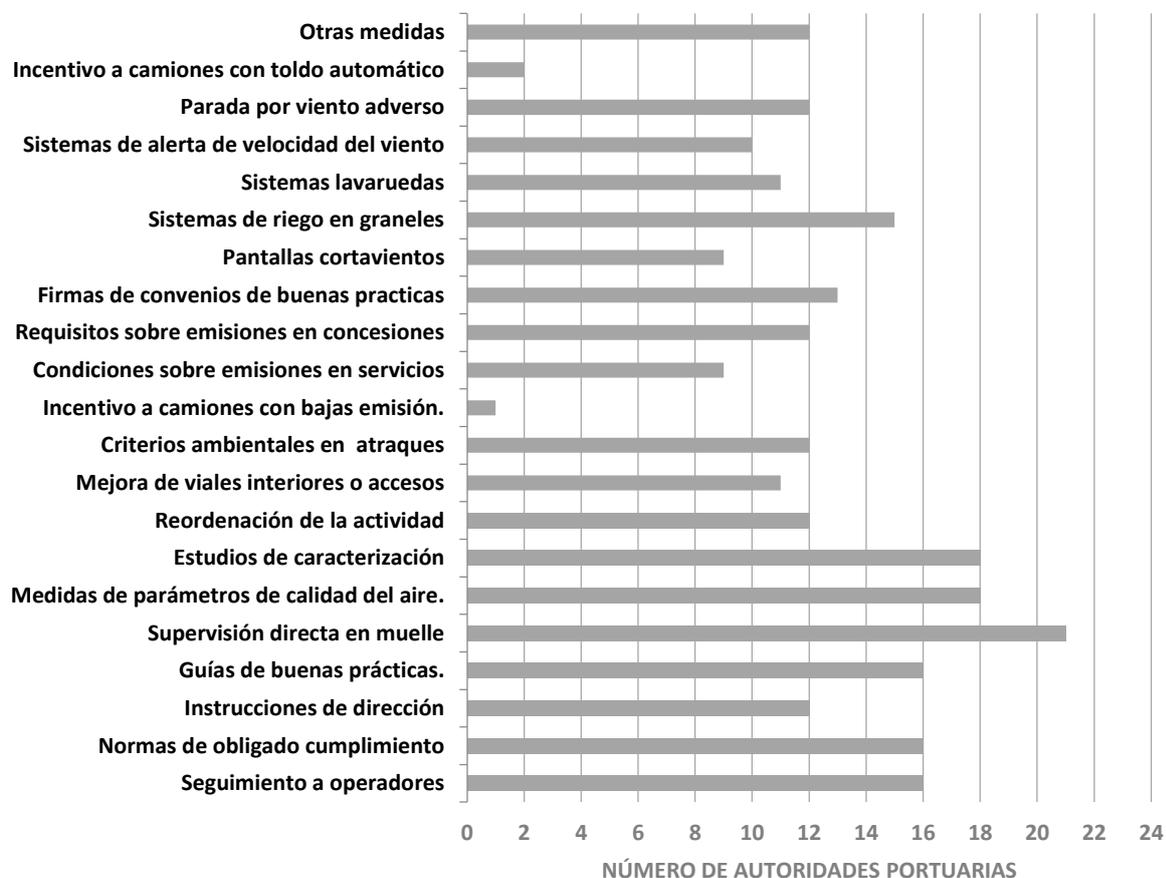
Tal y como se muestra en el Gráfico 4.6, las emisiones procedentes de la manipulación de graneles sólidos por medios convencionales y las procedentes de obras asociadas constituyen los principales focos de emisiones significativos para la mayoría de las Autoridades Portuarias. Asimismo, le siguen las emisiones procedentes de motores de vehículos y de buques y cruceros atracados.

Gráfico 4.6 Principales focos de emisiones a la atmósfera



El control de la calidad del aire y la exigencia de medidas a los operadores y usuarios del puerto para lograr la consecución de los objetivos de calidad normativos son, en última instancia, responsabilidad y competencia de las comunidades autónomas. No obstante, las Autoridades Portuarias, dentro de su marco de actuación, contribuyen de modo activo a la mejora de la calidad del aire aplicando medidas como las enumeradas en el Gráfico 4.7.

Dicho Gráfico muestra algunas de las medidas más frecuentemente implantadas, así como el número de Autoridades Portuarias que las han aplicado durante 2014. Además de la supervisión directa en muelle, otras de las medidas adoptadas por más de la mitad de Autoridades Portuarias para minimizar las emisiones a la atmósfera han sido: la medición de la calidad del aire mediante parámetros establecidos, la realización de estudios de caracterización, la elaboración de Guías de buenas prácticas, el seguimiento a operadores, el establecimiento de normas de obligado cumplimiento y la mejora de sistemas de riegos de los graneles.

Gráfico 4.7 Medidas adoptadas para minimizar emisiones a la atmósfera

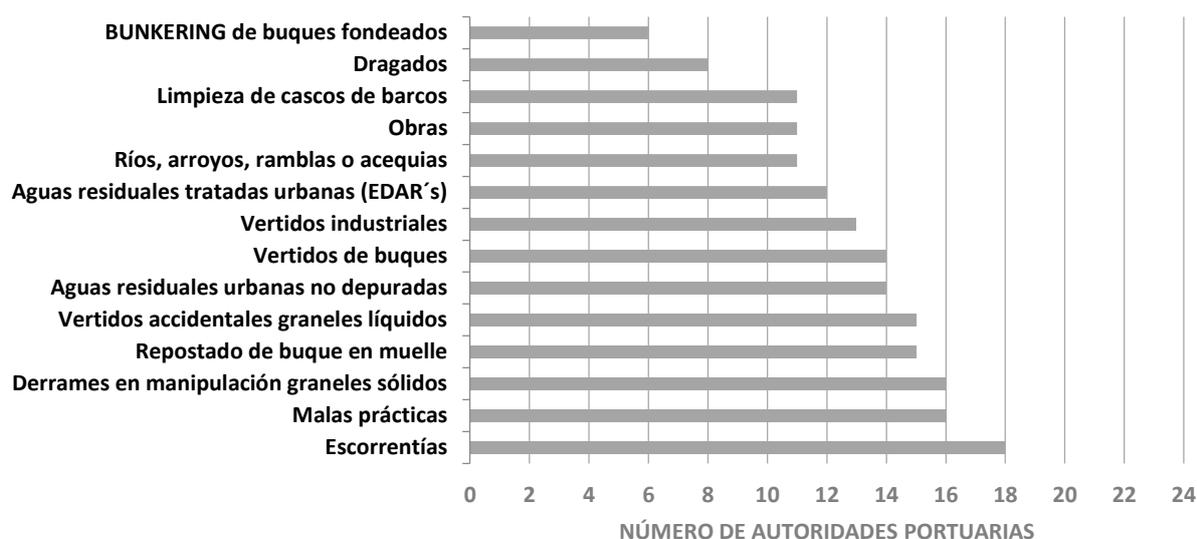
17 Autoridades Portuarias cuentan con estaciones fijas de medida de la calidad del aire y 17 han realizado alguna campaña de medida durante 2014. Asimismo, 8 de ellas disponen de algún acuerdo con el ayuntamiento o con la comunidad autónoma en materia de vigilancia. Durante este año y teniendo en cuenta tanto medidas fijas como durante campaña, se destacan los siguientes resultados:

- $PM_{2,5}$: 6 Autoridades Portuarias han superado alguna vez el valor límite diario, siendo su valor medio de emisiones $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- PM_{10} : 9 Autoridades Portuarias han superado alguna vez el valor límite diario, aunque 4 de ellas lo han hecho un número de veces despreciable. El valor medio de emisiones en estas Autoridades ha sido de $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- SO_2 : Ninguna Autoridad Portuaria ha superado el valor límite diario.
- NO_2 : Solamente 3 Autoridades Portuarias han superado alguna vez el valor límite horario o diario, donde cabe resaltar que su valor medio anual de emisiones ha sido $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

CALIDAD DEL AGUA

En el Gráfico 4.8 se señalan los principales focos de vertido en las aguas portuarias. Las escorrentías de lluvia o riego (no canalizadas o canalizadas sin tratar) son consideradas como foco significativo por la mayoría de Autoridades Portuarias, siendo también relevantes las malas prácticas durante la limpieza y mantenimiento de muelles y equipos, y los derrames ocurridos durante la carga o descarga de graneles sólidos.

Gráfico 4.8 Principales focos de vertidos a la masa de agua portuaria



Por otro lado, el Gráfico refleja la complejidad de la gestión de la calidad de la masa de agua portuaria, ya que el control de los distintos tipos de vertidos recae en diversas administraciones:

- El control de las cargas contaminantes de vertidos urbanos y vertidos industriales recae en las Comunidades Autónomas
- El tratamiento de escorrentías en las Autoridades Portuarias
- El control de emergencias por vertidos al mar es responsabilidad de la Marina Mercante¹².

Mantener una buena calidad del agua no solo tiene importancia ambiental, sino también económica y social. La masa de agua del puerto da cobijo a actividades náuticas, pesqueras, turísticas y de recreo, por lo que su buen estado es esencial para el mantenimiento de dichas actividades. Además, los vertidos al agua contaminan los sedimentos del puerto, lo cual dificulta y encarece la gestión de los materiales que son dragados para mantener los calados del puerto.

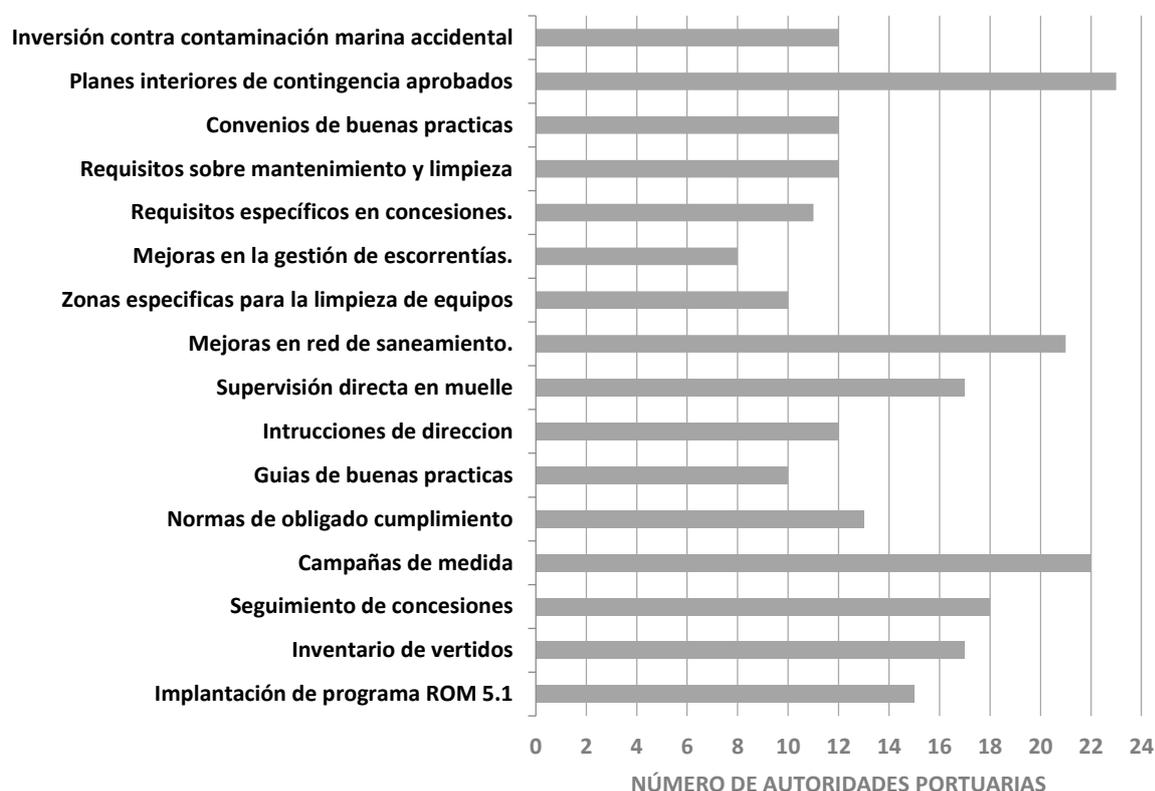
Una prueba de la importancia de una adecuada gestión de la calidad de la masa de agua del puerto y del compromiso del sistema portuario por contribuir de un modo proactivo a la mejora

¹² A fecha de publicación, esta responsabilidad recae sobre la Autoridad Portuaria.

de la calidad de las aguas litorales lo proporciona la publicación, por parte de Puertos del Estado, del **documento ROM 5.1 para la mejora de la calidad de las aguas portuarias**. Mediante dicho documento, el sistema portuario se dota de una recomendación sectorial específica, que permite orientar y sistematizar la gestión de la calidad de las aguas portuarias, enmarcándola en el proceso de planificación hidrológica. Durante 2014, más de la mitad de las Autoridades Portuarias han utilizado la metodología ROM 5.1 para realizar algún inventario o caracterización de los distintos focos de vertido y de la contaminación de las aguas del puerto, mientras que 2 Autoridades han utilizado otras metodologías. Asimismo, 4 Autoridades Portuarias se encuentran en fase de implantación para aplicar la metodología más adecuada.

Las medidas frecuentemente adoptadas por las Autoridades Portuarias para contribuir a mejorar la calidad del agua del puerto, así como el grado de implantación, se representan en el Gráfico 4.9.

Gráfico 4.9 Medidas implantadas para mejorar la calidad del agua



La medida más común es el desarrollo y aprobación de planes interiores de contingencia (PICCMA)¹³, seguido de la realización de campañas periódicas de caracterización de la calidad del agua y sedimentos. Cabe destacar que 22 de las Autoridades Portuarias que realizaron

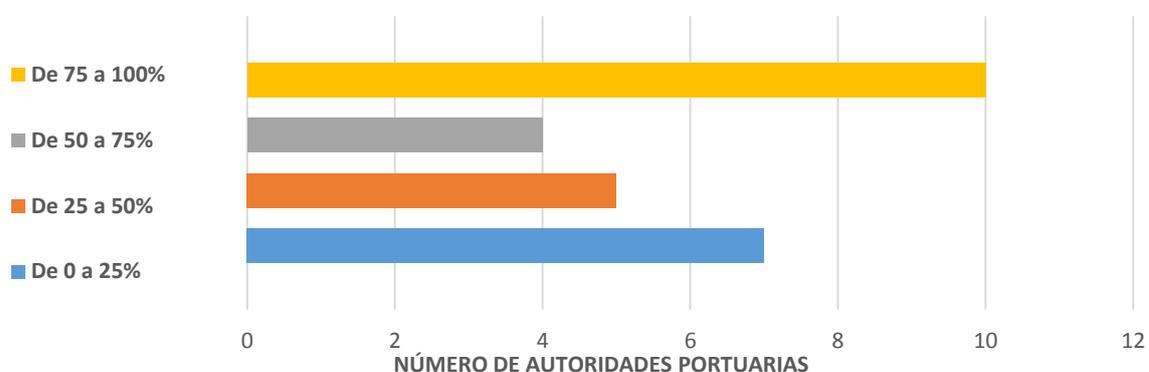
¹³ A fecha de publicación de la memoria, los planes de lucha contra emergencias por contaminación marina se rigen por lo dispuesto por el R.D. 1695/2012, de 21 de diciembre. Esta norma obliga a las Autoridades Portuarias a desarrollar Planes Interiores Marítimos que den respuesta a emergencias por contaminación ante el vertido accidental, no solo de hidrocarburos, sino de cualquier sustancia peligrosa para el ecosistema marino.

alguna campaña de medida no estaban obligadas a hacerlo por Declaraciones de Impacto Ambiental, sino que las llevaron a cabo de manera voluntaria.

Otra medida especialmente relevante, por corresponder plenamente a la gestión de la infraestructura portuaria, es la modernización de las redes de saneamiento de los puertos, dirigida a aumentar el porcentaje de suelo que cuenta con vertidos a redes integrales.

Con respecto a las **aguas residuales**, en el Gráfico 4.10 se muestra que la mayoría de las Autoridades Portuarias tienen ya más de un 75% de su superficie conectada a redes integrales de saneamiento. Sin embargo, en 7 Autoridades Portuarias el nivel de superficie cubierto es aún menor al 25%.

Gráfico 4.10 Porcentaje de superficie de servicio con red de aguas residuales conectada a colector municipal o EDAR



Es necesario impulsar políticas de mejora en cuanto a infraestructura y gestión de las aguas residuales. La antigüedad de las infraestructuras, las dificultades técnicas derivadas de la falta de pendiente y la interferencia con la actividad hacen que el proceso de conexión a redes integrales sea complejo y lento para la mayoría de estos casos. Sin embargo, solamente 3 Autoridades Portuarias cuentan con más de un 60% de superficie terrestre que vierte a fosas sépticas.

El promedio del volumen total de vertidos de aguas residuales es de 163.000 metros cúbicos anuales por Autoridad Portuaria. Mayoritariamente son Aguas Residuales Urbanas (ARU) cuyo destino es el colector municipal, pero dicho volumen también incluye Aguas Residuales Industriales (ARI) y Aguas Mixtas, con posible destino a fosa séptica.

Con respecto a la **recogida de aguas pluviales**, la media del porcentaje de superficie de la zona de servicio de las diferentes Autoridades Portuarias que lo lleva a cabo (sea o no el agua tratada) es el 79%. Si valoramos si el agua pluvial recogida es vertida en el colector del ayuntamiento o recibe algún tratamiento antes de su vertido al mar, este porcentaje desciende hasta el 20% (considerándose también como tratamiento la existencia de pozos de gruesos o de pozos de tormenta).

En referencia al **servicio de limpieza de la lámina de agua**, éste suele ser diario o semanal, aunque algunas Autoridades Portuarias lo realizan a demanda o ante contingencias. Un 68% de las Autoridades Portuarias han reportado durante 2014 el peso de flotantes recogidos de la lámina de agua, siendo el promedio de 670 toneladas.

15 Autoridades Portuarias han activado durante el 2014 el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA), siendo la gran mayoría del menor nivel de actuación (niveles 0 y 1 o niveles blanco y verde).

CALIDAD ACUSTICA

El Gráfico 4.11 proporciona una lista de los principales focos de emisiones acústicas, informando del número de Autoridades Portuarias para los que dichos focos son significativos en la gestión ambiental del puerto. El foco más relevante es el tráfico de camiones, seguido por el ruido generado por la maquinaria portuaria.

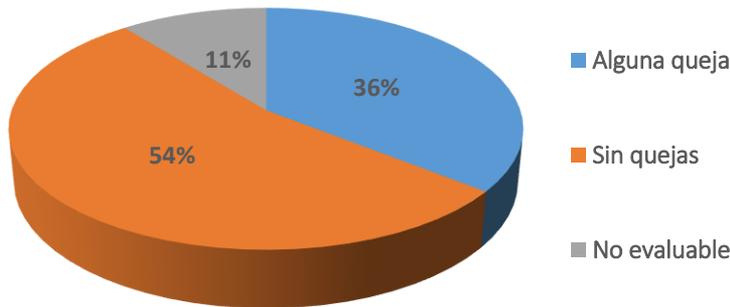
Gráfico 4.11 Principales focos de emisiones acústicas



Durante el año 2014 se registraron 59 quejas debidas a emisiones acústicas en 10 Autoridades Portuarias, tal y como muestra el 36% del siguiente Gráfico 4.12.

La causa de dichas quejas es muy variable, yendo desde actividades estrictamente portuarias como el movimiento de chatarra o contenedores, hasta actividades genéricas como tránsito de camiones o actividades industriales desarrolladas en el espacio del puerto. Los motores auxiliares de los buques son los principales motivos de queja, seguido de la actividad nocturna y de la descarga de chatarra en fin de semana.

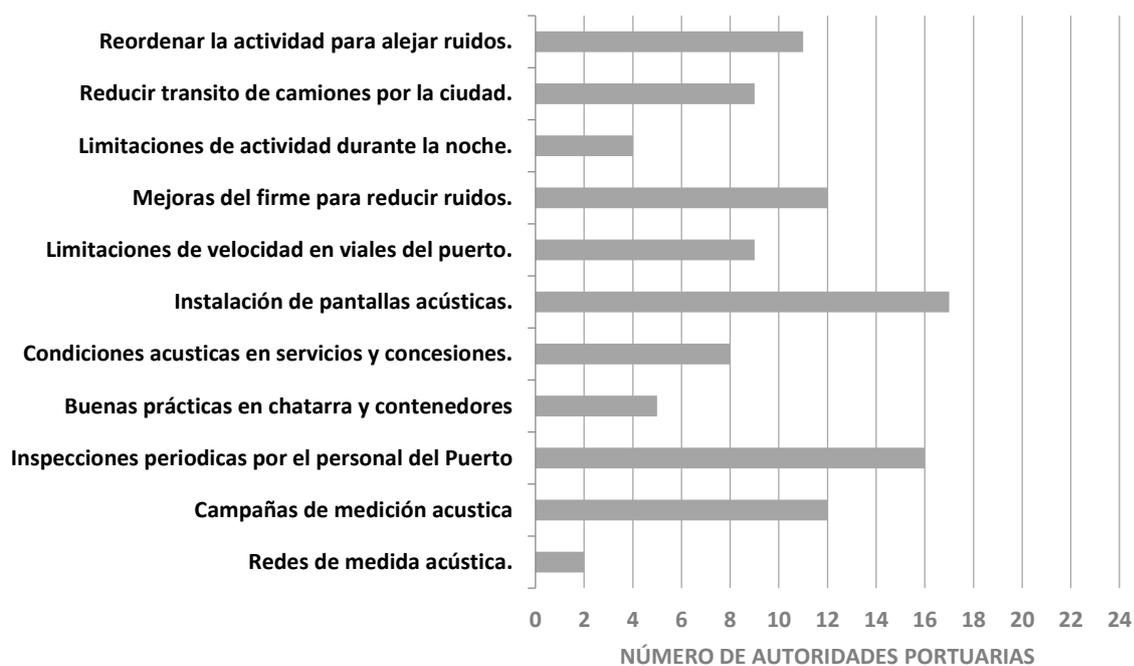
Gráfico 4.12 Porcentaje de Autoridades Portuarias que han recibido quejas por emisiones acústicas



Durante el 2014, 16 Autoridades Portuarias han elaborado **mapas de ruido**. La mayoría lo han llevado a cabo **para conseguir una mejor gestión ambiental**, aunque en algunos casos el motivo ha sido la evaluación de impacto de un proyecto o plan específico, o porque ha sido requerido por el plan de acción del municipio. Asimismo, 12 han sido incluidas en el mapa de ruido de sus respectivos municipios.

En el Gráfico 4.13 se muestra una relación de las principales medidas adoptadas por las Autoridades Portuarias para limitar las emisiones acústicas, indicando el grado de implantación de cada una de dichas medidas.

Gráfico 4.13 Medidas implantadas para mejorar la calidad acústica



La más común es la **instalación de pantallas acústicas**, seguido por las **inspecciones periódicas** que lleva a cabo el personal del puerto y por la realización de **campañas de medición acústica**.

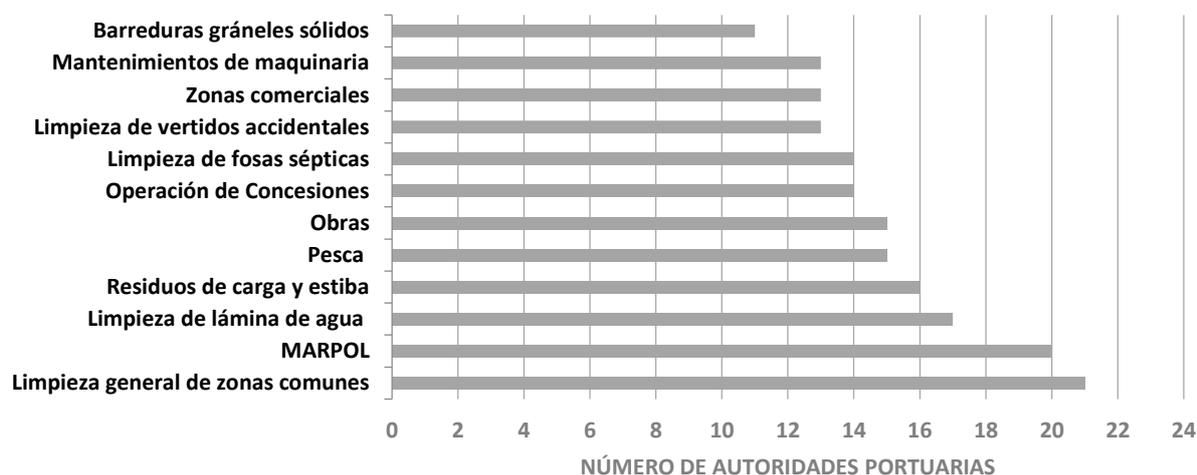
Las Autoridades Portuarias ejercen una gestión directa y activa de las emisiones acústicas

La aplicación de medidas preventivas y atenuantes de emisiones acústicas por parte de la Autoridad Portuaria está, como ya se ha indicado, condicionada por sus competencias y marco de actuación. La limitación de niveles de emisión de maquinaria o actividades industriales corresponde a otras administraciones, pero las Autoridades Portuarias ejercen una gestión directa y activa de las emisiones a través de la organización espacial de las actividades, de la regulación horaria y de la definición de condiciones de operación.

RESIDUOS

En torno a la actividad portuaria existen múltiples actividades que son focos de generación de residuos. Algunas están ligadas a las tareas de **mantenimiento del puerto**, como son la limpieza de zonas comunes de tierra o agua, otras están ligadas a la **actividad de concesiones**, mientras que otras, como es el caso de los desechos de buques (residuos Marpol), **proceden de usuarios del puerto**. En el Gráfico 4.14 se da una relación de las principales fuentes de residuos, así como del número de Autoridades Portuarias que las consideren significativas en su gestión ambiental.

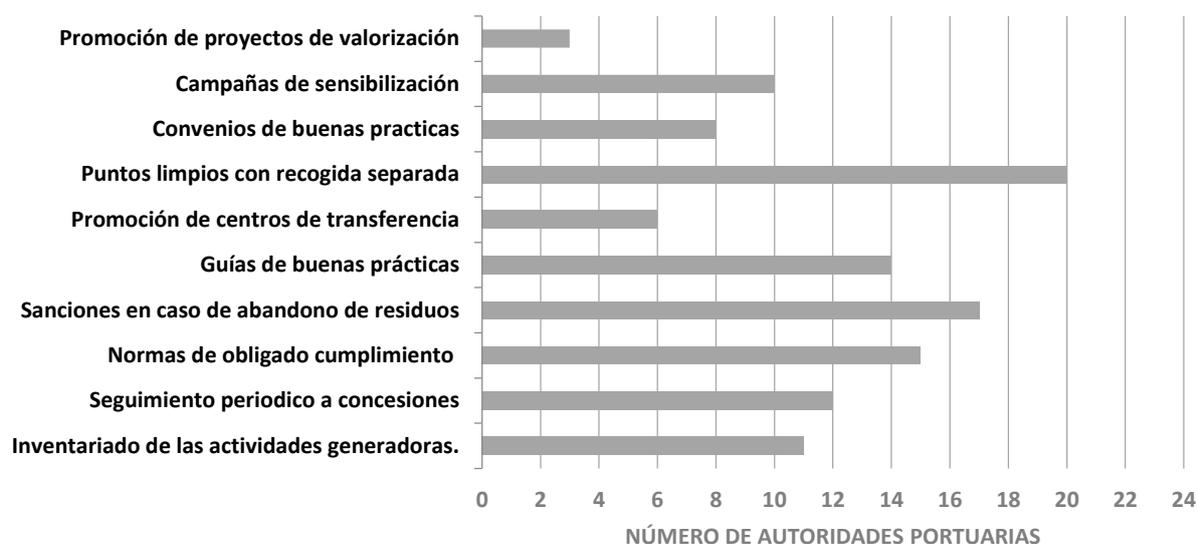
Gráfico 4.14 Principales fuentes de residuos



Como queda de manifiesto en dicho Gráfico, la mayoría de los residuos generados en el puerto están fuera del control directo de la Autoridad Portuaria y son generados por terceros, de modo que el tipo de medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para reducir y valorizar los residuos generados en el puerto, están condicionadas al tipo de relación que mantenga con los operadores.

En el Gráfico 4.15 se muestra una lista de las principales **medidas impulsadas por las Autoridades Portuarias** para garantizar una adecuada recogida, separación y valorización de los residuos generados en el puerto. La medida más común es establecer puntos limpios con recogida separada, seguida de aplicar sanciones en caso de abandono de residuos. La mayoría de estos **puntos limpios** son gestionados por un gestor autorizado externo, pudiendo ser la misma empresa de limpieza de la Autoridad Portuaria, aunque a menudo también son gestionados en colaboración con la empresa municipal competente.

Gráfico 4.15 Medidas adoptadas para mejorar la manipulación de residuos



Es importante indicar que, en última instancia, son las administraciones locales las responsables de verificar el cumplimiento de la legislación en materia de residuos por parte de los operadores portuarios. Por ello, la colaboración entre administraciones resulta, como en otros aspectos de la gestión ambiental del puerto, esencial de cara a mejorar el desempeño ambiental del puerto.

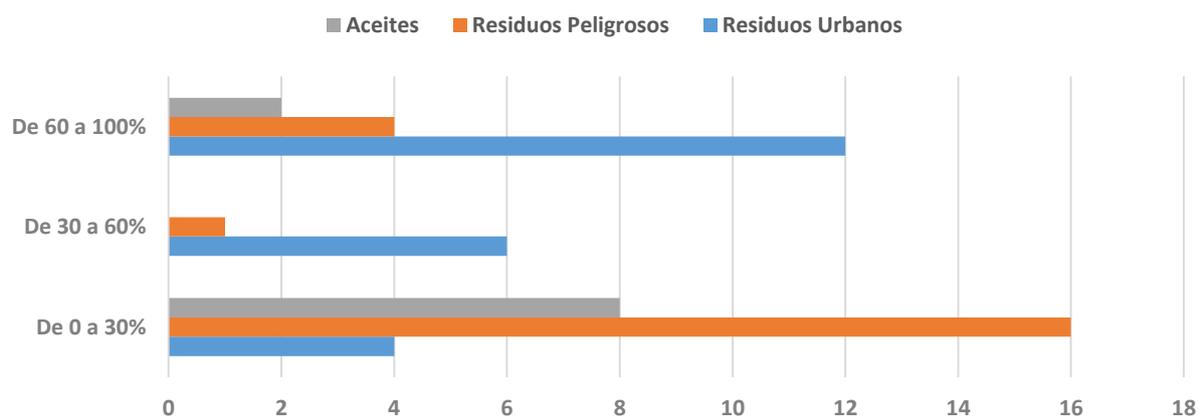
En 2014, 15 de las Autoridades Portuarias han verificado si los operadores de concesiones y prestadores de servicio cumplen con los requisitos administrativos impuestos por la ley de residuos, realizando inspecciones y controles o visitas periódicas. El 40% de las Autoridades Portuarias ha realizado algún inventario o caracterización del volumen y tipo de **residuos generados por concesiones y prestadores de servicios**. Para ello, algunas de ellas les solicitan información a través del envío de unas fichas y han generado una base informática para la realización de un inventario y la gestión de dichos datos, otras realizan un seguimiento del volumen de residuos descargados por los cruceros y algunas solicitan un plan de gestión a los concesionarios o incluyen los residuos generados por ellos en el propio plan de gestión de residuos del puerto. Según estas iniciativas, los residuos que generan las empresas que desarrollan sus actividades dentro del puerto son, fundamentalmente, restos de mercancías manipuladas, restos de embalajes, residuos procedentes de la maquinaria y el mantenimiento o restos de pescado.

Clasificación de los residuos

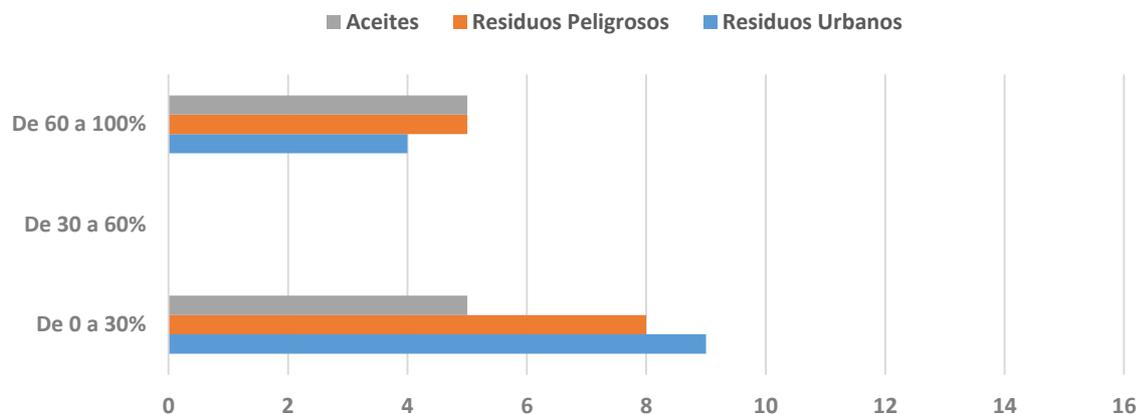
Tal y como se ha mencionado anteriormente, aunque la mayoría de Autoridades Portuarias no han realizado una contabilidad de las concesiones, algunas han llevado a cabo un inventario o caracterización de los **residuos generados en la comunidad portuaria**, sobre todo en los contenedores habilitados como punto de recogida o en los puntos limpios para aceites y residuos peligrosos como pilas, baterías, envases contaminados, trapos y absorbentes. Todos estos residuos son retirados por gestores autorizados para llevar a cabo el tratamiento de los mismos. En la mayoría de los casos, la empresa responsable del servicio mantiene un registro de entrada de los residuos y de los datos de las empresas que los depositan y expide un certificado que acredita la adecuada gestión de los mismos.

En el siguiente Gráfico 4.16 se muestra el número de Autoridades Portuarias que han reportado el porcentaje de residuos que son separados y categorizados, con respecto al total de residuos generados. Cabe destacar que la mayoría de residuos son urbanos, aunque también se categorizan aceites y residuos peligrosos en una contribución inferior.

Gráfico 4.16 Residuos separados y categorizados



13 de estas Autoridades Portuarias han reportado además el porcentaje de residuos que pasan por un proceso de valorización, con respecto al volumen total de residuos generados. En el siguiente Gráfico 4.17 se muestran dichos avances, a pesar de que todavía difiere de la cantidad de Autoridades Portuarias que separan y categorizan.

Gráfico 4.17 Residuos valorizados

Cabe destacar que 8 de ellas disponen de un **plan de minimización y valorización de los residuos** generados en instalaciones propias y servicios a su cargo (incluido limpieza), mientras que 5 Autoridades Portuarias se encuentran en fase de implantación o proyecto.

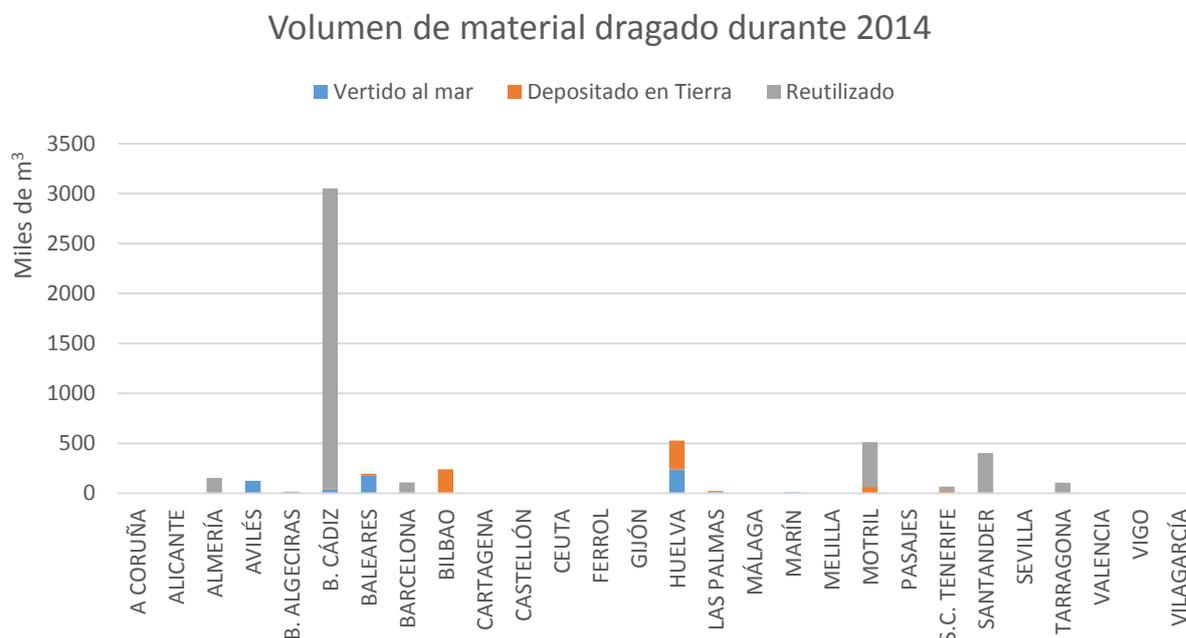
Finalmente y en cuanto a los **residuos recogidos por el servicio de limpieza** de las Autoridades Portuarias, durante 2014 el 57% de las Autoridades han reportado un total de 128.000 toneladas de residuos no peligrosos, 717 de residuos peligrosos y 4.800 de residuos inertes.

Gestión de material de dragado

La gestión de los materiales que son dragados del fondo tiene especial relevancia cuando se trata de la gestión de los subproductos de la actividad del puerto. Estos materiales se utilizan para mantener calados o con el fin de adaptar los calados existentes a las necesidades de los nuevos buques. Según la ley de residuos, sólo son considerados como tal los dragados que supongan cierto riesgo para el medio marino.

En el Gráfico 4.18 se da una idea global del volumen de material dragado durante el año 2014, y los destinos en los que fueron depositados.

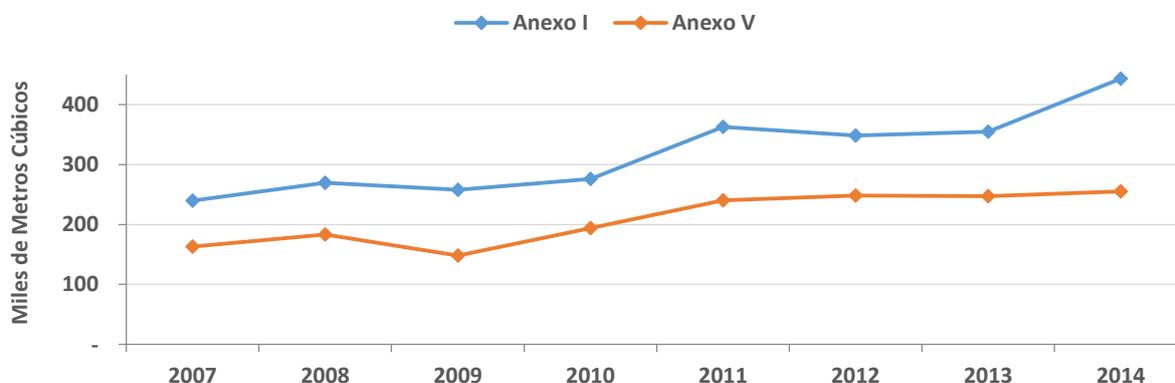
Gráfico 4.18 Volumen de material dragado según su destino



Residuos procedentes de buques (Residuos MARPOL)

Además de ocuparse de los residuos generados por ellos mismos, los puertos sirven de punto de recogida de los desechos generados por los buques. Estos residuos reciben el nombre de desechos MARPOL, según el convenio internacional que regula los tipos de residuos generados por los buques y el tipo de tratamiento que debe darse a los mismos. En el Gráfico 4.19 se muestra la evolución del volumen de desechos procedentes de buques recogidos en el sistema portuario. El claro incremento desde 2009 es debido a la política de tasas introducida por la ley 33/2010 (de puertos y de la marina mercante), con la cual se incentiva la entrega en puerto de dichos residuos.

Gráfico 4.19 Evolución del volumen de desechos MARPOL recogidos



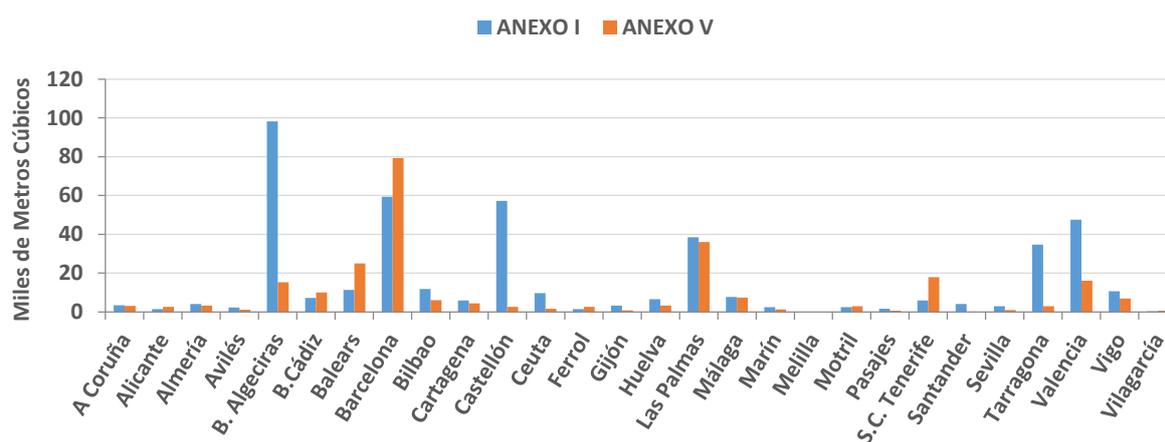
El gráfico muestra dos categorías establecidas en el Convenio Marpol:

- **Anexo I:** residuos de carga oleosos (agua de lastre contaminada con petróleo, residuos de hidrocarburos, aceites de motores...)
- **Anexo V:** basuras sólidas (restos de alimentos, plástico, papel, metales, cenizas, vidrio...)

Tal y como se observa, se ha experimentado un aumento en los residuos de carga oleosos pertenecientes al Anexo I.

En el siguiente Gráfico 4.20 se muestra el volumen de residuos MARPOL recogido por cada Autoridad Portuaria durante el 2014, distinguiendo entre las mismas dos categorías. Los responsables de la recogida de estos residuos son las empresas contratadas por cada Autoridad Portuaria, las cuales poseen licencias para prestar este servicio.

Gráfico 4.20 Volúmenes de residuos MARPOL recogidos

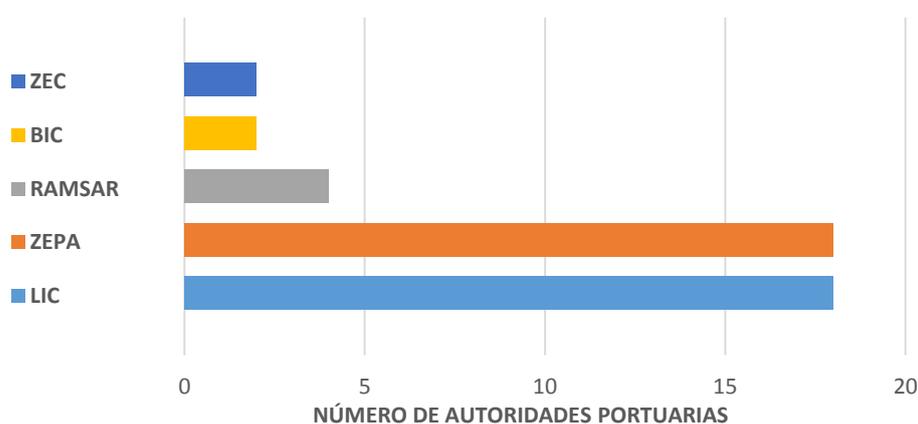


BIODIVERSIDAD

27 Autoridades Portuarias han reportado en 2014 los espacios protegidos que pueden verse afectados por sus actividades o por sus ampliaciones, teniendo 7 de ellas un plan de gestión establecido para dichos espacios. Estos planes pueden consistir en llevar a cabo una vigilancia ambiental de proyectos específicos, un mayor control sobre las actividades, el seguimiento de zonas húmedas o la regeneración de parques de cultivo con arenas procedentes del puerto.

Tal y como se muestra en el Gráfico 4.21, los espacios más comunes han sido los categorizados como LIC (Lugar de Interés Comunitario) y ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves), seguidos por los Humedales bajo Convenio RAMSAR. También se han reportado varios espacios reconocidos como BIC (Bien de Interés Cultural) y como ZEC (Zonas especiales de Conservación).

Gráfico 4.21 Espacios protegidos en las proximidades de las Autoridades Portuarias



Asimismo, la mitad de Autoridades Portuarias proporcionan una relación esquemática de algunas de las **especies protegidas más significativas** que se encuentran en dichos espacios. La más común es el ave pelecaniforme conocido como **Cormorán Moñudo** (*Phalacrocorax aristotelis*) y su variedad mediterránea más propia de nuestro país (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*). La población de este tipo de aves ha descendido de forma alarmante en los últimos diez años y el principal problema de su conservación es el impacto de las actividades pesqueras. También destaca la planta acuática, endémica del Mediterráneo, denominada **Posidonea Oceánica**. Declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en reconocimiento a sus múltiples beneficios para el medio ambiente, existen zonas con ejemplares en muy baja densidad y muy deterioradas alrededor de los puertos. Estas plantas proporcionan una gran cantidad de biomasa y oxígeno que crea hábitats idóneos para la supervivencia de diferentes especies marinas, siendo importante su conservación.

Durante el año 2014 se han realizado 7 estudios destinados a caracterizar o inventariar el entorno natural de las Autoridades Portuarias. Algunos de ellos están incluidos en el plan de vigilancia y seguimiento ambiental de los puertos en cuestión, mientras que otros se han

llevado a cabo para establecer medidas preventivas, correctoras y compensatorias ante futuras obras portuarias que pudieran afectarles. Además, 6 Autoridades Portuarias han realizado una cartografía bionómica submarina para representar las comunidades biológicas de las aguas del puerto. A través de este inventario, se pueden llevar a cabo actividades de conservación, seguimiento y análisis de evaluación de impacto ambiental.

Finalmente, las Autoridades Portuarias han desarrollado 10 proyectos de regeneración o puesta en valor del entorno natural durante el 2014 y la mayoría de ellas han valorado las inversiones y gastos de dichas actuaciones. Algunos ejemplos de campañas son:

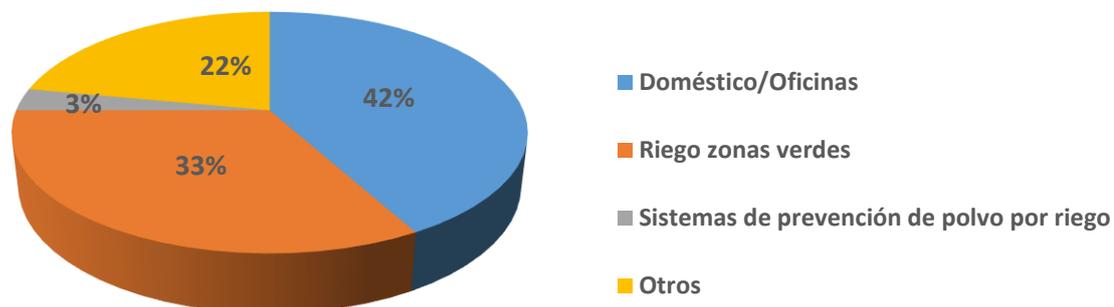
- Aportación de arenas a las playas
- Reforestación
- Control poblacional de gaviotas
- Limpieza de fondos portuarios
- Seguimiento de la tortuga boba en Canarias
- Control poblacional del erizo de lima en Canarias
- Regeneración de parques de cultivo de almeja y berberecho
- Seguimiento de la evolución de la población de *Patella ferruginea*

ECO EFICIENCIA

La **gestión de recursos naturales**, como el agua y la energía, es fundamental para conseguir eficiencia tanto a nivel ambiental como a nivel económico. Las Autoridades Portuarias están potenciando medidas de control en los diferentes puntos de consumo y estableciendo planes de acción con medidas de ahorro.

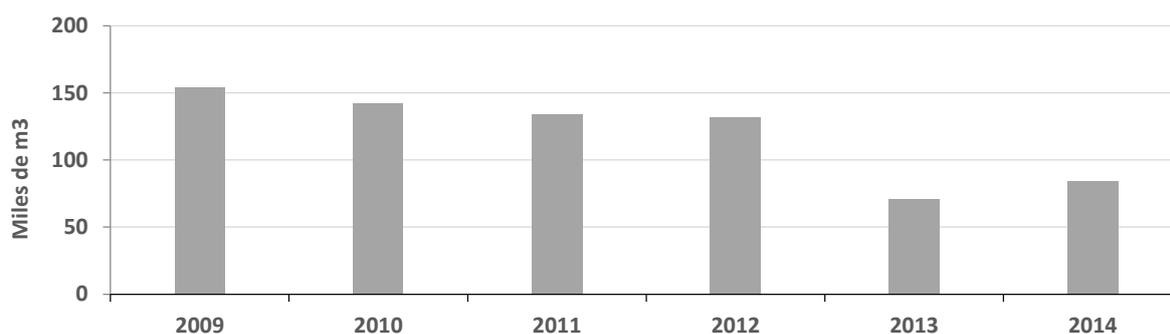
Agua

En el siguiente Gráfico 4.22 se muestra la distribución promedio del consumo de agua de las Autoridades Portuarias según diferentes usos durante 2014. El uso mayoritario es el destinado a las oficinas, seguido por el riego de zonas verdes (en los casos en que las haya). La categoría "Otros" se refiere a actividades de limpieza, obras o suministro a terceros.

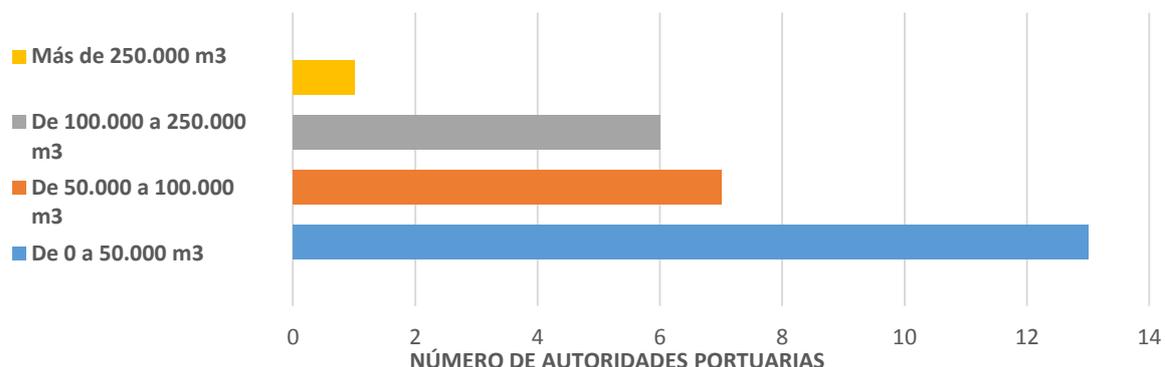
Gráfico 4.22 Consumo de agua según tipos de uso

En cuanto al ahorro de agua, los principales esfuerzos van dirigidos a la **modernización de la red interna de distribución del puerto** y a la **monitorización de los consumos**. Todo ello con el fin aumentar la **eficiencia global** de la red ante posibles pérdidas. 17 Autoridades Portuarias han reportado durante 2014 la eficiencia de su red de distribución, siendo la media un 69%. Además, otras medidas de ahorro llevadas a cabo por las Autoridades Portuarias durante 2014 han sido: realización de campañas de detección de fugas, instalación de nuevos contadores y válvulas, mejora del sistema de riego, instalación de duchas de bajo consumo en los vestuarios, mayor concienciación del personal ante su uso, calderas más eficientes con reducción de consumo de agua en procesos de limpieza, horario limitado de uso, configuración de alarmas asociadas a la monitorización, cierre de válvulas de seguridad en caso de detección de fugas o averías, cisternas de doble descarga y el uso de agua salda para la limpieza.

En el Gráfico 4.23 se muestra la evolución del consumo anual promedio entre las Autoridades Portuarias, en la que se aprecia un aumento con respecto al año anterior.

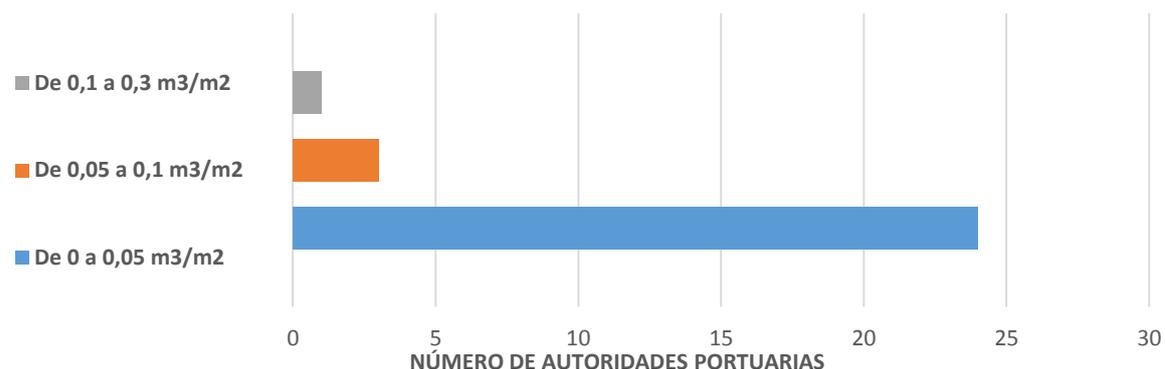
Gráfico 4.23 Evolución del consumo medio anual de agua

En el Gráfico 4.24 se muestra la distribución de la cantidad de agua consumida por las diferentes Autoridades Portuarias durante el 2014, de la cual se extrae el promedio anterior.

Gráfico 4.24 Distribución del consumo anual de agua

Un ratio para comprender mejor el consumo de agua es el que se muestra en el siguiente Gráfico 4.25. En él se aprecia la cantidad de agua consumida dividida entre la superficie de servicio, para las diferentes Autoridades Portuarias durante el 2014.

Cabe destacar que el **86% de ellas mantiene un ratio igual o inferior a 0,05 metros cúbicos por metro cuadrado de superficie.**

Gráfico 4.25 Distribución del consumo anual de agua por unidad de superficie de servicio

Finalmente, en la siguiente Tabla 4.1 se muestra un resumen de valores estadísticos, referentes a los dos últimos gráficos.

Tabla 4.1 Valores estadísticos del consumo anual de agua

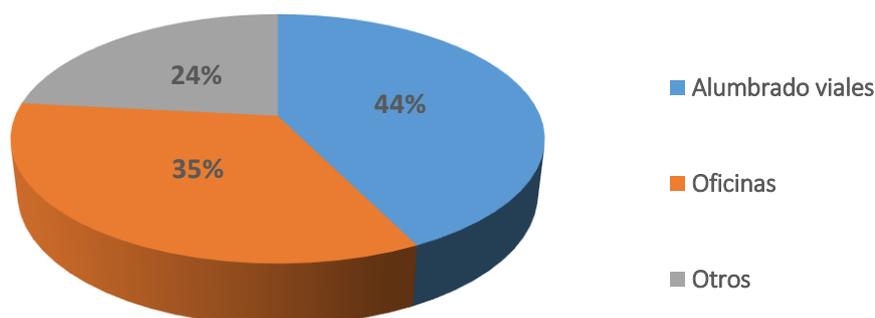
	Valor Medio	Mediana	Desviación	Mínimo	Máximo
Miles de m³	85	53	93	3	405
m³ por m²	0,03	0,01	0,06	0,00	0,31

Más de la mitad de Autoridades Portuarias son las encargadas de la gestión de su red de distribución de agua, algunas de ellas apoyándose en empresas externalizadas, mientras que el resto dejan la totalidad de la gestión en manos de empresas externas.

Electricidad

En el siguiente Gráfico 4.26 se muestra la distribución promedio del consumo eléctrico de las Autoridades Portuarias según diferentes usos durante 2014.

Gráfico 4.26 Consumo de electricidad según tipos de uso

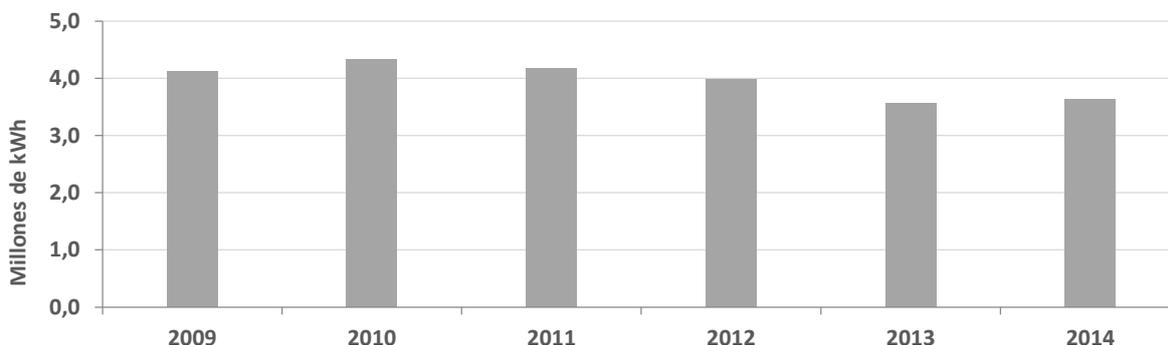


El uso mayoritario es el destinado a alumbrado de viales, seguido por la iluminación y climatización en oficinas. La categoría “Otros” se refiere a las estaciones de bombeo de aguas, telecomunicaciones, cámaras de video vigilancia o estaciones meteorológicas.

En cuanto a las **medidas de ahorro eléctrico**, destacan la implantación de sistemas de alumbrado adaptables a los niveles de actividad, la iluminación de viales con sistemas de bajo consumo y la implantación de sistemas más eficientes de climatización. Junto a estas medidas de ahorro se está trabajando, así mismo, en la implantación de sistemas de medida y control por tipos de uso, que permitan conocer mejor la estructura de consumos y las prioridades futuras de actuación. Cabe destacar que durante este año 2014, algunas Autoridades Portuarias han comenzado a basarse en las recomendaciones de la *Guía de Gestión Energética en Puertos* (Puertos del Estado, 2014) para desarrollar sus propios planes de ahorro y eficiencia energética.

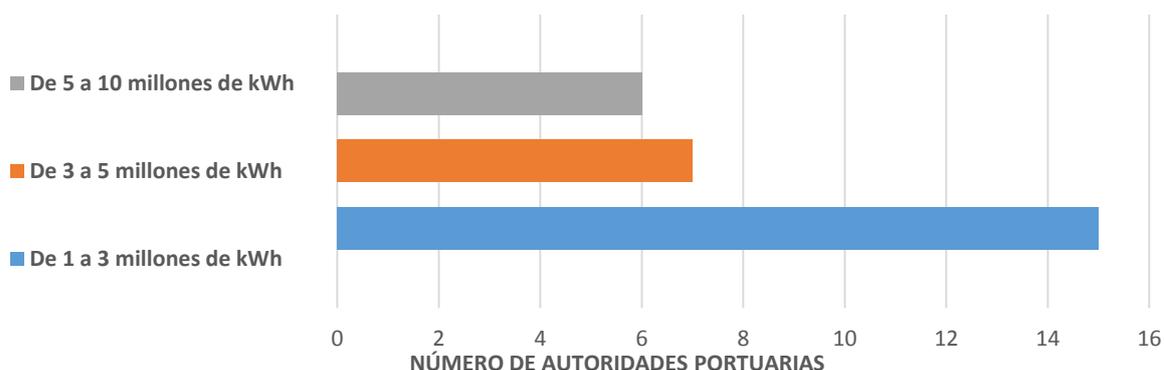
En el Gráfico 4.27 se muestra la evolución del consumo anual promedio entre las Autoridades Portuarias, en el cual se muestra un ligero aumento del 2% con respecto al año anterior. Es necesario tener en cuenta que los consumos no dependen solo de la eficiencia en el uso de los recursos, sino también del nivel de actividad de los puertos, incrementándose los consumos al incrementarse su actividad.

Gráfico 4.27 Evolución del consumo medio anual de electricidad



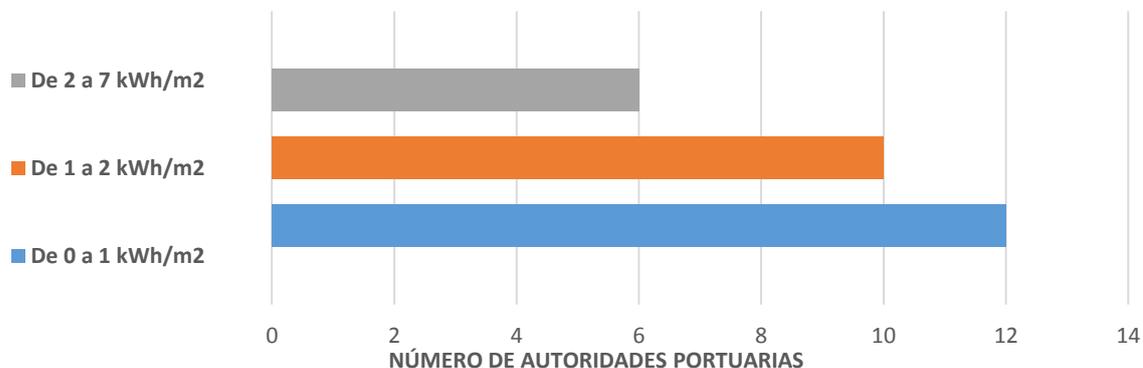
En el Gráfico 4.28 se muestra la distribución del consumo eléctrico de las diferentes Autoridades Portuarias durante el 2014, de la cual se extrae el promedio anterior. Cabe destacar que solamente 6 puertos superan los 5 millones de kWh anuales.

Gráfico 4.28 Distribución del consumo anual de electricidad



Un ratio para comprender mejor el consumo de electricidad es el que se muestra en el siguiente Gráfico 4.29: los kWh consumidos divididos entre la superficie de servicio para las diferentes Autoridades Portuarias y durante el 2014. Aproximadamente el 80% de ellas mantiene un ratio por debajo de 2 kWh por metro cuadrado de superficie.

Gráfico 4.29 Distribución del consumo anual de electricidad por unidad de superficie de servicio



Finalmente, en la siguiente Tabla 4.2 se muestra un resumen de valores estadísticos, referentes a los dos últimos gráficos.

Tabla 4.2 Valores estadísticos del consumo anual de electricidad

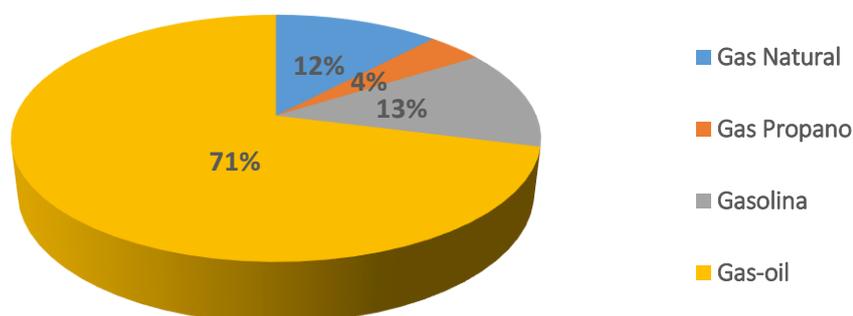
	Valor Medio	Mediana	Desviación	Mínimo	Máximo
Millones de kWh	3,64	2,73	2,38	1,70E-03	8,93
kWh por m ²	1,52	1,15	1,53	0,00	6,97

Más de la mitad de Autoridades Portuarias son las encargadas de la gestión de su red eléctrica, algunas de ellas apoyándose en empresas externalizadas, mientras que el resto dejan la totalidad de la gestión en manos de otras empresas.

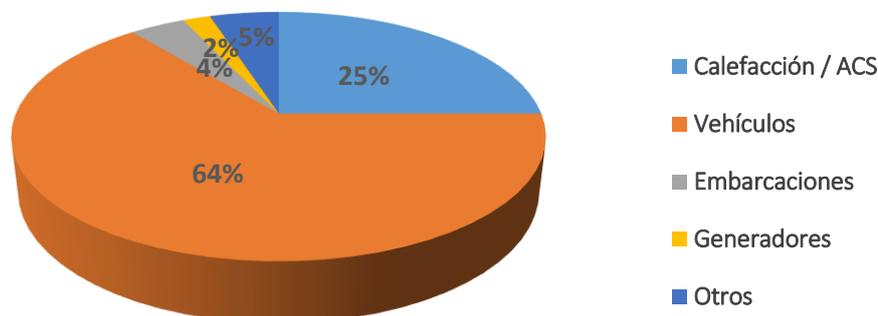
Combustibles

Tal y como se muestra en el siguiente Gráfico 4.30, el combustible más utilizado por las Autoridades Portuarias es el gasóleo o diésel. Sin embargo, también se consume gas natural y gasolina en menor proporción.

Gráfico 4.30 Tipos de combustibles utilizados



En el siguiente Gráfico 4.31 se muestra la distribución promedio del consumo de combustibles de las Autoridades Portuarias según diferentes usos durante 2014. El uso mayoritario es el destinado a la flota de vehículos, seguido por el uso de calefacción y agua caliente sanitaria.

Gráfico 4.31 Consumo de combustibles según tipos de uso

En cuanto a las medidas de ahorro de combustible, algunas Autoridades Portuarias han realizado las siguientes actividades durante el 2014:

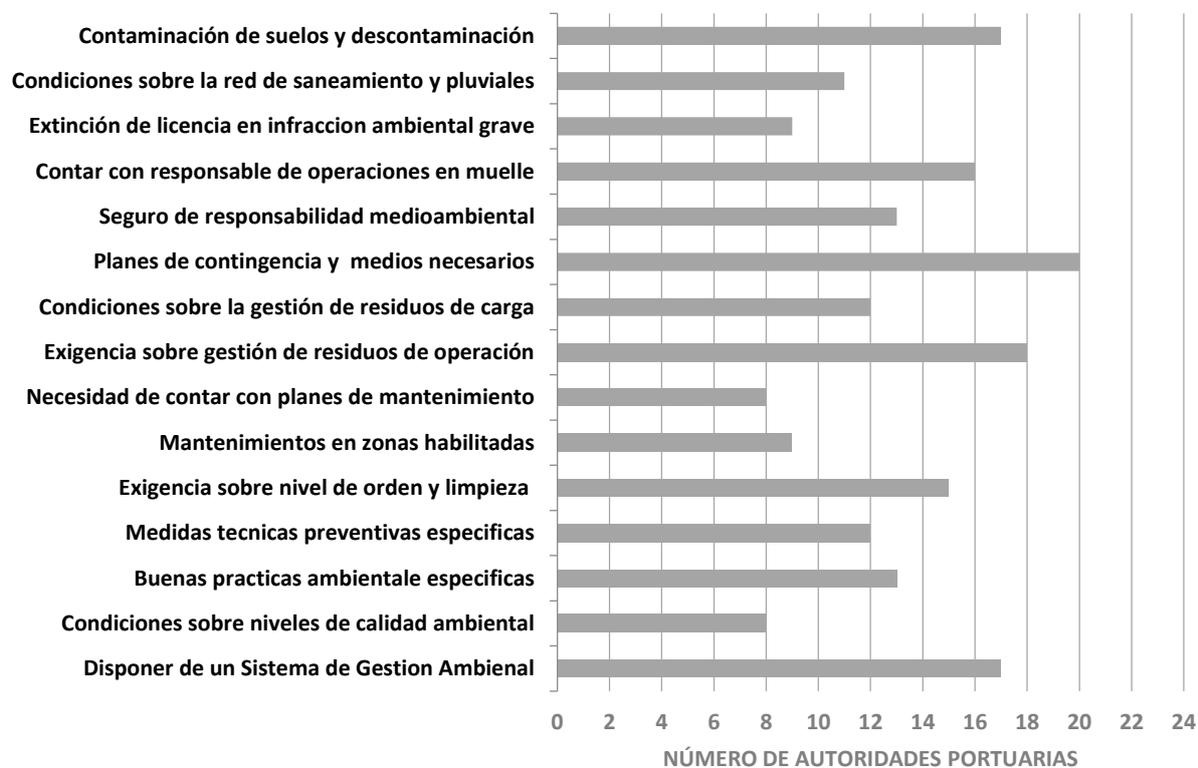
- Mantenimiento periódico de la flota de automóviles para mantenerlos en buen estado
- Incorporación de criterios ecológicos en la adquisición de vehículos
- Alquiler de vehículos híbridos
- Incorporación de vehículo eléctrico de forma experimental
- Concienciación del personal sobre conducción eficiente
- Acuerdos con las empresas encargadas del mantenimiento de las instalaciones de climatización para fomentar el ahorro y la eco eficiencia de las instalaciones.
- Sustitución de calderas/quemadores por otros de mayor eficiencia

Asimismo, el año anterior se llevaron a cabo otras iniciativas como la generación de agua caliente sanitaria mediante colectores solares, la optimización en aislamiento de edificios y la extensión y mejora de la red eléctrica para evitar el uso de generadores.

GESTIÓN AMBIENTAL EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

Como ya se ha indicado previamente en la presentación de la dimensión ambiental de este documento, **la eficiencia ambiental del puerto está fuertemente condicionada por el desempeño ambiental de las empresas privadas que operan en el puerto o son usuarias del mismo**. En este sentido las Autoridades Portuarias, haciendo uso de su función de órgano regulador, introducen condiciones destinadas a mejorar el desempeño ambiental de los operadores en los documentos que regulan el otorgamiento de concesiones y de licencias de operación.

Las condiciones de carácter ambiental introducidas en la regulación de concesiones son variadas y dependen de la actividad a la que se dirige la concesión. En el Gráfico 4.32 se proporciona una relación de las condiciones utilizadas por las Autoridades Portuarias y el número de Autoridades Portuarias que las incluyen en la regulación de concesiones.

Gráfico 4.32 Condiciones exigidas en instrumentos de regulación

La más utilizada es **poseer planes de contingencia y los medios necesarios para llevarlos a cabo**, seguida de la exigencia sobre la gestión de residuos de operación. Otra condición frecuentemente exigida por las Autoridades Portuarias a empresas estibadoras y a terminales marítimas, es la de contar con una certificación ISO 14001 sobre el conjunto de las actividades objeto de la licencia o concesión. Este requisito ayuda a que los operadores sistematicen su gestión ambiental, sometiéndose periódicamente a procesos de certificación que ayudan a poner de relieve deficiencias relevantes, con lo cual se mantiene controlado el riesgo ambiental asociado a las operaciones.

Las Autoridades Portuarias exigen frecuentemente a las empresas estibadoras y a las terminales marítimas el poseer una certificación ISO 14001

Como resultado, 14 Autoridades Portuarias cuentan con más del 50% de sus terminales de mercancías certificadas y 6 de ellas, con más del 50% de terminales de pasajeros certificadas.



CONCLUSIONES, LOGROS Y RETOS

Cabe destacar que en los últimos cuatro años **el número de Autoridades Portuarias con Sistema de Gestión Ambiental (SGA) implantado ha evolucionado de 9 a 25**. Sin embargo, la eficiencia ambiental del puerto está fuertemente condicionada por las empresas privadas que operan en él. A pesar del gran esfuerzo realizado por las Autoridades Portuarias exigiendo a estas empresas contar con certificación, la mayoría de las prestadoras de servicio Marpol, Estiba y Técnico no disponen todavía de SGA. Otro reto planteado es el de ampliar la formación en materia ambiental, ya que actualmente sólo el 30% de la plantilla cuenta con ella.

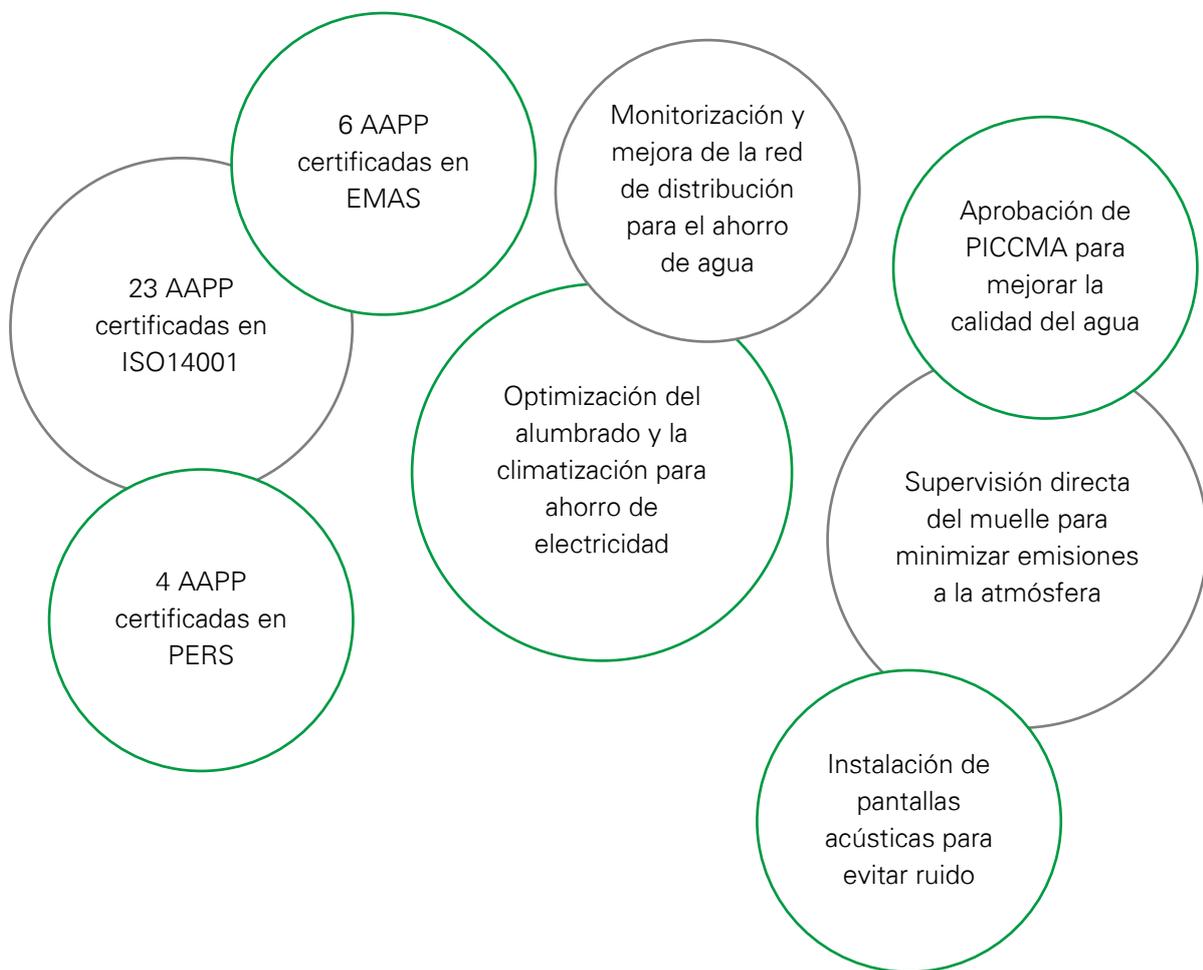
Con respecto a la calidad del aire y del agua, las Autoridades Portuarias contribuyen de modo activo aplicando diferentes **iniciativas para reducir las emisiones de polvo y partículas y para mejorar la calidad del agua y la calidad acústica**. No obstante, algunas actividades como la manipulación de mercancías a granel con métodos convencionales siguen generando molestias y quejas en su entorno; por ello es necesario seguir trabajando en políticas de regulación e incentivo dirigidas a lograr un mejor desempeño ambiental por parte de las empresas que operan este tipo de productos.

Otro aspecto que requiere especial atención es la gestión de residuos, donde existe margen para mejorar en aspectos como el control de la gestión de residuos realizada por las empresas portuarias, la adecuada recogida y separación de los residuos generados en el puerto, así como en la trazabilidad y valorización de los residuos.

En cuanto a la biodiversidad, cabe destacar que 27 Autoridades Portuarias reportan espacios protegidos que podrían verse afectados por sus actividades o por sus ampliaciones. Algunas de ellas han realizado estudios para caracterizar el entorno y han desarrollado **proyectos de regeneración o puesta en valor** durante el 2014.

Finalmente y en cuanto al **consumo de agua y electricidad**, es necesario tener en cuenta que dichos consumos no dependen solo de la eficiencia en el uso de los recursos, sino también del nivel de actividad de los puertos. Por tanto, los ligeros aumentos con respecto al año anterior están acompañados de un incremento de tráficos, a pesar que las Autoridades Portuarias están realizando un esfuerzo en aplicar las nuevas directrices en eco-eficiencia.

Imagen 4.2 Desempeño 2014 en un vistazo



ANEXO I. ÍNDICE DE INDICADORES

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Indicador	Descripción	Página
Funciones y forma jurídica		
I_01	Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria	4-7
Gobierno y calidad de gestión.		
I_02	Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria	7-11
I_03	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria	10-11
I_04	Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria	11-12
I_05	Existencia de comité de dirección y su estructura	No disponible. Información cualitativa que no puede ser estructurada
I_06	Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios y el Comité Consultivo de Seguridad.	10-11
Infraestructuras y capacidad		
I_07	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto.	12-16
I_08	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.	No disponible. Información cualitativa que no puede ser consolidada.
I_09	Iniciativas de promoción industrial o logística	17-18
Mercados servidos		
I_10	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos.	24-27
I_11	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	28-31
I_12	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	38-39
I_13	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	31
Servicios		

I_14	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y explotación del puerto. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad.	32-35
I_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	35
I_16	Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado	36-37
I_17	Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas, sobre total de tráfico de mercancías	37-38

Calidad del servicio

I_18	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso.	39-40
I_19	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.	41-42
I_20	Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio	42
I_21	Iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.	43

Integración en el sistema de transporte. Movilidad sostenible

I_22	Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad	18-25
I_23	Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-Ro).	18-25
I_24	Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril y por rodadura	22-24

Comunicación Institucional

I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.	43-44
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	43-44
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.	44

I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	44
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	44
Promoción comercial		
I_30	Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto	45
I_31	Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto	45-46
Compromiso institucional		
I_32	Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.	45-47
I_33	Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto.	48
I_34	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados	49
I_35	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto	50
I_36	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad	50-51
I_37	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental	50-51

DIMENSIÓN ECONÓMICA

Indicador	Descripción	Página
Situación económica financiera		
E_01	Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios	55
E_02	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA	56
E_03	Servicio de la deuda	57

E_04	Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios	No Disponible. En proceso de implantación en el sistema.
E_05	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación	58

Nivel y estructura de las inversiones

E_06	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-Flow.	59
E_07	Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.	60
E_08	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios	61

Negocio y servicios

E_09	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.	62
E_10	Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.	64
E_11	Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo	65

Valor generado y productividad

E_12	Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	66
E_13	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	67

Impacto económico-social

E_14	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	No Disponible. Metodología de cálculo heterogénea. Datos no consolidables.
E_15	Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	No Disponible. Metodología de cálculo heterogénea. Datos no consolidables.

DIMENSIÓN SOCIAL

Indicador	Descripción	Página
Empleo en la Autoridad Portuaria		
S_01	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria	72
S_02	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos	72
S_03	Distribución de plantilla por áreas de actividad	73
S_04	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos	73
Comunicación interna y participación		
S_05	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	74-75
S_06	Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria	74
Formación		
S_07	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	74-77
S_08	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	76
S_09	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias	75
Estructura de la plantilla y equidad.		
S_10	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	77
S_11	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio	77
S_12	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años	78
S_13	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años	78
Seguridad y salud en el trabajo		
S_14	Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (IF), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año	80-82
S_15	Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (IG), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año	80-82

S_16	Evolución del índice de absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores	82
S_17	Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores	82-83
S_18	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección	85

Empleo y seguridad en el trabajo en la comunidad portuaria

S_19	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios	No disponible. En 2014 Cobertura insuficiente. Muestra no significativa
S_20	Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en las condiciones de otorgamiento y en los títulos de concesión o autorización	79
S_21	Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto	79
S_22	Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS	80
S_23	Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.	84

Relaciones con el entorno

S_24	Acciones de la Autoridad Portuaria para atender las necesidades de accesibilidad de discapacitados (Entre otras: condiciones en las licencias de servicio al pasaje, y en las concesiones y autorizaciones asociadas a estaciones marítimas; acciones concretas en zonas comunes).	86
------	--	----

DIMENSIÓN AMBIENTAL

Indicador Descripción

Página

Gestión ambiental

A_01	Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS	91-93
------	---	-------

A_02	Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	91
A_03	Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.	92-93
A_04	Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.	93
Calidad del Aire		
A_05	Principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas	93
A_06	Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto, relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	93
A_07	Medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto	94-95
A_08	Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria	94-95
A_09	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor límite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria: partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre	95
Calidad del Agua		
A_10	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto.	96
A_11	Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto	96-97
A_12	Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental	97
A_13	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales	98

A_14	Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales	98
A_15	Descripción esquemática de los medios técnicos utilizados para la limpieza de la lámina de agua, y peso de flotantes recogidos en el año.	98-99
A_16	Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)	99
A_17	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.	99
Ruidos		
A_18	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas	99
A_19	Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto, relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.	99-100
A_20	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica	100
A_21	Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria	100-101
Gestión de residuos		
A_22	Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos	103-104
A_23	Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto	101
A_24	Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc	102
A_25	Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II y III)	105-106
A_26	Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar	107-108
A_27	Trabajos de caracterización e inventario del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía biónmica submarina de las aguas del puerto	107-108

A_28	Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones	108
Eco eficiencia		
A_29	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización	No disponible. Metodología de cálculo heterogénea. Datos no comparables.
A_30	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada	108-109
A_31	Evolución, al menos en los últimos tres años, de la eficacia de la red de distribución de agua, expresada en tanto por ciento, para aquellas Autoridades Portuarias que realicen una gestión directa de dicha red de distribución	109
A_32	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común	112
A_33	Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc)	No disponible. Metodología de cálculo heterogénea. Datos no comparables.
Comunidad portuaria		
A_34	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización	114-115
A_35	Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias	115

