

# 2007

memoria de sostenibilidad  
sustainability report



Puerto de A Coruña

Autoridad Portuaria de A Coruña

# 2007

memoria de sostenibilidad  
sustainability report



Puerto de A Coruña

Autoridad Portuaria de A Coruña

edita\_published by: **Autoridad Portuaria de A Coruña**

gestión y diseño editorial\_edited & designed by:  **Octo Publicaciones**

fotografías\_photographs:  **Octo Gráfica / Autoridad Portuaria de A Coruña**

dep. legal\_legal deposit: **C-2136-06**

Este memoria ha sido impresa en papel certificado con el Ángel Azul (reciclado y libre de cloro)\_This report has been printed on certified Blue Angel paper (recycled and free of chlorides)

# 2007

memoria de sostenibilidad  
sustainability report



Puerto de A Coruña

Autoridad Portuaria de A Coruña

# índice\_table of contents

## 01\_

|                                                                           |   |
|---------------------------------------------------------------------------|---|
| el desarrollo sostenible del Puerto de A Coruña:<br>carta del presidente  | 8 |
| sustainable development of the A Coruña Port:<br>letter from the chairman |   |

## 02\_

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| la estabilidad de la gestión:<br>carta del director general | 18 |
| management stability:<br>letter from the general director   |    |

## 03\_

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| bienvenido al Puerto de A Coruña | 24 |
| welcome to the A Coruña Port     |    |

## 04\_

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| avistando el Puerto de A Coruña:<br>síntesis de la memoria | 38 |
| the A Coruña Port sighted:<br>report summary               |    |

## 05\_

llegando a buen puerto:  
perfil y gobierno de la Autoridad Portuaria  
safely into port:  
profile and government of the Port Authority

48

## 06\_

dársenas y muelles: parámetros de la Memoria  
de Sostenibilidad  
wharves and piers:  
parameters of the Sustainability Report 2007

72

## 07\_

el faro de la ciudad: nuestros grupos de interés  
the lighthouse of a city: our stakeholders

78

## 08\_

rolando el viento:  
dando respuesta a nuestros grupos de interés  
turning windward:  
responding to our stakeholders

80

## 09\_

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| un pelícano en A Coruña: preservando nuestros recursos | 154 |
| a pelican in A Coruña: preserving our resources        |     |

## 10\_

|                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| moviendo mercancías, recibiendo pasajeros:<br>creando valor | 218 |
| moving merchandise, receiving passengers:<br>creating value |     |

## 11\_

|               |     |
|---------------|-----|
| nuevos rumbos | 260 |
| new courses   |     |

## 12\_

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| nos preocupa tu opinión            | 308 |
| your opinion in is important to us |     |

## 13\_

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| índice GRI de la memoria | 312 |
| GRI report index         |     |

## 14\_

metodologías de cálculo, glosario de términos, 322  
y referencias  
calculation methodology, glossary of terms  
and references

## 15\_

verificación de la memoria 338  
report verification

edita\_published by: **Autoridad Portuaria de A Coruña**

gestión y diseño editorial\_edited & designed by:  **Octo Publicaciones**

fotografías\_photographs:  **Octo Gráfica / Autoridad Portuaria de A Coruña**

dep. legal\_legal deposit: **C-2136-06**

Este memoria ha sido impresa en papel certificado con el Ángel Azul (reciclado y libre de cloro)\_This report has been printed on certified Blue Angel paper (recycled and free of chlorides)

# 2007

memoria de sostenibilidad  
sustainability report



Puerto de A Coruña

Autoridad Portuaria de A Coruña

# índice\_table of contents

## 01\_

|                                                                           |   |
|---------------------------------------------------------------------------|---|
| el desarrollo sostenible del Puerto de A Coruña:<br>carta del presidente  | 8 |
| sustainable development of the A Coruña Port:<br>letter from the chairman |   |

## 02\_

|                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------|----|
| la estabilidad de la gestión:<br>carta del director general | 18 |
| management stability:<br>letter from the general director   |    |

## 03\_

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| bienvenido al Puerto de A Coruña | 24 |
| welcome to the A Coruña Port     |    |

## 04\_

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| avistando el Puerto de A Coruña:<br>síntesis de la memoria | 38 |
| the A Coruña Port sighted:<br>report summary               |    |

## 05\_

llegando a buen puerto:  
perfil y gobierno de la Autoridad Portuaria  
safely into port:  
profile and government of the Port Authority

48

## 06\_

dársenas y muelles: parámetros de la Memoria  
de Sostenibilidad  
wharves and piers:  
parameters of the Sustainability Report 2007

72

## 07\_

el faro de la ciudad: nuestros grupos de interés  
the lighthouse of a city: our stakeholders

78

## 08\_

rolando el viento:  
dando respuesta a nuestros grupos de interés  
turning windward:  
responding to our stakeholders

80

## 09\_

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| un pelícano en A Coruña: preservando nuestros recursos | 154 |
| a pelican in A Coruña: preserving our resources        |     |

## 10\_

|                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------|-----|
| moviendo mercancías, recibiendo pasajeros:<br>creando valor | 218 |
| moving merchandise, receiving passengers:<br>creating value |     |

## 11\_

|               |     |
|---------------|-----|
| nuevos rumbos | 260 |
| new courses   |     |

## 12\_

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| nos preocupa tu opinión            | 308 |
| your opinion in is important to us |     |

## 13\_

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| índice GRI de la memoria | 312 |
| GRI report index         |     |

## 14\_

metodologías de cálculo, glosario de términos, 322  
y referencias  
calculation methodology, glossary of terms  
and references

## 15\_

verificación de la memoria 338  
report verification

# el desarrollo sostenible del Puerto de A Coruña:

## carta del presidente <sup>(GRI1.1)</sup>

ESTA ES LA PRIMERA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA **(GRI3.2)**, SERÁ ASIMISMO LA PRIMERA DE LOS PUERTOS EUROPEOS REVISADA Y CALIFICADA A<sup>+</sup> POR GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) Y DE LAS PRIMERAS QUE SE EDITEN POR ENTIDADES O EMPRESAS DE CUALQUIER SECTOR EN GALICIA.

— Desde esta primera edición se pretende que esta Memoria cumpla con los requisitos establecidos por GRI obligándonos a incorporar todos aquellos aspectos que reflejen los objetivos de transparencia, compromiso y de responsabilidad social. Esta innovación es consecuencia de que la Autoridad Portuaria de A Coruña sea la primera organización portuaria española en crear la Dirección de Sostenibilidad.

En el Consejo de Administración del 20 de febrero <sup>(GRI4.8 y GRI4.10)</sup>, se aprobó la nueva organización que contemplaba tanto la creación del Comité de Responsabilidad Social como la nueva estructura basada en Unidades de Negocio que comprenden Mercancía General, Gráneles Sólidos, Gráneles Líquidos, Pesca, Cruceros y Embarcaciones Deportivas. Con

ambas iniciativas se pretende alcanzar el triple objetivo de la sostenibilidad: beneficio económico, equilibrio medioambiental y desarrollo social.

El Comité de Responsabilidad Social tiene tres dimensiones de trabajo, con un gerente responsable de cada dimensión; tratándose del desarrollo social favoreciendo la integración entre las personas que componen la Autoridad

**GRI1.1\_** Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización.

**GRI3.2\_** Fecha de la memoria anterior.

**GRI4.8\_** Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente.

**GRI4.10\_** Procedimientos para valorar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno.

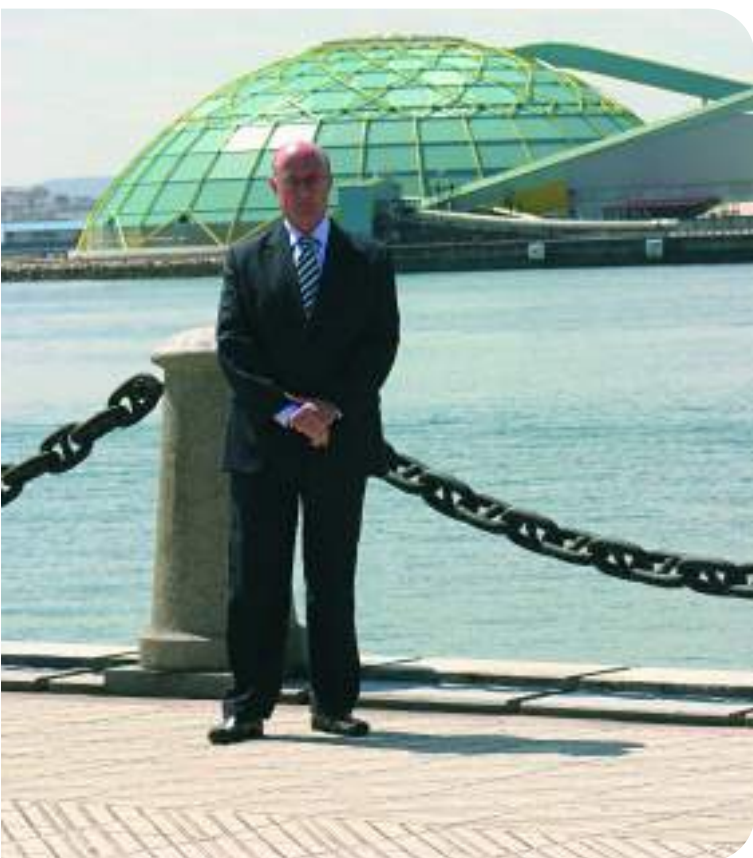
**GRI1.1\_** Statement from the most senior decision-maker of the organization.

**GRI3.2\_** Date of most recent previous report.

**GRI4.8\_** Internally developed statements of mission or values.

**GRI4.10\_** Processes for evaluating the highest governance body's own performance.

01\_



D. Macario  
Fernández-Alonso Trueba

Presidente de la  
Autoridad  
Portuaria de  
A Coruña

Chairman of  
A Coruña Port  
Authority

# sustainable development of the A Coruña Port:

## letter from the chairman <sup>(GRI1.1)</sup>

THIS IS THE A CORUÑA PORT AUTHORITY'S FIRST SUSTAINABILITY REPORT <sup>(GRI3.2)</sup>, AND IT WILL ALSO BE THE FIRST FROM THE EUROPEAN PORTS CHECKED AND QUALIFIED A<sup>+</sup> BY GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) AND AMONG THE FIRST PREPARED BY COMPANIES OR INSTITUTIONS FROM ANY SECTOR IN GALICIA.

first spanish port organization to do so.

The meeting of the Board of Directors on 20 February, <sup>(GRI4.8 and GRI4.10)</sup> approved the new organization, along with the creation of the Social Responsibility Committee and the new structure based on Business Units, including General Cargo, Solid Bulk Materials, Liquid Bulk Materials, Fishing, Cruise Ships, and Recreational Watercraft. Both initiatives are intended to achieve the three objectives of sustainability: economic benefit, environmental balance, and social development.

\_ The purpose of this first edition of the Report is to comply with the requirements established in the GRI, which require us to include all of the aspects that reflect the transparency, commitment, and social responsibility goals. This innovation is the result of the A Coruña Port Authority's creation of a Sustainability Department, making it the

Portuaria mediante actividades que permitan su satisfacción y que redunde en compromiso con los objetivos de la organización (GRI4.9), la protección medio ambiental favoreciendo el hábitat donde se enclava el Puerto y que nos permita una relación de confianza con el entorno ciudadano y las instituciones, y finalmente la transparencia y acciones dedicadas a los grupos de interés que conforman nuestra actividad.

La nueva estructura basada en Unidades de Negocio nos está permitiendo un mayor conocimiento de nuestros clientes, sus necesidades operativas y la forma de mejorar sus acciones de sostenibilidad, tan importantes en el entorno portuario. Cada Unidad de Negocio tiene un gerente específico, que sin descuidar sus responsabilidades funcionales dentro de la organización, se encarga de la estrategia de acercamiento a sus clientes. Esta innovación, no existente en otras organizaciones portuarias, es una apuesta por el desarrollo y sostenibilidad, búsqueda de la creación de valor y de oportunidades de negocio para una mayor contribución, no necesariamente económica, a la sociedad.

Los principales desafíos y metas para la organización el próximo año, 2008, son la consecución de que el ferrocarril de acceso al Puerto Exterior sea un proyecto programado por el Ministerio de Fomento en su Plan de Inversiones, conseguir el crecimiento de los tráficos del Puerto, fundamentalmente en Mercancía General, consolidando las líneas regulares recientemente iniciadas y mejorar los estándares de calidad ambiental. Los objetivos fundamentales para los próximos tres o cinco años son la terminación de las obras del Puerto Exterior en 2011, obtener la financiación mediante la planificación prevista de desarrollo del suelo del Puerto Actual y un crecimiento medio del tráfico del 5% anual en el próximo quinquenio.

En la 2ª Reunión Anual de Directivos, celebrada este año 2007, se elaboró la encuesta de Valores de la Autoridad

Portuaria, obteniéndose como más importantes: Servicio al Cliente, Honestidad, Protección del Medio Ambiente, Bienestar del Trabajador y Calidad del Producto. A primera vista sorprende positivamente que un ente de la administración tenga como Valor prioritario el Servicio al Cliente, pero los restantes Valores indican un importante cambio cultural y diferenciación respecto al pasado y a otros puertos y administraciones. Estos cinco Valores precisamente conforman aspectos de Sostenibilidad lo que nos satisface notablemente que este concepto



**GRI4.9**  
Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión.

**GRI4.9**  
Procedures of the highest governance body for overseeing the organization's identification and management.



There are three dimensions to the Social Responsibility Committee's work, with a manager responsible for each dimension; in regard to social development, strengthening the integration of the people who make up the Port Authority through activities that increase their satisfaction and commitment to the organization's goals (GRI4.9); environmental protection, improving the habitat where the Port is located and helping to create a relationship of trust with the surrounding citizens and institutions; and finally, transparency and actions devoted to

the stakeholders that make up our activity.

The Business Unit structure is giving us a better knowledge of our clients, their operational needs, and the way to improve their sustainability actions, which are so important in the port environment. Each Business Unit has a specific manager who is responsible for the strategy for improving relations with clients, without their functional responsibilities within the organization. This innovation, which does not exist in other port organizations, is a wager

on development and sustainability, seeking to create value and business opportunities to make a greater contribution, not necessarily in economic terms, to society.

The main challenges and goals for the organization in the coming year, 2008, are to complete the access railway to the Outer Port included as a planned project by the Ministry of Development in its Investment Plan, achieve growth in Port traffic, mainly in General Cargo, consolidating the recently-initiated lines and improving environmental quality

haya tenido tan importante arraigo a pesar del escaso tiempo de trabajo en estos conceptos tan alejados de culturas y sistemas de gestión más tradicionales.

Precisamente, en este año, la gestión de la Autoridad Portuaria, ha recibido un espaldarazo mediante el otorgamiento del Certificado de Calidad, el pasado 28 de Mayo. Y en materia de certificaciones de los Sistemas de Gestión se está trabajando para la Certificación EMAS de Medio Ambiente y se ha iniciado el proceso para la Certificación OSHAS 18001 en materia de Seguridad. Esta certificación por resolución del Consejo de Administración de 19 de diciembre se exigirá a todas las empresas estibadoras, de servicios portuarios y contratistas de obra de cierta entidad.

La primera dimensión de nuestra Responsabilidad Social, reflejada en uno de los Valores esenciales de la organización, Bienestar del Trabajador, es de la máxima prioridad; es una tarea muy difícil, a veces incomprensida en el en-

torno de la administración, pero necesaria para aquellos que deseen obtener provecho de las acciones emprendidas. Se trabaja en la búsqueda de bienestar social de las personas de la Autoridad Portuaria, desarrollar su talento e incorporar aquellos beneficios sociales prioritarios para la sociedad actual. Se ha creado un subcomité, "Colabora", que realiza acciones de integración: concursos de pintura y fotografía, viajes, edita una revista de comunicación interna, obtiene y gestiona becas para trabajadores y coordina las actividades de becarios en la organización, realiza acciones de solidaridad e incorpora sus trabajos literarios y artísticos en libros y catálogos.



standards. The main goals for the next three or five years are the completion of the Outer Port works in 2011, obtaining financing through the land development plan for the Inner Port, and average annual traffic growth of 5% over the next five years.

At the 2<sup>nd</sup> Annual Executives Meeting held this year, 2007, a survey on the Port Authority's Values was prepared. The following were found to be the most important: Customer Service, Honesty, Environmental Protection, Worker Well-being, and Service Quality. At first glance, it is pleasantly surprising to see

an administration organization with Customer Service as one of its priority Values, but the other Values indicate an important cultural change and a break from the past and from other ports and administrations. It is precisely these five Values that make up the aspects of Sustainability, and we are extremely satisfied to confirm that this concept has become so deeply rooted, despite the short time that we have been working on these concepts that are so foreign to more traditional management systems and cultures.

It was precisely this year that the Port Authority's management received an important boost with the Quality Certificate that was obtained on 28 May. And in the area of certification of Management Systems, we are working to obtain EMAS Environmental Certification, and the process has been started for OSHAS 18001 Safety Certification. This certification, through the resolution of the Board of Directors on 19 December, will be required for all stevedoring and port services companies, and larger works contractors.

The first dimension of our Social Responsibility, reflected in one of the organization's essential Values, Worker Well-being, is one of the Port Authority's highest priorities. It is a difficult task and one that is sometimes not understood in the administration, but that is necessary for those who want to obtain the benefits of the actions that are carried out. We are working to increase the social benefits of the people in the Port Authority, developing their talents, and incorporating those priority so-

cial benefits to benefit society today. The "Colabora" subcommittee was created to carry out activities to increase integration: painting and photography contests, trips, publication of an internal communications magazine, obtaining and processing scholarships for workers and coordinating internship activities in the organization, charitable actions and the incorporation of their literary and artistic works into books and catalogues.

Environmental protection is another priority for the Port Authority, since our activities generate significant social interest and we are the target of a large amount of resident activity calling for improvement of the environmental quality of our operations. The Port Authority's environmental culture has changed completely, but this is not enough, because despite the ostensible improvement in all operations, society is not yet aware of the changes that have been made.



La dimensión de protección del medioambiente es otra prioridad para la Autoridad Portuaria ya que nuestras actividades causan gran interés social y somos receptores de una importante actividad vecinal reclamando la mejora de la calidad medioambiental de nuestras operaciones. Se ha cambiado totalmente la cultura medioambiental de la Autoridad Portuaria pero no es suficiente ya que a pesar de la ostensible mejora de todas las operaciones todavía no se ha percibido por la sociedad el cambio habido.

Este año se ha puesto en marcha el Proyecto Medusa de Unión Fenosa para la recepción de carbón, un proyecto largamente deseado pero que no se ha podido poner en marcha su realización hasta el pasado 2006 y finalizado en este año. Se han tomado muchas medidas en la gestión de las operaciones como acciones diseñadas en las nuevas Normas Medioambientales en la gestión de los gráneles sólidos aprobadas en 2006, instalación de lavado de camiones, aplicación de tensoactivos, instalación de lumi-

nosos anunciando el nivel de protección existente, etc.

Es digno de significar el Convenio con la Sociedad Galega de Medio Ambiente para el "Desarrollo y Optimización de un Sistema de Gestión de Residuos", este Convenio se aprobó en el Consejo de Administración de 21 de junio y es el primero en desarrollo del Convenio Marco establecido con dicho organismo, aprobado por el Consejo de Administración en su reunión del día 20 de diciembre de 2006, y que contempla también



el fomento del empleo de energías renovables; en esta materia, la Autoridad Portuaria ha solicitado financiación en el marco de distintos proyectos europeos para la investigación en materia de energía renovable obtenida por el oleaje y las mareas. El prestigio de la Autoridad Portuaria está alcanzando el exterior y fuimos invitados, Presidente y Director de Sostenibilidad, a sendas ponencias en Panamá en el marco de la agencia portuaria de la Organización de Estados Americanos (OEA).



This year, Unión Fenosa Generación's Medusa coal handling facility known as "La Medusa" was implemented. This long-awaited project could not be started until 2006 and was completed this year. Many measures have been taken in the management of operations as actions designed in the new Environmental Standards in the management of solid bulk materials approved in 2006, installation of truck washing, application of tension-active agents, installation of signs announcing the current level of protection, etc.

Also important was the Agreement with the Galician Environmental Society for the "Development and Optimization of a Waste Management System".

This Agreement was approved by the Board of Directors on 21 June and is the first in the development of the Framework Agreement established with this organization, approved by the Board of Directors when it met on December 20, 2006, and the also includes the encouragement of the use of renewable energy. In this area, the Port Authority has requested financing under different European research projects for renewable energy generated by waves and tides. The Port Authority's prestige is growing abroad, and the Chairman and Sustainability Director were invited to speak in Panama for the port agency of the Organization of American States (OAS).

The third dimension –transparency and closer relations with our Stakeholders– has been addressed through different types of actions. First, the Port Authority has played a very active role in having the Torre de Hercules named as a Spanish candidate for World Heritage status in 2007. An Agreement was signed with the Neria Association, municipal governments of the Costa da Morte, for the joint management of the activities at the Fisterra lighthouse. This is the first action in a plan to be carried out in 2008-2009 covering Social Responsibility actions in our lighthouses.

2007 marked the 100<sup>th</sup> anniversary of the Wharf, with dif-

La tercera dimensión, transparencia y acercamiento a nuestros Grupos de Interés, ha sido abordada mediante acciones de diversa índole. En primer lugar la Autoridad Portuaria ha formado parte muy activa en la consecución del nombramiento, en 2007, de la Torre de Hércules como candidato español a Patrimonio de la Humanidad. En el entorno de los faros de la provincia se ha producido un Convenio con la Asociación Neria, ayuntamientos de la

Costa da Morte, para la gestión conjunta de actividades en el faro de Fisterra. Es la primera acción de un Plan a ejecutar en 2008-2009 sobre actuaciones de Responsabilidad Social en nuestros faros.

En el año 2007 se ha celebrado el 100 Aniversario de la Dársena mediante diferentes actos sociales y culturales patrocinados por Ayuntamiento de A Coruña, Caixa Galicia, serie de conferencias en colaboración con el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, exposición fotográfica en colaboración con la Cámara de Comercio, etc. Asimismo se ha publicado el segundo libro de la Colección "El Puerto y las letras" con una recopilación de relatos cortos con autores de renombre de las letras gallegas, noveles e incluso trabajadores de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a los aspectos económicos significar el importante año que hemos tenido, el mejor de la última década. Los beneficios representaron 9,1 millones de euros, un 27% más que el año anterior. Los ingresos de explotación <sup>[GRI2.8]</sup> fueron 23,2 millones, un 8,1% de incremento debido fundamentalmente al incremento de la Mer-

cancía General. Los gastos de explotación, 16,8 millones, representan una reducción nominal del 1% respecto a 2006 y en términos reales representa un 5,2% de reducción. Siendo más importante el dato del EBITDA que siendo de 12,2 millones representa un incremento del 11,4%. Este último dato y el de gastos indican una excelente gestión del equipo directivo a quien agradezco su compromiso para hacer un Puerto más eficiente y competitivo.



ferent social and cultural events sponsored by the A Coruña City Council and Caixa Galicia, and a series of conferences on collaboration with the Professional Association of Civil Engineers, photography exhibit in collaboration with the Chamber of Commerce, etc. The second book of the “El Puerto y las letras” Collection was also published, collecting short stories by prominent Galician writers, novelists, and even by Port Authority workers.

In terms of economic aspects, this last year was an important one, the best in the last decade. Profits totalled 9.1 million euros, 27% higher than the previous year. Operating earnings <sup>[GRI2.8]</sup> totalled 23.2 million, an increase of 8.1% due mainly to the increase in General Cargo. Operating expenses, 16.8 million, were 1% lower than in 2006, representing a 5.2% reduction in real terms. The figure for EBITDA of 12.2 million was the most significant, repre-

senting an increase of 11.4%. This figure, and the expense figure, indicates excellent management by the executive team, which I would like to thank for its commitment to making the Port more efficient and competitive.

D. José Ignacio Villar García

**Director General  
de la Autoridad  
Portuaria de  
A Coruña**

**General Director  
of A Coruña Port  
Authority**



## la estabilidad de la gestión:

### carta del director general

la propia empresa y el beneficiario y la transparencia.

Ello ha sido así durante los 130 años de existencia del Puerto de A Coruña. Hoy, los responsables de la Autoridad Portuaria consideramos que además existen tres factores que también deben estar presentes en las acciones que se desarrollan, como son: la sensibilidad hacia los problemas del entorno, la cultura organizacional y el ámbito y el grado de rivalidad competitiva.

— La Autoridad Portuaria de A Coruña es una de las instituciones más representativas de la actividad coruñesa, promoviendo el desarrollo de su economía y prestando servicios en beneficio de sus habitantes.

Para ello, inicialmente existían y existen tres condiciones básicas que deben reunirse para garantizar el éxito de los proyectos que se realizan: la integración con la estrategia, la búsqueda de aportación para

Esta visión hizo que la Autoridad Portuaria tomara una de las decisiones más importantes de su historia, como ha sido el desarrollo de su ampliación exterior con las nuevas instalaciones portuarias en

02\_

# management stability:

## letter from the general director

The A Coruña Port Authority is one of the most representative institutions in the region's activities, promoting the development of its economy and providing services to benefit its inhabitants.

In order to accomplish this objective, there were, and still are, three basic conditions must come together to guarantee the success of the projects that are carried out: integration with the strategy, the search for the contribution for the company itself and the beneficiary, and transparency.

It has been like this for the 130 years that the A Coruña Port has been in existence. Today, the directors of the Port Authority feel that there are three additional factors that must also be taken into account in the actions that are carried out, inclu-

ding: sensitivity to environmental problems, the organizational culture, and the scope and level of competitive rivalry.

This view has led the Port Authority to make one of the most important decisions in its history-the development of its external expansion with new port facilities at Punta Langosteira, in the municipality of Arteixo, which will, in the first place, allow all of the maritime traffic that poses safety problems in operations and cargo with the greatest environmental impact to be transferred to areas further away from the city, and secondly, to increase the availability of port land that is in such short supply in the current port.

The generation of this new infrastructure must be determined by the collaboration among all of the agents involved in a model of long-term alliances and co-responsibility, and by the existence of a financial and management commitment of each one of the parties with an interest in the project.

This lack of port space has meant that the Port Authority has been managing its facilities through the application of criteria having to do with maximum efficiency and with sufficient profitability parameters to allow profitable economic activity (GRI1.2) with enclosed conveyor belts, optimizing holding zones and seeking the continuous environmental improvement of the environment. On the other hand, these demands increase when the port facilities receive cargo ranging from grain and coal and coke to fresh fish, all with different final destinations.

But there is also the goal of sustainability that is associated with profitability, and in this sense, the economic management of the A Coruña Port Authority has attempted to be more coherent in controlling its operating expenses by optimizing operations and services provided, becoming involved in the culture of prevention and preventive maintenance, and responsible consumption. All of this, in addition to careful commercial management of port traffic

Punta Langosteira, en el municipio de Arteixo, que permitirá, en primer lugar, trasladar todos los tráficos marítimos que presentan mayor problemática de seguridad en las operaciones y las mercancías que tienen más incidencia medioambiental a zonas más alejadas de la ciudad y, en segundo lugar, aumentar la disponibilidad de suelo portuario tan escaso en el puerto actual.

La generación de esta nueva infraestructura debe venir determinada por la colaboración entre todos los agentes implicados en un modelo de corresponsabilidad y alianzas a largo plazo, y por la existencia de un compromiso financiero y gerencial de cada una de las partes interesadas en ello.

Esta escasez de espacio portuario hace que la Autoridad Portuaria haya gestionado sus instalaciones con criterios que implican la máxima eficiencia y con los parámetros de rentabilidad suficientes que permitan una actividad económica rentable <sup>[GRI1.2]</sup>, con sistemas me-

dioambientales de circuito cerrado, optimizando las zonas de depósito y buscando la mejora ambiental continua. Por otro lado, esta exigencia aumenta cuando además las instalaciones portuarias acogen mercancías tan dispares como piensos y carbones y coques o pesca fresca, cuyos destinos finales son tan diferentes.

Pero además existe un objetivo de sostenibilidad que va asociado a la rentabilidad y, en ese sentido, la gestión económica de la Autoridad Portuaria de A Coruña ha intentando ser más coherente en el control de sus gastos de explotación, mediante la optimización de las operaciones y servicios prestados, implicándose en la cultura de la prevención y del mantenimiento preventivo y el consumo responsable. Todo ello añadido a una cuidadosa gestión comercial de sus tráficos portuarios y a un importante desarrollo de la ocupación del dominio público portuario ha dado como fruto unos importantes resultados económicos que permiten colaborar en el importante es-

fuerzo inversor en el que se encuentra la Entidad. Además la creación de las Unidades de Negocio ha colaborado de manera importante en estos resultados permitiendo además conocer mejor a la propia Entidad.

Ahora las empresas muestran qué es lo que hacen y cómo lo hacen. La comunidad empresarial es consciente del papel fundamental que juega en la sociedad. Por ello, la Autoridad Portuaria celebró en 2007 su II Foro de Clientes que permitió acercar a las empresas que precisan de las instalaciones portuarias coruñesas para poder realizar sus transacciones comerciales, sus actividades de importación y exportación, sus procesos logísticos, etc. En estas jornadas se transmitieron las acciones realizadas por la Autoridad Portuaria, el estado del momento actual y sobre todo, trasladar el futuro a nuestros clientes para que con la mayor transparencia posible obtengan la información necesaria para poder gestionar sus empresas en colaboración con los agentes portuarios, los prestadores de servicios y la propia Autoridad Portuaria. Hay una dimensión dual donde existe un modelo de corresponsabilidad y alianzas en el cual las acciones que se realizan dentro de una organización acaban teniendo una repercusión pública y, de igual modo, las acciones encaminadas al cliente terminan por afectar interna y positivamente a la empresa.

La creación de una Dirección de Sostenibilidad durante el año 2006 en el organigrama directivo de la Autoridad Portuaria ha permitido un impulso decisivo

**GRI1.2** Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.



para poder llegar a fomentar iniciativas relacionadas con la calidad, la seguridad y el medioambiente. Durante el año 2007, la Autoridad Portuaria consiguió el certificado ISO 9001:2000 en la gestión de sus servicios, contratación y gestión del dominio público, inició los procesos para una certificación medioambiental en el sistema EMAS y ha procedido

también a contratar los trabajos con el objetivo de conseguir la certificación OHSAS 18001. Estas acciones precisan de la colaboración de todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria, lo que permite que éstos no trabajen sólo en la solución de los problemas, si no también en el diagnóstico de los mismos, abriendo un nuevo campo de implicación social en



and significant development of the occupation of the port's public domain, has generated very positive economic results that make it possible to collaborate on the large investments that the Institution is undertaking. The creation of Business Units has contributed significantly to these results, helping to get to know the Organization itself.

Now the companies show what they do and how they do it. The business community is aware of the vital role that it plays in society. For this reason, in 2007, the Port Authority held its 2<sup>nd</sup> Client Forum, which helped bring it closer to the companies that need the A Coruña port facilities to carry out commercial transactions, import and export

activities, logistics processes, etc. During these conferences, the Port Authority presented to its clients the actions it was carrying out, their current status, and above all, its future plans, so that this increased transparency could provide them with the information they needed to manage their companies in collaboration with port agents, service providers, and the Port Authority itself. There is a dual dimension in which there is a model of alliances and co-responsibility in which the actions carried out within an organization ultimately have public repercussions, and likewise, the actions aimed at the client ultimately have a positive internal impact on the company.

The creation of a Sustainability Department in 2006 as part of the Port Authority's organizational diagram, has given a decisive push to encourage initiatives related to quality, safety, and the environment. In 2007, the Port Authority obtained the ISO 9001:2000 certificate for the management of its services, contracting, and management of the public domain. It also initiated the processes for environmental certification by the EMAS system and also contracted work with the goal of obtaining OHSAS 18001 certification. These actions require the collaboration of all of the Port Authority's workers, which allows them not only to help solve the problems, but also to diagnose them, opening a new field of social implication in



la Autoridad Portuaria. Además no sólo ayudará para una mejor ejecución de nuevos y más ambiciosos proyectos, sino que facilitará la evolución de los modelos de gestión cuestionando posibles tópicos actuales.

Durante el año 2007, la organización de la Autoridad Portuaria se ha adecuado a la aplicación del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, de tal manera que se han formalizado los diferentes puestos de trabajo de acuerdo con los perfiles personales y profesionales. Pero se ha intentado dar un paso más con una implicación mayor en la solución de los problemas que nos afectan. En ese sentido, el Comité de Recursos Humanos permitirá un acerca-

miento entre los diferentes estamentos organizativos y la aproximación a la realidad social de las relaciones internas de la Autoridad Portuaria.

La gestión empresarial de la Autoridad Portuaria ha buscado que los proyectos no sean reversibles, que supongan un desarrollo integral del beneficiario, que se fomente la creación de redes de las alianzas entre instituciones de distintos sectores, que se introduzca la lógica empresarial en la operación social. En ese sentido, se han realizado convenios con diferentes administraciones (Ayuntamiento, Consellerías...), se han fomentado las relaciones con los prestatarios de los servicios y las empresas esti-

badoras buscando la eficiencia operativa y se han coordinado acciones encaminadas a los trabajadores, usuarios, clientes y ciudadanos de A Coruña que son los que reciben los resultados de la actividad del puerto y de la gestión de la Autoridad Portuaria. En los próximos capítulos se detallan ampliamente estas actividades.

Pero consideramos que queda mucho trabajo porque no podemos entender este modelo de gestión como una relación de transacción, en la cual se da algo a cambio de algo, sino que hay que trabajar hacia un conjunto, a unir lo que cada uno de los agentes aporta para llegar a una metodología de trabajo que permita conseguir la eficiencia económica sin disminuir la eficiencia social y viceversa.

Por último quisiera agradecer a todos los que de alguna manera han estado participando en el desarrollo de estas actividades y animarles a conseguir este objetivo que además de reforzar a la Autoridad Portuaria, creo que fundamentalmente reforzará a las personas.

the Port Authority. Also, this will not only help improve the execution of new and more ambitious projects, but will also facilitate the evolution of management models, questioning possible current issues.

During 2007, the Port Authority organization has conformed to the application of the 2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement of Port Authorities and State Ports, formalizing the different job positions according to the personal and professional profiles. But we have tried to take yet another step becoming more involved in the solutions to the problems that affect us. In this sense, the Human Resources Committee will bring the different organizational levels closer together and to the social reality of the internal relations of the Port Authority.

The business management of the Port Authority has tried to make the projects irreversible, which provides integrated development of the beneficiary, encourages the creation of networks of alliances among institutions from different sectors, that the business logic be introduced into the social operation. In this sense, agreements have been signed with different administrations (City Councils, Regional Ministries, etc.) that have strengthened the relationships with the service providers and stevedoring companies, seeking operating efficiency, and actions have been coordinated, aimed at workers, users, clients, and citizens of A Coruña, who are the ones who receive the results of the port activity and the management of the Port Authority. The chapters that follow provide extensive details on these activities.

But we feel that there is still a lot of work to do, because we cannot understand this management model as a transaction relationship in which something is given in exchange for something, on the contrary, we have to work towards a whole, to combine the contributions from each agent to reach a work methodology that makes it possible to achieve economic efficiency without reducing social efficiency, and vice-versa.

Lastly, I would like to thank all those who have participated in some way in the development of these activities and encourage them to achieve this objective, which, in addition to strengthening the Port Authority, will also, I think, fundamentally strengthen people.





## bienvenido al Puerto de A Coruña

EN ESTE CAPÍTULO SE PRESENTA  
EL PUERTO DE  
A CORUÑA, LA VISIÓN DE SU  
FUTURO Y EL ANÁLISIS DE SUS  
ASPECTOS RELEVANTES  
DURANTE 2007.

GRI2.5\_ Número de países  
donde la organización opera.

GRI2.5\_ Number of  
countries where the  
organization operates.

\_Han transcurrido ciento treinta años desde la creación de la Junta del puerto, transformada en 1993 en Autoridad Portuaria, que ha sido la encargada de construir el actual puerto de A Coruña, un moderno puerto polivalente situado al Noroeste de España (GRI2.5), con 108 Ha de superficie terrestre y 258 Ha de aguas abrigadas, que cuenta con más de 4.500 metros de muelles de atraque comerciales, entre los que destacan por sus características el muelle del Centenario Norte con 639 m de longitud y un calado de 16,5 m y el Terminal petrolero, que cuenta con cuatro puestos de atraque, para buques de hasta 120.000 TPM.

Pero la infraestructura no basta. En la Autoridad Portuaria sabemos que el potencial de crecimiento y desarrollo del puerto de A Coruña depende de su capacidad de establecer y mantener relaciones duraderas con sus grupos de interés. Esta necesidad de atraer socios a largo plazo supone un desafío

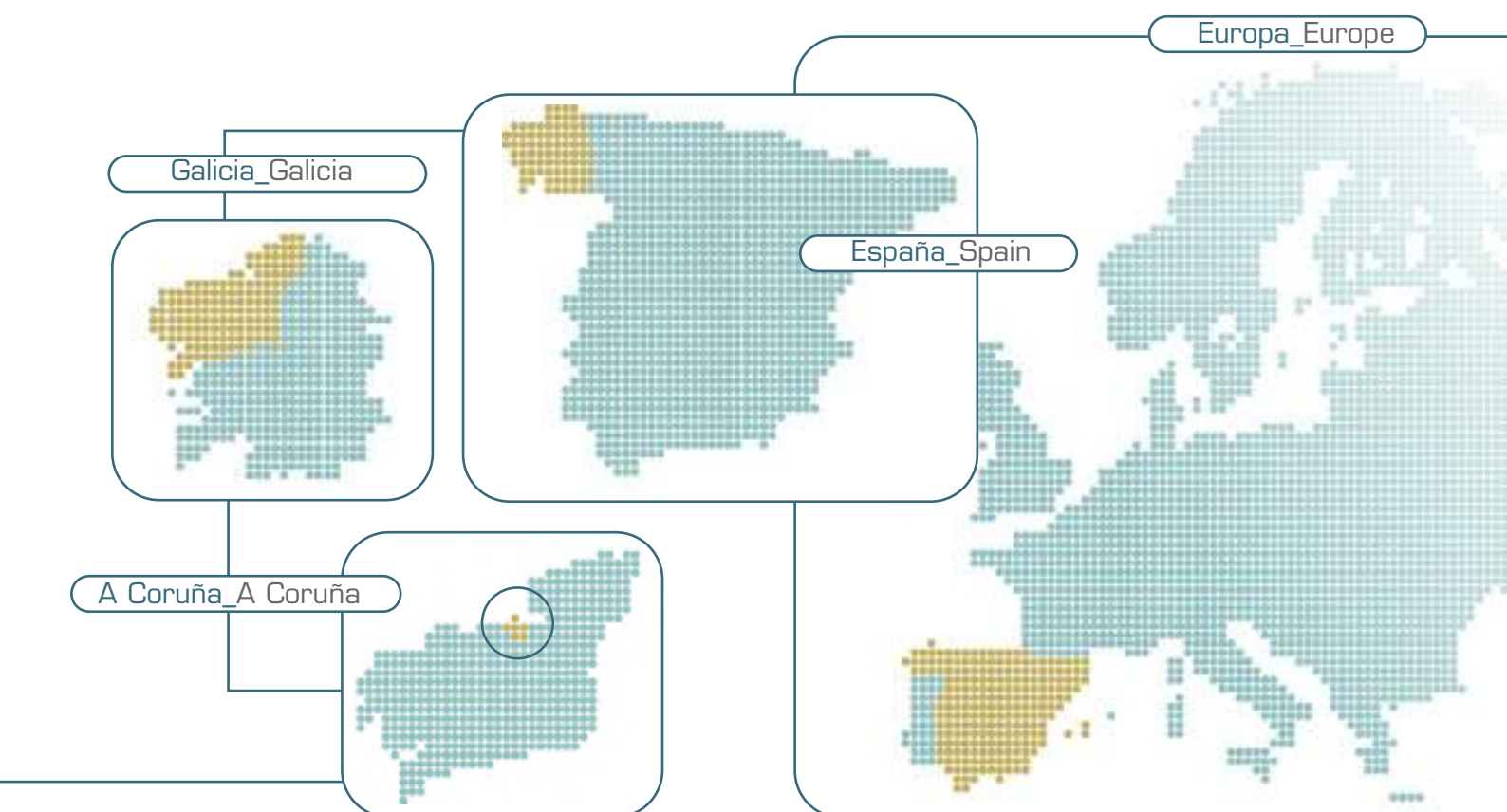
# 03\_

# welcome to the A Coruña Port

THIS CHAPTER INTRODUCES THE A CORUÑA PORT, ITS OUTLOOK ON THE FUTURE, AND ANALYZES ITS MOST SIGNIFICANT ASPECTS IN 2007.

One hundred and thirty years have passed since the creation of the Port Board, which became the Port Authority in 1993, which was responsible for building the present port in A Coruña, a modern, multi-purpose port located in northwest Spain (61°12'51"), with 108 Ha of land and

258 Ha of protected water, with more than 4,500 meters of commercial docks, one of the most important of which is the Centenario Norte dock, 639 m long and a depth of 16.5 m, and the Oil tanker terminal, which has four docking stations, for ships of up to 120,000 DWT.



La gestión económica de las Autoridades Portuarias se realizará en un marco de desarrollo sostenible que velará por la protección y conservación medioambiental, por la adecuada integración de los puertos en las ciudades de su entorno y por la conservación del Patrimonio Histórico Español afecto al servicio de los puertos.

The economic management of Port Authority is carried out within a framework of sustainable development that ensures environmental conservation and protection, proper integration of ports into the cities that surround them, and the conservation of Spain's Historic Heritage that is affected by the service of the ports.

para la organización: debe de ocuparse de los aspectos sociales, económicos y ambientales de su actividad; de aquellos aspectos, en suma, que representan riesgos potenciales para la percepción social y la reputación de su imagen y, por tanto, para el valor del propio puerto. Además, como administración pública tiene la facultad de proporcionar un marco adecuado para que las empresas del puerto cambien sus comportamientos, teniendo estas el reto de ser capaces de aprovechar las oportunidades que el paradigma de la sostenibilidad les ofrece: políticas ambientales y sociales responsables no suponen un freno alguno al crecimiento económico de

las empresas, antes al contrario, hacen de la reputación, de la innovación tecnológica y de la ecoeficiencia factores de competencia claves en los distintos sectores.

Aun siendo conscientes de que algunos de los principales conceptos de nuestra Responsabilidad Social, como son la transparencia, la participación de los ciudadanos, los principios de buena fe y de confianza legítima, están contenidos en nuestro marco regulatorio común como Administración Pública<sup>1</sup>, y que el desarrollo sostenible, como marco de la gestión económica del puerto, es una exigencia de nuestro marco regulatorio sectorial<sup>2</sup>, consideramos la RSE co-

mo un medio para asumir internamente el compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con la sociedad (sus grupos de interés) y con su entorno ambiental, integrando las recomendaciones de la Comisión Europea en su Comunicación sobre una política portuaria europea<sup>3</sup>, que sitúa, entre los desafíos a los que se enfrentan los puertos “la necesidad de establecer un diálogo periódico entre las partes interesadas sobre el rendimiento y desarrollo de los puertos”, así como adoptar “un enfoque basado en el diálogo con las partes interesadas que pueda ayudar a garantizar la sostenibilidad de las actividades portuarias”.

Se trata, por tanto, de convertir en ventajas y oportunidades escenarios que hasta el momento se consideraban como dilemáticos, detectando las tendencias tanto sociales y de mercado como regulatorias, anticipándose a ellas identificando los riesgos para la reputación tanto de la propia Autoridad Portuaria como de los diferentes operadores que desarrollan su actividad en el recinto portuario, y transformando su interrelación con el medio social y ambiental en uno de los recursos que faciliten su crecimiento y la excelencia en su explotación.

But infrastructure is not enough. At the Port Authority, we know that the A Coruña Port's potential for growth and development depends on its ability to establish and maintain lasting relationships with its stakeholders. This need to attract long-term partners poses a challenge to the organization: it must concern itself with the social, economic, and environmental aspects of its activity-the aspects that together represent potential risks to how the company is perceived by society and the reputation of its image, and consequently the value of the port itself. Also, as a public administration, it can provide a suitable framework to allow the companies in the port to change their behaviour, with the companies challenged to take advantage of the opportunities that sustainability offers: responsible social and environmental policies do not slow economic growth of companies in regard to the competition, but make reputation, technological innovation, and eco-efficiency into key factors in competition in the different sectors.

Even being aware that some of the main concepts of our Social Responsibility, such as transparency, citizen participation, the principles of good faith and legitimate trust are contained in our regulatory framework as a Public Administration<sup>1</sup>, and that sustainable development, as a framework of the economic management of the port, is a requirement of the regulatory framework of our sector<sup>2</sup>, we consider CSR to be a way for the A Coruña Port Authority to internally as-

sume its commitment with society (its stakeholders) and its environmental surroundings, integrating the recommendations of the European Commission in its Announcement on European port policy<sup>3</sup>, which poses, among the challenges facing ports "the need to establish periodic dialog among the interested parties on the performance and development of ports", and to adopt "a focus based on dialog with the interested parties to help guarantee the sustainability of port activities".

The goal is therefore to convert scenarios considered up to now to be dilematic into advantages and opportunities, detecting social, market, and regulatory trends and anticipating them by identifying the risks for the reputation of both the Port Authority and the different operators that carry out their activities in the port facilities, and transforming its relationships with the social and environmental surroundings into one of the resources to facilitate its growth and excellence in operation.

Para la Autoridad Portuaria de A Coruña, su Responsabilidad Social como Empresa se orienta a alcanzar un crecimiento sostenible para el puerto, a la preservación del capital financiero, social y ambiental a largo plazo de A Coruña, e implica la integración en la toma de decisiones empresariales de los intereses genuinos de los grupos de interés a los que la Autoridad Portuaria rinde cuentas mediante esta memoria.

For the A Coruña Port Authority, its Corporate Social Responsibility is aimed at achieving sustainable growth for the port, while preserving the long-term financial, social, and environmental capital of A Coruña, and involves the integration the genuine interests of the stakeholders to which the Port Authority is addressing this report, into the process of making business decisions.

## \_nuestra historia

\_La historia del puerto de A Coruña está vinculada al crecimiento de la actividad industrial y comercial de la ciudad en la que se encuentra enclavado. De unas pequeñas instalaciones de abrigo en el promontorio de la Ciudad Vieja, de donde en 1520 partió Carlos I de España para coronarse como Carlos V, Emperador de Alemania, el puerto creció paralelamente a la ciudad extendiéndose por la ensenada. En el siglo XVIII, los proyectos defensivos de Montañigú y Giannini permiten el actual desarrollo de los jardines de Méndez Núñez, y entre finales del siglo XIX y principios del XX, los trabajos de D. Celedonio de Uribe y D. Eduardo Vila configuran la actual dársena de La

Marina, de la cual celebramos su centenario en 2007. El puerto pesquero de La Palloza, con los muelles del Este y Calvo Sotelo, cierran la dársena existente a mediados del siglo XX.

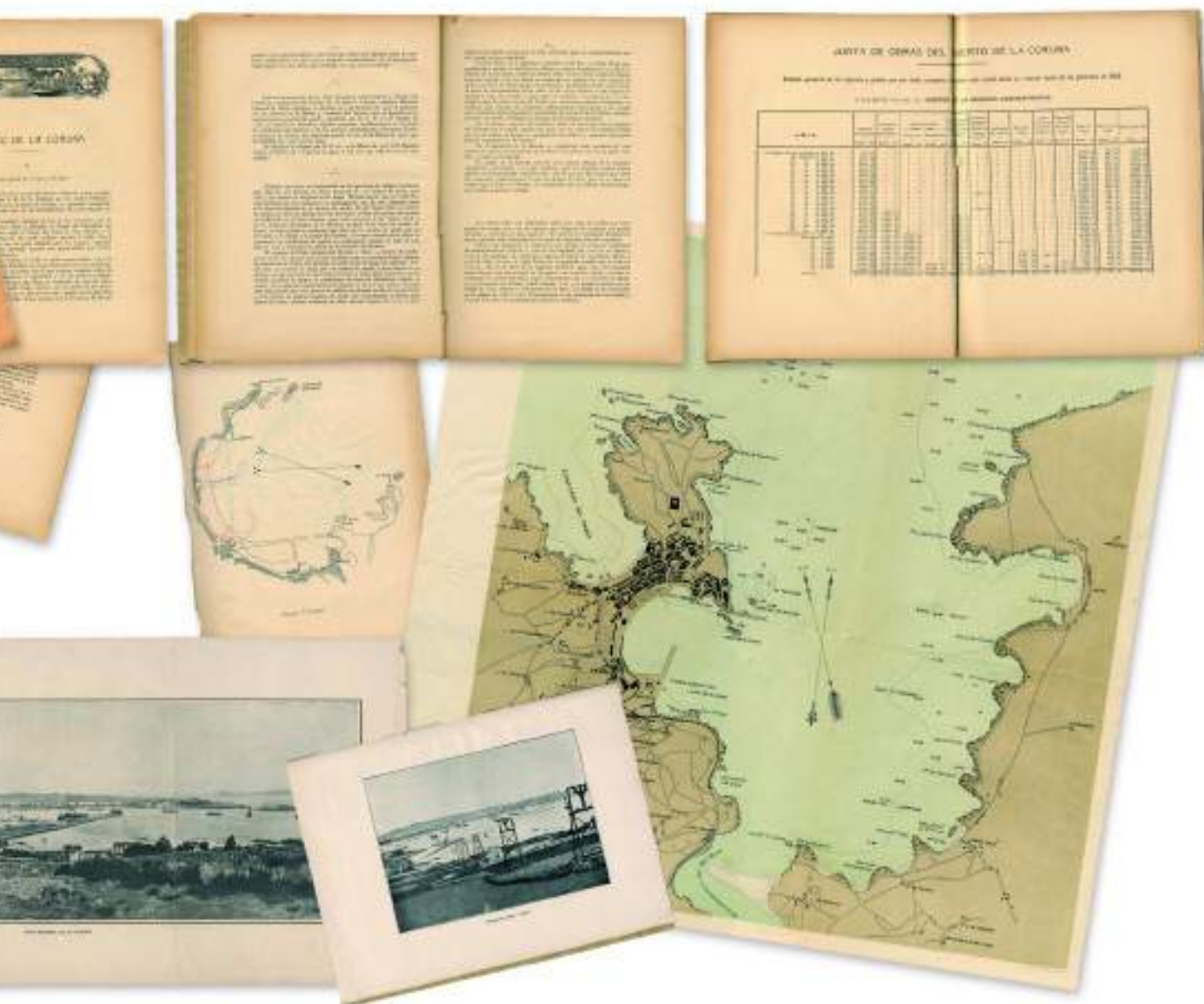
Sin embargo, no será hasta finales de los años 60 del siglo pasado cuando, bajo la presidencia de D. Pedro Barrié, se construyen el dique de abrigo y la terminal de Petroliber, que permiten el despegue comercial de nuestro puerto. Finalmente, en los años 80, la construcción del muelle del Centenario y la nueva dársena de Oza, bajo la dirección de D. José Luis López Páramo, dan forma al puerto actual en su máximo desarrollo.



## 03\_1

## \_our history

\_The history of the A Coruña port is tied to the growth in the commercial and industrial growth of the city in which it is located. From small facilities sheltered by the promontory of the Old City, from where Charles I of Spain departed in 1520 to be crowned Charles V, Emperor of Germany, the port has grown in parallel with the city, extending along the bay. In the 18<sup>th</sup>



century, the defensive projects of Montaigú and Giannini allowed the development of what are today the Méndez Núñez gardens, and between the end of the 19<sup>th</sup> and beginning of the 20<sup>th</sup> century, the work of Celedonio de Uribe and Eduardo Vila shaped the current Marina basin, which celebrated its centennial in 2007. The Palloza fishing port, with the East and Cal-

vo Sotelo piers, closed the existing wharf in the middle of the 20<sup>th</sup> century.

However, it was not until the end of the 1960s when the seawall and Petroliber terminal were built, under president Pedro Barrié, allowing the commercial liftoff of our port. Finally, in the 1980s, the construction of the Centenario pier

and the new Oza basin, under the direction of José Luis López Páramo, gave shape to the current port at its maximum point of development.

## \_presente y futuro de la Autoridad Portuaria de A Coruña:

### visión y valores del Puerto de A Coruña

La visión de la Autoridad Portuaria es ser el gran puerto industrial y logístico del noroeste de la península ibérica. Nuestros valores estratégicos son el servicio al cliente, la protección del medio ambiente, proporcionar valor a la sociedad y bienestar a nuestros trabajadores, actuando con honestidad.

\_El puerto de A Coruña es un enclave logístico especializado en el intercambio de modo de transporte marítimo y terrestre para mercancías con origen y destino el noroeste de la península ibérica. Nuestra visión (GRI4.8) es ser el gran puerto industrial y logístico del noroeste de la península ibérica. Los valores estratégicos de la Autoridad Portuaria son el servicio al cliente, la protección del medio ambiente, proporcionar valor a la sociedad y bienestar a nuestros trabajadores, actuando con honestidad. Estos valores deben ser reconocibles por nuestros grupos de interés, y constituyen nuestros compromisos con cada uno de ellos.

Aspiramos, a medio plazo, a aumentar nuestro hinterland competitivo y convertirnos, además, en un enclave logístico para los tránsitos y transbordos maríti-

mos de productos con origen o destino la fachada atlántica europea, así como aumentar nuestra capacidad de penetración en la península ibérica. Para conseguirlo, pretendemos mejorar la competitividad de nuestros clientes trabajando con los mejores prestadores de servicios portuarios, fomentando la inversión privada en nuestro puerto, mejorando la coordinación entre los distintos agentes y facilitándoles el apoyo técnico necesario para diseñar su crecimiento en nuestro entorno.

Nuestros esfuerzos se dirigen a la generación de espacios que permitan el desarrollo de la mercancía general y, en particular, del movimiento de contenedores. Consideramos esencial mejorar la coordinación entre los distintos agentes posibilitando el tránsito rápido de la mercancía por el puerto.



03\_2

GRI4.8. Declaraciones  
de misión y valores  
desarrolladas internamente.



The Port Authority's vision is to become the large industrial and logistics port of the north-western Iberian Peninsula. Our strategic values are customer service, environmental protection, providing value to society, and well-being for our workers, acting honestly.

## \_present and future of the A Coruña Port Authority:

### vision and values of the A Coruña Port

GRI4.8 Internally developed statements of mission or values.

\_The A Coruña port is a logistics complex specialized in the interchange between sea and land transport of cargo coming from or going to the north-western part of the Iberian Peninsula. Our vision <sup>(GRI4.8)</sup> is to become the large industrial and logistics port of the north-western Iberian Peninsula. The strategic values of the Port Authority are customer service, environmental protection, providing value to society, and well-being for our workers, acting honestly. These values must be recognizable to our stakeholders, and constitute our commitment to each one of them.

Over the medium-term, we hope to increase our competitive hinterland and also become a logistics complex for maritime transit and transfers of products coming from and going to the European Atlantic coast,

and to increase our penetration capacity in the Iberian Peninsula. To achieve this, we intend to improve the competitiveness of our clients by working with the best providers of port services, promoting private investment in our port, improving coordination among the different agents, and facilitating the technical support required to design their growth in our facilities.

Our efforts are aimed at generating spaces that allow the development of general cargo; specifically the movement of containers. We feel that it is essential to improve the coordination among the different agents, facilitating fast cargo transit through the port.

We want to optimize the resources assigned to the movement of bulk liquids, with the goal of increasing the tankage to handle

Queremos optimizar los recursos asignados al movimiento de los graneles líquidos teniendo como objetivo potenciar los tancajes destinados a atender tanto a los tráficos energéticos como al sector agroganadero y alimentario.

Queremos continuar siendo líderes en el movimiento de graneles sólidos para lo que facilitaremos el apoyo tecnológico necesario para conseguir que las operaciones se desarrollen respetando el medio ambiente y de forma que nuestros clientes puedan planificar y desarrollar sus intercambios de mer-

cancías de la forma más eficiente posible.

Queremos conseguir que la compra de pescado (centrales de compras, exportadores mayoristas y minoristas) pueda crecer, optimizar la operación reduciendo los acarreos desde lonja y disponer de espacio suficiente para el procesamiento de pescado.

Pretendemos potenciar el tráfico de cruceros aprovechando las nuevas oportunidades que nos ofrece la remodelación de nuestra fachada marítima.

Queremos crecer en el sector como puerto de escala mejorando la calidad de nuestros servicios y la seguridad en las operaciones y potenciar el ocio náutico-deportivo del entorno metropolitano así como la mejora de los servicios al buque.

Todas estas aspiraciones como puerto son respuesta a las demandas del sector y de los agentes económicos, sociales e institucionales a los que servimos.





both energy traffic as well as the food and agricultural-livestock sectors.

We want to maintain our position as leaders in the movement of bulk solids, and to do this, we will facilitate the technological support needed to ensure that operations are carried out respecting the environment and so that our clients can plan and develop their cargo exchanges as efficiently as possible.

Our goal is to see that the fish market is able to grow (purchasing centres, retailers and wholesale exporters), and optimize operations by reducing portage from the market and providing sufficient space for processing of the fish.

We intend to encourage cruise ship traffic by taking advantage of the new opportunities offered by the remodelling of our seafront.

We want to grow as a stopover port, improving the quality of our services and safety in operations, and encouraging nautical sport leisure activities in the metropolitan areas, and improving ship services.

All of these aspirations as a port are in response to the demands of the sector and of the economic, social and institutional agents that we serve.



## \_rendición de cuentas

1\_ Se emplea el término relevancia como traducción de *materiality*.

\_Para la redacción de esta memoria, efectuada íntegramente dentro de la Autoridad Portuaria de A Coruña mediante la implicación de todos sus departamentos, se han seguido aplicando los principios estándar AA1000 AS de AccountAbility, y se han seguido las recomendaciones de la guía de la Global Reporting Initiative

en su versión G3. Global Reporting Initiative ha revisado y calificado la memoria como A<sup>+</sup>.

La Memoria de Sostenibilidad 2007 de la Autoridad Portuaria de A Coruña está enteramente orientada a informar a sus grupos de interés sobre aquello que les preocupa, o sobre aquello que les genera expectativas e intereses razonables. G3 de GRI entiende por grupo de interés a aquellas entidades o individuos a los que pueden afectar de manera significativa las actividades y servicios de la Autoridad Portuaria, y cuyas acciones pueden afectar dentro de lo razonable a la capacidad de la Autoridad Portuaria de A Coruña para desarrollar con éxito sus estrategias y alcanzar sus objetivos. Entre los grupos de interés se incluyen a aquellas entidades o individuos

## 03\_3

La Norma AA1000 AS fue publicada en 2003 para asegurar la calidad y credibilidad de los compromisos, actuaciones e informes de sostenibilidad mediante la aplicación de los principios de relevancia<sup>1</sup>, exhaustividad y receptividad:

**RELEVANCIA**\_La Autoridad Portuaria de A Coruña informará sobre aquellos aspectos e indicadores que reflejen impactos significativos (aquellos considerados suficientemente importantes como para necesitar una gestión activa por parte de la Autoridad Portuaria) sociales, ambientales y económicos o sobre aquellos que podrían ejercer una influencia sustancial sobre sus grupos de interés.

**EXHAUSTIVIDAD**\_La extensión de la memoria, los aspectos e indicadores considerados deben ser suficientes para reflejar los impactos sociales, económicos y ambientales significativos y para permitir que los grupos de interés puedan evaluar el desempeño de la Autoridad Portuaria de A Coruña durante 2007.

**RECEPTIVIDAD**\_Se analizará si la Autoridad Portuaria de A Coruña ha dado respuesta a las preocupaciones e inquietudes de sus grupos de interés y ha comunicado adecuadamente las respuestas dadas.

## \_ accountability

\_ In order to produce this report, carried out comprehensively within the A Coruña Port Authority and with the involvement of all its departments, the AA1000AS Assurance Standard of Accountability has been applied and the G3 profile of the recommendations of the Global Reporting Initiative has been followed. The Global Reporting Initiative has given this report a grade of A<sup>+</sup>.

The 2007 Sustainability Report of the A Coruña Port Authority is aimed entirely at informing its stakeholders in regard to the aspects that concern them or that generate reasonable expectations and interest in them. According to G3 in the GRI, a stakeholder is defined as entities or individuals that can reasonably be expected to be significantly affected by the activities and services of the Port Authority; and whose actions can reasonably be expected to affect the ability of the A Coruña Port Authority to successfully implement its strategies and achieve its objectives. This includes entities or individuals whose rights under law or international conventions provide them with legitimate claims vis-à-vis the organization. The process of identification and the relationships of the stakeholders of the A Coruña Port Authority are described in the chapter on "The Lighthouse of a City".

The application of the AA1000 AS methodology makes it possible to identify, in terms of the main concerns of our stakeholders (see "The Lighthouse of a City", page

79), the most significant aspects (GRI3.5) within the context of the A Coruña Port Authority's social responsibility, by evaluating the risk to the Port Authority's reputation (by increasing probability of harm) and its maturity according to our stakeholders (GRI4.17) (from emerging aspects to consolidated aspects), of the activities of providing port services covered in the report (see page 75).

The AA1000 AS Standard was published in 2003 to guarantee the quality and credibility of sustainability commitments, actions, and reports by applying the principles of materiality, exhaustiveness, and receptivity:

**MATERIALITY**\_The A Coruña Port Authority will report the aspects and indicators that reflect significant social, environmental, and economic impacts (those that are considered important enough to require active management by the Port Authority), or those aspects that could have a substantial influence on its stakeholders.

**EXHAUSTIVENESS**\_the scope of the report, the aspects and indicators covered must be sufficient to reflect the significant social, economic, and environmental impacts to allow stakeholders to evaluate the A Coruña Port Authority's performance in 2007.

**RECEPTIVENESS**\_the report will analyze whether the A Coruña Port Authority has responded to the concerns of its stakeholders and has properly informed them of those responses.



GRI3.5\_ Process for defining report content.

GRI4.17\_ Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement.

GRI3.5\_ Proceso de definición del contenido.

GRI4.17\_ Principales preocupaciones y aspectos de interés surgidos de la participación de los grupos de interés.

GRI4.14\_ Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.

GRI4.15\_ Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.

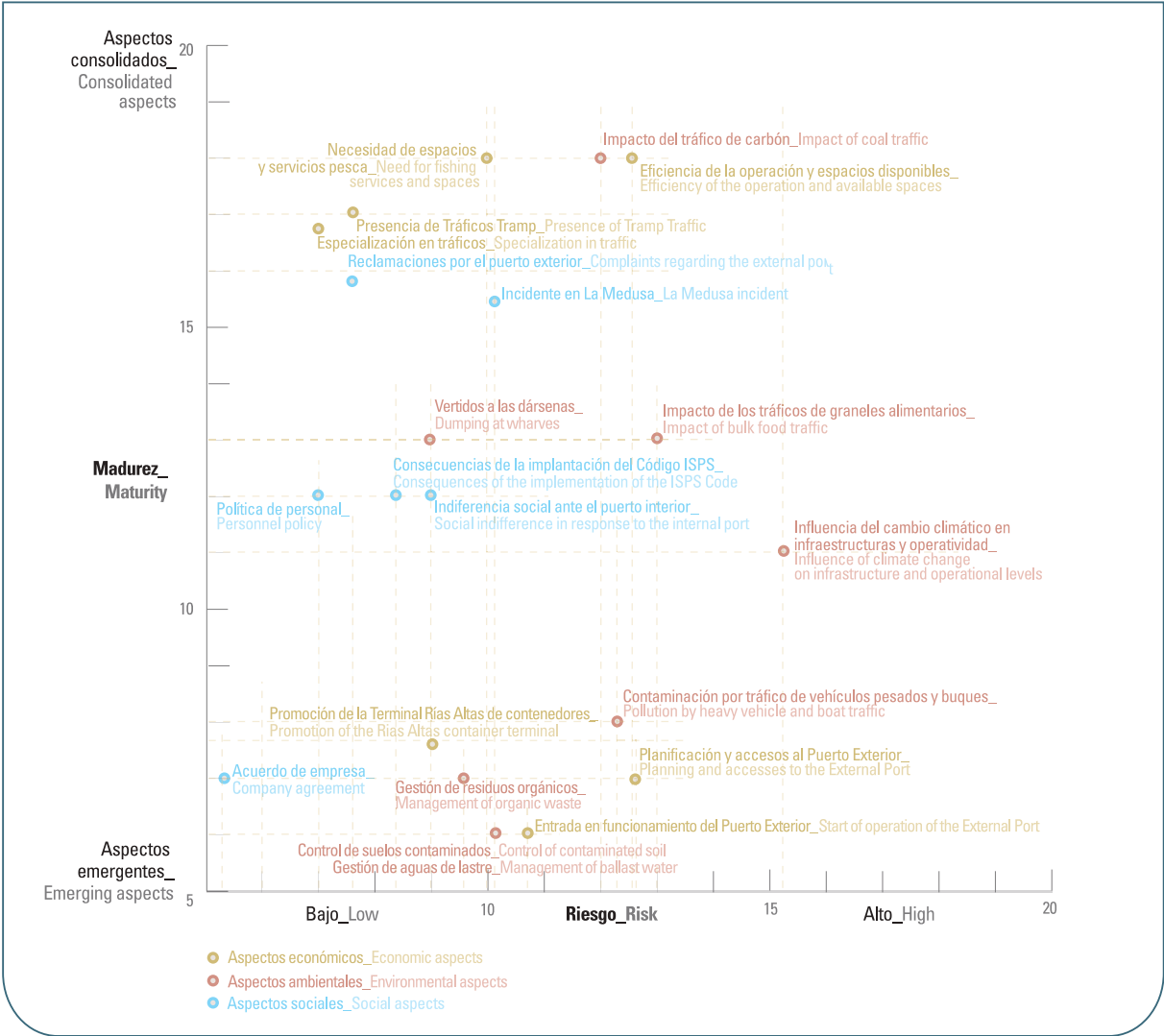
GRI4.16\_ Enfoques adoptados para la inclusión de grupos de interés.

cuyos derechos provenientes de una ley o un acuerdo internacional les proporcionan la posibilidad de presentar con total legitimidad determinadas exigencias a la organización. El proceso de identificación y la relación de los grupos de interés de la Autoridad Portuaria se describe en el capítulo “El Faro de una ciudad”.

La aplicación de la metodología AA1000 AS permite identificar, sobre las principales preocupaciones de nuestros grupos de interés (véase “El Faro de una ciudad”, página 78), los aspectos más relevantes (GRI3.5) en el

contexto de la responsabilidad social de la Autoridad Portuaria de A Coruña, mediante un ejercicio de evaluación del riesgo para la reputación de la Autoridad Portuaria (de menor a mayor probabilidad de perjuicio) y de su madurez según nuestros grupos de interés (GRI4.17) (de aspectos emergentes a aspectos consolidados), de

gráfico de relevancia\_materiality graph



las actividades de prestación de servicios portuarios considerados en la cobertura de la memoria (véase página 74).

Como se comprueba en el gráfico de relevancia, un aspecto que merece una atención constante por su importancia económica y social y su madurez es la eficiencia en la operación portuaria por la restricción de espacios. La misma atención merecen la gestión del tráfico de carbón, la necesidad de espacios y servicios de pesca, evitar la repetición del incidente de "La Medusa",

la influencia del cambio climático en las infraestructuras y su operatividad y las reclamaciones sobre el puerto exterior, fundamentalmente por su repercusión social. (GRI4.14, GRI4.15 y

GRI4.16) Los aspectos de índole económica, en amarillo, son motivo de preocupación fundamentalmente por los miembros de la comunidad portuaria de A Coruña (véase página 132) y nuestros clientes; aquellos de índole social, en azul, inquietan más a los trabajadores de la Autoridad Portuaria y a los ciudadanos de A Coruña. Por último, los posibles impac-

tos ambientales, en rojo, son también causa de inquietud de los ciudadanos de A Coruña y de nuestros clientes. El grupo de interés de las Administraciones e Instituciones públicas se preocupa por todos aquellos aspectos que exigen una decisión por su parte.

Sobre todos y cada uno de los aspectos identificados en la matriz de relevancia se proporciona información en la descripción de cada unidad de negocio en el capítulo sobre creación de valor y en el capítulo "Rolando el viento".

**GRI4.14\_** List of stakeholder groups engaged by the organization.

**GRI4.15\_** Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage.

**GRI4.16\_** Approaches to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group.

As shown by the materiality graph, one aspect that deserves constant attention due to its economic and social importance, and its maturity, is the efficiency of port operation by restricting spaces. The same focus should be given to management of coal traffic, the need for fishing services and spaces, avoiding the repetition of the "La Medusa" incident, the influence of climate change on infrastructure and its operational levels, and the complaints regarding the external port, mainly in respon-

se to its social repercussions. (GRI 4.14, GRI 4.15 and GRI 4.16) The aspects of an economic nature, marked in yellow, are a concern mainly of the members of the A Coruña port community (see page 133) and our clients. The social aspects, marked in blue, are more a concern of the Port Authority's workers and the citizens of A Coruña. Lastly, the possible environmental impacts, marked in red, are also a concern of the citizens of A Coruña and our clients. The Public Institutions and Administrations stakeholder is concerned with all of the aspects that require a decision on its part.

Information is provided on each and every one of the aspects identified in the materiality graph in the description of each business unit in the chapter on creating value and in the chapter "Turning windward".

# avistando el Puerto de A Coruña:

## síntesis de la memoria

2. Se emplea la expresión  
rendición de cuentas  
como traducción de  
*accountability*.

EN ESTE APARTADO SE  
PRESENTA COMO ESTÁ  
ORGANIZADA LA MEMORIA DE  
RESPONSABILIDAD SOCIAL DE  
LA AUTORIDAD PORTUARIA DE  
A CORUÑA.

La estructura de la memoria tiene la finalidad de asegurar la calidad de la información proporcionada según la cobertura descrita en “Dársenas y muelles”. En cada capítulo se han reflejado los problemas existentes, los dilemas enfrentados, los riesgos asumidos y las soluciones aportadas, revelando las luces y las sombras de la gestión del puerto de A Coruña.

Su carácter anual (GRI 3.3), apoyada en la elaboración de sus esta-

dos financieros, permitirá evaluar el compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con el desarrollo sostenible y su evolución.

Cada capítulo aborda un elemento representativo del enfoque GRI. El capítulo “Llegando a buen puerto” está dedicado principalmente a describir el perfil de la organización, sus competencias y sus órganos de gobierno. El capítulo “Dársenas y muelles” trata de los parámetros de la memoria: su perfil, alcance y cobertura.

El capítulo “El Faro de una ciudad” dedicado a los grupos de interés, explica los procedimientos de identificación de estos. En el capítulo “Rolando al viento” se habla de sus expectativas, de las iniciativas de comunicación y colaboración emprendidas y los compromisos asumidos.

También en “Rolando el viento” y en los capítulos “Un pelícano en A Coruña” y “Recibiendo pasajeros, moviendo mercancías”, se trata sobre el desempeño de la Autoridad Portuaria en las tres dimensiones de la sostenibilidad, y se

# 04\_

GRI 3.5. Proceso de  
definición del contenido.

GRI 3.1. Periodo cubierto.

GRI 3.3. Ciclo de  
presentación de memorias.



GRI 3.5\_ Process for  
defining report content.

GRI 3.1\_ Reporting period.

GRI 3.3\_ Reporting cycle.

# the A Coruña Port sighted:

## report summary

### THIS SECTION DESCRIBES HOW THE A CORUÑA PORT AUTHORITY'S SOCIAL RESPONSIBILITY REPORT IS ORGANIZED.

La redacción (GRI3.5) de esta memoria se contempla también como un diagnóstico inicial del desempeño de la Autoridad Portuaria de A Coruña en materia de sostenibilidad hasta 2007 y como un ejercicio de rendición de cuentas<sup>2</sup> de sus actuaciones durante 2007 (GRI3.1) en la triple vertiente del desarrollo sostenible y desde la triple perspectiva de un puerto que es eslabón en las cadenas logísticas de transporte, infraestructura civil y generador de valor añadido<sup>IV</sup>.

The preparation (GRI3.5) of this report is also considered to be a preliminary diagnosis of the A Coruña Port Authority's performance in the area of sustainability up to 2007, and as an exercise in accountability for its actions during 2007 (GRI3.1) in the three facets of sustainable development and the triple perspective of a port that serves as the link in the logistics chains of transport, civil infrastructure, and as a generator of added value<sup>IV</sup>.

The report is structured in order to ensure the quality of the information provided according to the boundary described in "Wharves and piers". Each chapter covers the existing problems, the dilemmas faced, risks assumed, and solutions provided, revealing both the light and shadow of the management of the A Coruña port.

Its annual nature (GRI3.3), supported on the preparation of its financial reports, will make it possible to evaluate the A Coruña Port Authority's commitment to sustainable development and its evolution.

Each chapter covers an element in the GRI focus. The chapter "Safely into port" is mainly devoted to describing

describen el enfoque de gestión adoptado, los desafíos hallados o intuitos y las respuestas dadas.

A lo largo de cada capítulo se valoran mediante la aplicación de protocolos normalizados (véase

capítulo sobre metodologías de cálculo, página 322) los indicadores necesarios de los últimos tres años, explicando su cobertura.

El compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con las generaciones futuras viene descrito en el capítulo “Nuevos Rumbos”.

Habiendo sido el ejercicio 2007 un año especialmente significativo para la Autoridad Portuaria de A Coruña por las muy diversas iniciativas que se han puesto en marcha y que, de hecho, han supuesto una redefinición de su estrategia de futuro, a continuación se señalan algunos de los aspectos y cuestiones más sobresalientes, hechos destacados que han perseguido alcanzar un compromiso decidido con el desarrollo sostenible del puerto.





the organization's profile, its responsibilities, and its organs of government. The chapter "Wharves and piers" covers the parameters of the report: its profile, scope, and boundary.

The chapter "The Lighthouse of a City" devoted to the stakeholders explains the procedures for identifying the sta-

keholders. The chapter "Turning windward" discusses the A Coruña Port Authority's expectations, communication and collaboration initiatives, and the commitments it has taken on.

Also in "Turning windward" and in the chapters "A pelican in A Coruña" and "Boarding passengers, moving cargo", we cover the performance of the A Coruña Port Authority in the three areas of sustainability and the management focus adopted, the challenges encountered or detected, and the responses given are described.

Each chapter applies standardized protocols (see the chapter on calculation methodologies, page 323) to evaluate the

necessary indicators from the last three years, explaining their boundary.

The A Coruña Port Authority's commitment to future generations is described in the chapter "New Courses".

2007, having been an especially important year for the A Coruña Port Authority because of the wide variety of initiatives that were begun and have in fact meant a redefinition of its strategy for the future, of which some of the more noteworthy aspects and issues are shown below, which are noteworthy achievements during 2007 that have been pursuant to attaining a solid commitment of sustainable development of the port.



## \_el 2007 económico: hechos destacados

terialización del endeudamiento financiero necesario para la ejecución de las obras de las nuevas instalaciones en Punta Langosteira, utilizando los primeros 12,9 millones de euros del crédito formalizado con el Banco Europeo de Inversiones por una cantidad total de 130 millones de euros.

\_En primer lugar hay que destacar la marcha de los trabajos de las nuevas instalaciones en Punta Langosteira, en el municipio de Arteixo, con una primera campaña crucial, al haberse iniciado la construcción del dique principal y alcanzado el punto de 804 metros del total de 3.354 con los que contará una vez finalizada su construcción.

En 2007 se iniciaron las primeras reuniones para la determinación de los nuevos usos de los espacios que quedarán liberados de la actividad portuaria por una comisión compuesta por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña.

Por otra parte, también en el ejercicio 2007 comienza la ma-

En el año 2007 podemos destacar como hechos más relevantes desde el punto de vista económico los siguientes:

\_ Aumento del beneficio en un 27% pasando de los 7,141 millones de euros a los 9,072 millones de euros.

\_ Incremento de los ingresos de explotación, pasando de 21,4 millones de euros a 23,2 millones de euros, una mejora del 8,1%.

\_ El EBITDA durante el año 2007 ha aumentado en un 11,4 % con respecto al 2006.

\_ El resultado financiero aumentó en un 31,5 % durante el ejercicio 2007.

## \_the 2007 economic year: highlights

\_ En referencia a los gastos se han reducido en un 0,3% los de explotación, y en un 1,2% los gastos de servicios exteriores.

En materia de organización interna se ha puesto en marcha la gestión por unidades de negocio, a cuya exposición dedicamos un capítulo especial. También la certificación del sistema de calidad, aprobado por Lloyd's Register Quality Assurance Limited Operaciones España mediante las auditorias favorables realizadas los meses de febrero y marzo de 2007, ha sido un elemento relevante en la mejora de la prestación de los servicios portuarios y la evaluación de proveedores.

\_One of the first highlights is the progress of the work on the new port at Punta Langosteira, in the municipality of Arteixo, with a crucial first phase, having begun construction of the main breakwater, with 804 meters of the eventual total length of 3,354 meters completed.

In 2007, the first meetings were held of a commission made up of the Ministry of Development and the A Coruña City Council to determine the uses of the spaces that will no longer be occupied by port activity.

Also, 2007 saw the start of the formalization of the debt required to carry out the works for

the new facilities at Punta Langosteira, using the first 12.9 million euros of credit signed with the European Investment Bank for a total of 130 million euros.

The following were some of the other important economic aspects of 2007:

\_ Profits increased by 27%, from 7,141 million euros to 9,072 million euros.

\_ Increased operating earnings, from 21.4 million euros to 23.2 million euros, an 8.1% improvement.

\_ EBITDA for 2007 increased 11.4% with respect to 2006.

\_ The financial results increased 31.5% in 2007.

\_ In reference to expenses, operating expenses dropped 0.3% and external service expenses by 1.2%.

In terms of internal organization, management by business units was implemented, and is covered by a special chapter. Also, the certification of the quality system, approved by Lloyd's Register Quality Assurance Limited Operaciones España through favourable audits carried out in February and March 2007, was an important element in the improvement in the provision of port services and supplier evaluation.

## \_el 2007 social: hechos destacados

\_Consecuencia de las elecciones sindicales en la Autoridad Portuaria, se resolvió crear en 2007 el Comité de Recursos Humanos, designando como componentes del mismo a distintos cargos de la Organización y con el objetivo de conocer y deliberar sobre todos los temas que afectan a los derechos y obligaciones de los empleados de la Autoridad Portuaria con respecto a la empresa, encargándose además de la negociación con el Comité de Empresa y otras comisiones de trabajo.

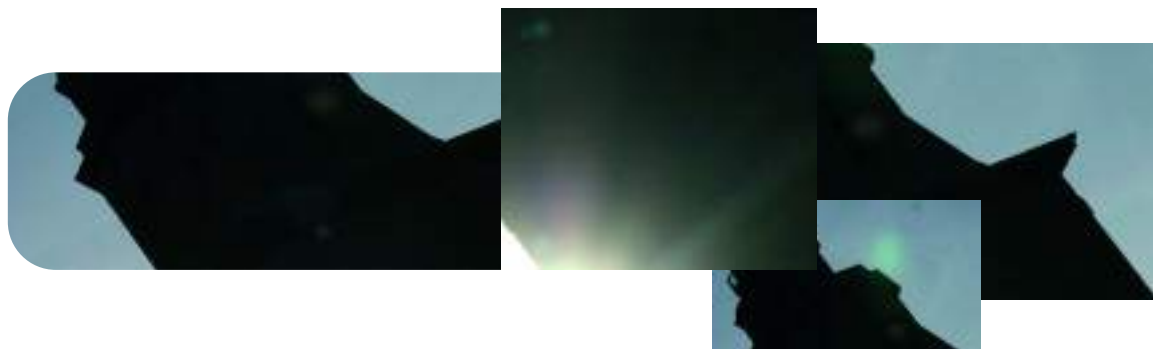
También en materia de gestión de recursos humanos y dentro del proceso de implantación de la Responsabilidad Social de la Empresa, en 2007 se pusieron en marcha distintos programas y actividades destinados a fomentar el compromiso personal y profesional de los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña (véase capítulo "Roldando el viento", página 80).

Tras el accidente laboral en el cual falleció uno de los trabajadores, la Autoridad Portuaria re-

solvió incrementar notablemente las prácticas de seguridad en las obras de Punta Langosteira, creándose una mesa que establece la política de seguridad y salud laboral y su control. Las decisiones adoptadas por la Autoridad portuaria, como promotor de la obra, impulsaron modificaciones de los procedimientos de seguridad y salud laboral de las empresas constructoras en los distintos tajos.

Se debe hacer énfasis en la selección, por el Ministerio de Cultura, de la Torre de Hércules, uno de los faros que prestan el servicio de señalización marítima de la Autoridad Portuaria de A Coruña, como candidata a la lista de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

04\_2





## \_the 2007 social year: highlights

\_In the labour union elections at the Port Authority, in 2007, the decision was made to create the Human Resources Committee, designating different positions in the Organization as members, in order to determine and deliberate on the matters affecting the rights and obligations of the Port Authority's employees with respect to the company, and also responsible for the ne-

gotiation with the Company Committee and other work commissions.

Also in the area of human resource management, and as part of the process to implement Corporate Social Responsibility, different programs and activities were initiated in 2007 to promote the personal and professional commitment of the A Coruña Port Authority's workers (see chapter "Turning windward", page 80).

After the on-the-job accident that resulted in the death of one of the workers, the Port Authority resolved to significantly increase safety practices at the Punta Langosteira works, creating a committee to establish and monitor the application of the occupational safety and health policy. The decisions adopted by the Port Authority, as the project developer, resulted in modifica-

tions to the occupational safety and health procedures of the construction companies at the different worksites.

Another significant point was the Ministry of Culture's selection of the Hercules Tower, one of the lighthouses that provide maritime signalling services to the A Coruña Port Authority, as a candidate for the UNESCO World Heritage list.





## \_el 2007 ambiental: hechos destacados

\_La puesta en marcha de una estrategia de sostenibilidad ambiental en 2007 implicó el comienzo de la sistematización de la gestión ambiental en el puerto. Cada aspecto ambiental fue atendido particularmente, prestándose especial atención a aquellos identificados como más importantes en la matriz de relevancia (véase página 36).

La firma de distintos convenios con la Consellería de Medio Ambiente y Desenvolvemento Sostible y la Sociedad Gallega de Medio Ambiente (Sogama) ha permitido dar a conocer las particularidades de la gestión ambiental del puerto a las au-

toridades competentes y el comienzo de una colaboración necesariamente beneficiosa para todos. La remisión del informe preliminar sobre suelos contaminados a la Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental ha sido el primer paso para gestionar adecuadamente un problema que necesita del acuerdo de todas las partes implicadas.

La entrada en funcionamiento de la instalación de manipulación de carbón "La Medusa" de Unión Fenosa Generación, S. A. en el muelle del Centenario, supuso un salto de calidad en el concepto de Mejor Tecnología Disponible en el ámbito del al-

macenamiento y manipulación del carbón en recintos portuarios. El incidente de combustión espontánea de carbón ocurrido en noviembre de 2007 permitió aprender una importante lección sobre prevención y respuesta frente a este tipo de sucesos que reducirá radicalmente su riesgo ambiental (véase página 98).

También la adición de compuestos selladores al agua de riego de las parvas de carbón al aire libre, como el Lignosulfonato, entre otras medidas, ha ayudado a reducir un problema que ha generado una prolongada preocupación entre los ciudadanos de A Coruña.

## \_the 2007 environmental year: highlights

\_The implementation of an environmental sustainability strategy in 2007 involved the start of the systematization of environmental management in the port. Each environmental aspect was handled specifically, with special attention given to the aspects identified as the most important in the materiality graph (see page 36).

The signing of different agreements with the Regional Ministry for Sustainable Development and the Environment and the Galician Environmental Society (Sogama) helped acquaint the corresponding authorities with the specific aspects of the port's environmental management as the start of a collaboration necessarily beneficial to all. The sending of the preliminary report on contaminated soil to the Directorate-General for Environmental Quality and Assessment was the first step in properly managing a problem

that requires the agreement of all of the parties involved.

The commissioning of Unión Fenosa Generación, S.A.'s "La Medusa" coal handling facility on the Centenario dock represented a leap forward in terms of quality, in the concept of Best Available Technology in the area of coal storage and handling in port facilities. The incident of spontaneous coal combustion in November 2007 taught an important lesson on prevention and response to this type of event, which will radically reduce the environmental risk (see page 99).

Also, the addition of binder compounds in the irrigation water for open-air coal piles, such as Ligninsulphonate condensate, among other measures, has helped to reduce the problem that has generated a long-standing concern among the citizens of A Coruña.



# Llegando a buen puerto:

## \_perfil y gobierno de la autoridad portuaria

**GRI2.1\_** Nombre de la organización.

**GRI2.6\_** Naturaleza de la propiedad y forma jurídica.

\_La Autoridad Portuaria de A Coruña <sup>(GRI2.1)</sup> es una entidad de derecho público <sup>(GRI2.6)</sup>, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, que tiene plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines, y actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y de contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya. Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria y de la Ley General Tributaria que le sean de aplicación y supletoriamente por la ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado. Su regulación específica viene determinada fundamentalmente por la ley

EN ESTE APARTADO SE DESCRIBEN LAS COMPETENCIAS Y FUNCIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y SUS ÓRGANOS DE GOBIERNO.

27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la ley 62/1997, de 26 de diciembre, y por la ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

# 05\_





# safely into port:

## \_profile and government of the port authority

GR12.1\_ Name of the organization.

GR12.6\_ Nature of ownership and legal form.

THIS SECTION DESCRIBES THE  
POWERS AND FUNCTIONS OF  
THE PORT AUTHORITIES AND ITS  
GOVERNING BODIES.

except in the exercise of the functions of public power that are attributed to it in the ordinances. It is governed by its specific legislation, by the stipulations contained in the General Budget Act, and the General Tax Act that apply to it, in addition to Act 6/1997 of 14 April on the organization and functioning of the General State Administration. Its specific regulation is determined mainly by Act 27/1992, 24 November, on State Ports, and the Merchant Marine, modified by Act 62/1997, 26 December and Act 48/2003, 26 November, on the economic system and provision of services of general interest ports.

\_The A Coruña Port Authority (GR12.1) is a public institution (GR12.6), with legal entity and assets independent from those of the State, that has the full capacities to work to develop its ends and act subject to the private legal ordinances, even in contracting and acquisition of assets,





## \_órganos y competencias de la Autoridad

\_ Los órganos de gobierno<sup>v</sup> de la Autoridad Portuaria son el Consejo de Administración y el Presidente.

Desde el año 1997 el Consejo de Administración <sup>(GRI4.1)</sup> rige y administra el puerto dando entrada, como órgano colegiado, a los diferentes niveles de la Administración (Central, Autonómica y Local). La Comunidad Autónoma de Galicia, a través de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transpor-

tes, designa su composición, de acuerdo a los siguientes criterios <sup>(GRI4.6 y GRI4.7)</sup>: el presidente del Consejo de Administración será el Presidente de la Autoridad Portuaria <sup>(GRI4.2)</sup>, habrá dos miembros natos, el Director General del puerto y el Capitán Marítimo. La Administración General del Estado estará representada, además de por el Capitán Marítimo, por cuatro de estos vocales, de los cuales uno será un abogado del Estado y otro pertenecerá al Organismo Público Puertos del Estado; el Ayuntamiento de A Coruña tendrá una representación del 14 por 100 del total de los miembros del Consejo. El 24 por 100 del total de los miembros del Consejo serán designados en representación de las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito del

puerto de A Coruña. El resto de los vocales serán designados en representación de la Comunidad Autónoma de Galicia, a la que corresponderá la corrección de los ajustes porcentuales a realizar derivados de lo dispuesto en los apartados anteriores <sup>(GRI4.3)</sup>. La relación completa de los miembros del Consejo de Administración <sup>(GRI4.13)</sup>, cuya retribución es independiente del desempeño de la organización <sup>(GRI4.5 y GRI4.13)</sup>, se puede encontrar en la memoria anual (página 8).

## Portuaria

El órgano de gestión de la Autoridad Portuaria es su Director General, responsable de la gestión ordinaria de la Entidad y de sus servicios, de la tramitación de los expedientes administrativos y de la aprobación de los proyectos de obras. El Consejo de Navegación es un órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de la Autoridad Portuaria, cuya composición se encuentra asimismo en la memoria anual (página 9).

**GRI 4.1\_ Estructura de gobierno de la organización.**

**GRI 4.6\_ Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses.**

**GRI 4.7\_ Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigibles a los miembros del máximo órgano de gobierno.**

**GRI 4.2\_ Indicar si el presidente del máximo gobierno ocupa también un cargo ejecutivo.**

**GRI 4.3\_ En organizaciones con estructura directiva unitaria, se indicará un número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivo.**

**GRI LA13\_ Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.**

**GRI 4.5\_ Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos.**

**GRI 4.1\_ Governance structure of the organization.**

**GRI 4.6\_ Processes in place for the highest governance body to ensure conflicts of interest are avoided.**

**GRI 4.7\_ Process for determining the qualifications and expertise of the members of the highest governance body.**

**GRI 4.2\_ Indicate whether the Chair of the highest governance body is also an executive officer.**

## \_governing organs and powers of the Port Authority

\_The governing organs<sup>v</sup> of the Port Authority are the Board of Directors and the Chairman.

Since 1997, the Board of Directors (GRI4.1) has governed and administered the port, giving entrance, as associate organs, to the different levels of the Administration (Central, Regional, and Local). The Regional Government of Galicia, through the Regional Ministry for Territorial Policy, Public Works, and Transportation, designates its composition, in accordance with the following criteria (GRI4.6 and GRI4.7): the Chairman of the Board of Directors is the chairman of the Port Authority (GRI4.2) and there will be two permanent members, the General Director of the port and the Harbourmaster. The General Administration of the State, in addition to the Harbourmaster, will be represented by four spokesmen, of which one will be a legal representative of the State and the other will belong to the Public



La Autoridad Portuaria tiene como competencias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la mencionada ley 27/1992, modificada por la disposición final 2ª punto 8 de la ley 48/2003, las siguientes:

— La realización, autorización y control, en su caso, de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario, y de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.

— La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

— La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tenga encomendadas, con sujeción a lo establecido en la mencionada ley.

— La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

— La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.

State Ports; the A Coruña City Council will have representation of 14 percent of the total members of the Board. Twenty-four percent of the total members of the Board will be designated to represent the Chambers of Commerce, Industry, and Navigation, business and labour union organizations, and the relevant economic sectors in the area of the A Coruña port. The rest of the representatives will be designated by the Region of Galicia, which will correct the percentage adjustments to be made as a result of the stipulations in the previous sections (GRI4.3). The complete list of the members of the Board of Directors (GRI4.13), whose compensation is independent of the function of the organization (GRI4.13 and GRI4.5) is included in the annual report (page 8).



**GRI 4.3** For organizations that have a unitary board structure, state the number of members of the highest governance body that are independent and/or non-executive members.

**GRI 4.13** Composition of governance bodies and breakdown of

employees per category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity.

**GRI 4.5** Linkage between compensation for members of the highest governance body, senior managers, and executives.

The General Director is the Port Authority's management organ and is responsible for the normal management of the Institution and its services, for processing administrative files, and approving works projects. The Navigation Board is the Harbourmaster's Office and the Chairman of the Port Authority.

The Board of Navigation is an assistance and information organ of the Harbourmaster and of the Chairman of the Port Authority whose organizational make-up can be found in the annual report itself (page 9).

As specified in article 36 of the aforementioned act 27/1992, modified by final stipulation 2, point 8 of act

48/2003, the Port Authority has the following powers and responsibilities:

— The execution, authorization, and control, in such case, of the maritime and land operations related to port traffic and the port services in order to allow them to be carried out in optimum conditions of efficiency, economy, productivity, and safety, without detriment to the powers of other authorities.

— The planning of the port service area and of the port uses, in coordination with the corresponding administrations in the area of territorial planning and urban development.

— The planning, projects, construction, maintenance, and operation of port works and services and the maritime signals for which it is responsible, subject to the stipulations contained in the aforementioned act.

— Management of the port's public domain and maritime signals that are assigned to it.

— Optimization of the economic management and profitability of the heritage and resources assigned to it.

— The development of industrial and commercial activities related to maritime and port traffic.



- \_ El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario.
- \_ La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

Para el ejercicio de estas competencias, la Autoridad Portuaria tiene unas funciones también reguladas y una estructura funcional, que pre-

sentó en 2007 el organigrama (GRI 2.3 y GRI 2.9) a continuación.

El ámbito territorial<sup>VI</sup> de competencias de la entidad es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del puerto de A Coruña y los espacios afectados al servicio de se-

ñalización marítima cuya gestión tiene asignados.

En resumen, la Autoridad Portuaria provee de suelo e infraestructuras y presta servicios para que otros agentes especializados desarrollen su actividad bajo criterios de eficiencia, seguridad y respeto al medio ambiente, compatibilizando los intereses contrapuestos de los agentes privados y favoreciendo la competencia entre estos en un marco regulatorio adecuado.

GRI 2.3\_ Estructura operativa de la organización.

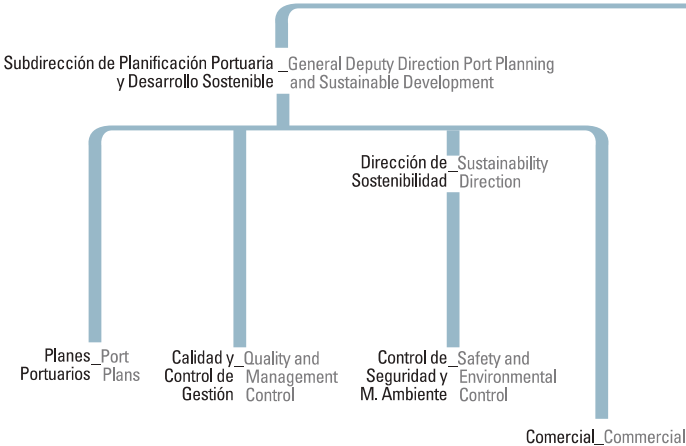
GRI 2.9\_ Cambios significativos durante el periodo.

GRI 2.3\_ Operational structure of the organization.

GRI 2.9\_ Significant changes during the reporting period.

### organización funcional de la Autoridad Portuaria de

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| JEFES DE ÁREA<br>AREA MANAGERS               | 2  |
| JEFES DE DEPARTAMENTO<br>DEPARTMENT MANAGERS | 7  |
| JEFES DE DIVISIÓN<br>DIVISION MANAGERS       | 9  |
| JEFES DE UNIDAD<br>UNIT MANAGERS             | 3  |
| SECRETARIA<br>SECRETARY                      | 1  |
| TOTAL                                        | 22 |





Coordination of operations of the different modes of transport in the port space.

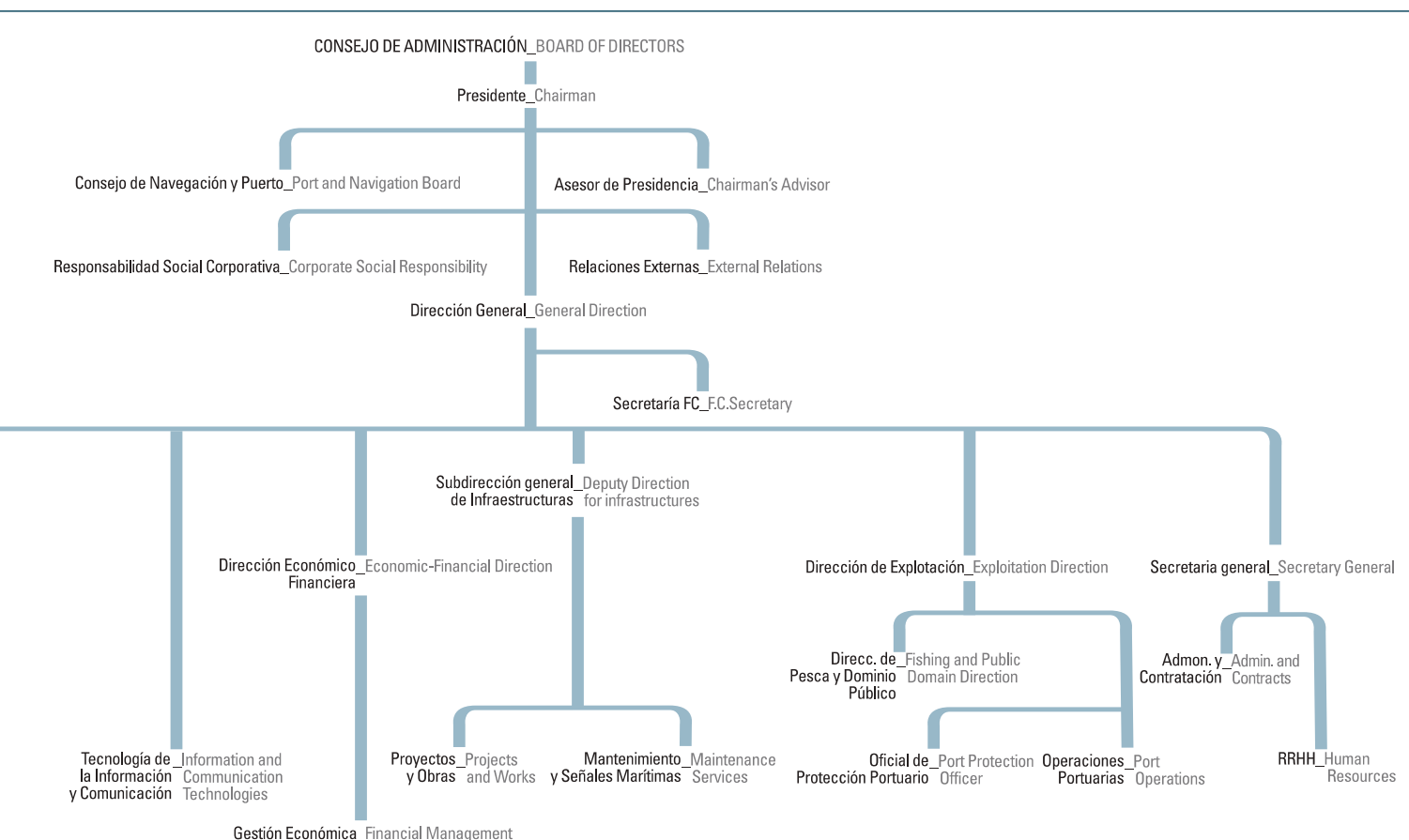
In exercising these powers, the Port Authority has a series of functions, also regulated, and a functional structure, which in 2007 can be illustrated in the following organizational diagram (GRI2.3 and GRI2.9).

The territorial scope<sup>vi</sup> of the institution's powers covers the limits of the service area of the A Coruña port and the spaces associated with the maritime

signalling service that it has been assigned to manage.

In short, the Port Authority provides land and infrastructure and provides services so that other specialized agents can develop their activity under the criteria of efficiency, safety, and respect for the environment, increasing the compatibility of the conflicting interests of private agents and encouraging competition among those agents within a suitable regulatory framework.

## A Coruña\_A Coruña Port Authority's organizational chart





43° 21' N, 8° 23' W\_43° 21' N, 8° 23' W

Autoridad Portuaria de A Coruña\_A Coruña Port Authority

Avda. de la Marina nº3\_Marina Aveniu, nº3

Tel.: +34 981 219 621\_Tel.: +34 981 219 621

www.puertocoruna.com\_www.puertocoruna.com

15001 A Coruña\_15001 A Coruña  
España\_Spain

\_43° 21' N, 8° 23' W

\_Las oficinas de la Autoridad Portuaria de A Coruña (GRI2.4) se encuentran en la Avenida de La Marina, nº 3 en A Coruña.

\_The offices of the A Coruña Port Authority (GRI2.4) are located at Avenida de La Marina, nº 3 in A Coruña.

GRI 2.4\_ Localización de la sede principal.

GRI 2.4\_ Location of organization's headquarters.

05\_2



## \_servicios en el puerto de A Coruña

GRI 2.2\_ Principales  
marcas y servicios.

GRI 2.7\_ Mercados  
servidos.

GRI 2.8\_ Dimensiones  
de la organización

05\_3

\_La prestación de servicios en el puerto de A Coruña se realiza por la Autoridad Portuaria

(GRI2.2, GRI2.7, GRI2.8) en los casos en que proceda y por los particulares que tengan la correspondiente licencia o autorización, según corresponda. Esta distinción, consecuencia del ámbito competencial de la Autoridad Portuaria, y que se desarrolla en el capítulo Dársenas y muelles (página 72), es básica para establecer

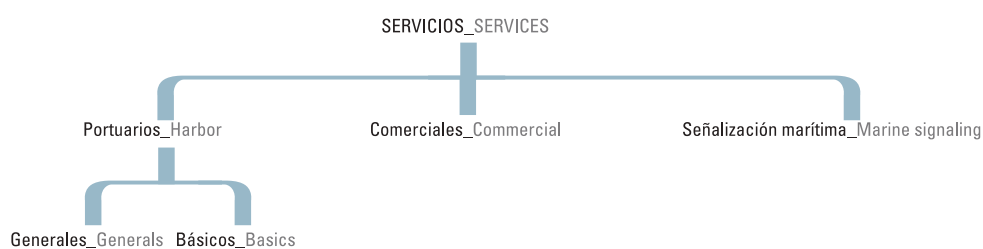
la cobertura y el alcance de esta memoria.

Los servicios se clasifican en:

- \_ Servicios portuarios, que podrán ser generales o básicos.
- \_ Servicios comerciales y otras actividades.
- \_ Servicio de señalización marítima.



## servicios del Puerto de A Coruña\_services in the A Coruña port



## \_services on A Coruña Port

\_The services in the A Coruña port are provided by the Port Authority (GRI2.2, GRI2.7, GRI2.8) as well as by individuals with the corresponding licenses or authorizations. This distinction, as a result of the scope of the Port Authority's powers and covered in more detail in the Wharves and Piers chapter (page 73), is essential for establishing the boundary and scope of this report.

Services can be classified as:

- \_ Port services, either general or basic,
- \_ Commercial services and other activities,
- \_ Maritime signalling service.

GRI 2.2\_ Primary brands, products, and/or services.

GRI 2.7\_ Markets served

GRI 2.8\_ Scale of the reporting organization.

## \_ \_servicios portuarios

\_ Los servicios portuarios se clasifican en servicios generales del puerto, cuya prestación se reserva a la Autoridad Portuaria, y servicios básicos, que se prestan en régimen de competencia.

---

### SERVICIOS PORTUARIOS GENERALES

\_ Son los servicios comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y gestionados por esta de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud:

\_ servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre;

\_ servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos,

comerciales y otras actividades;

\_ servicio de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación que sirvan de aproximación y acceso del buque al puerto, así como su balizamiento interior;

\_ servicio de vigilancia, seguridad y policía en las zonas comunes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras administraciones;

\_ servicio de alumbrado de las zonas comunes;

\_ servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra y de agua. No se incluyen en este servicio la limpieza de muelles y explanadas como consecuencia de las operaciones de depósito y manipulación de mercancías, ni la de derrames y vertidos marinos contaminantes competencia de la Administración marítima;





\_ servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

## \_ \_port services

\_ Port services are classified as general port services, the provision of which is reserved for the Port Authority, and basic services, which are provided under a competitive system.

---

### GENERAL PORT SERVICES

\_ These are the common services that correspond to and are managed by the Port Authority, and from which port users benefit without the need to request them:

\_ service for the planning, coordination, and control of both land and sea traffic in the port;

\_ coordination services and control of the operations associated with basic and commercial port services, and other activities;

\_ signalling, traffic guidance, and other navigational aids that help ships to approach and access the port, as well as signals inside the port;

\_ surveillance, security, and police services in common areas, without detriment to the powers corresponding to other administrations;

\_ lighting service in common areas;

\_ service to clean common land and sea areas. This service does not include cleaning of docks and esplanades as a result of unloading operations and cargo handling, or the clean up of spills and dumping of marine pollutants which are the responsibility of the Maritime Administration;

\_ services for the prevention and control of emergencies, within the terms established by the regulations on Civil Protection, hazardous cargo, and other applicable regulations, in collaboration with the corresponding administrations for civil protection, fire prevention and extinguishing, life-saving, and the fight against pollution.

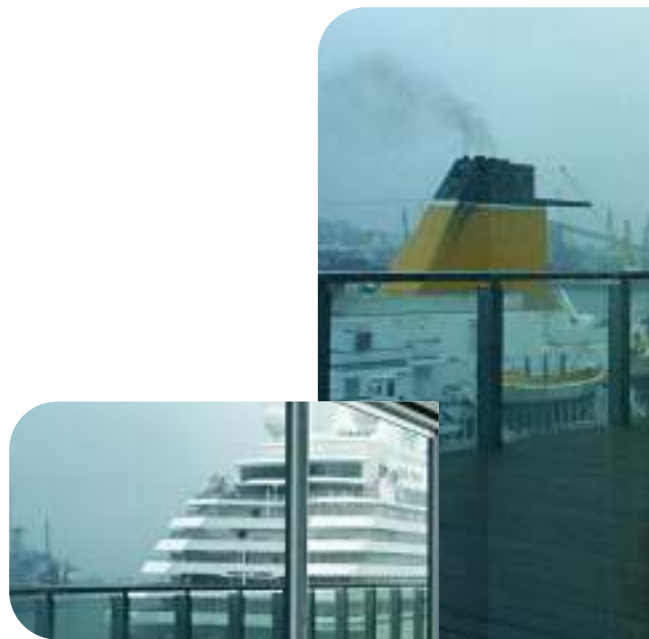
## SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS

\_ Son servicios básicos aquellas actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario. Entre estos se encuentran:

- \_ Servicio de practicaaje.
- \_ Servicios técnico-náuticos:
  - Remolque portuario.
  - Amarre y desamarre de buques.
- \_ Servicios al pasaje:
  - Embarque y desembarque de pasajeros.
  - Carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.
- \_ Servicios de manipulación y transporte de mercancías:
  - Carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo de mercancías.
  - Depósito.
  - Transporte horizontal.
- \_ Servicio portuario básico de recepción de desechos generados por buques:
  - Recepción de desechos sólidos
  - Recepción de desechos líquidos.

El enfoque de gestión de estos servicios básicos está sujeto a obligaciones de servicio público reguladas<sup>VII</sup>; si bien la Autoridad Portuaria no gestiona <sup>(GRI3.8)</sup> directamente estos servicios básicos, salvo el servicio de pasarelas dentro de servicios al pasaje, aunque debe adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de sus necesidades en el puerto. Así, en caso de ausencia o insuficiencia de iniciativa privada, la Autoridad Portuaria podrá asumir la prestación del servicio, directa o indirectamente.

**GRI 3.8** Base para incluir información en el caso de negocios conjuntos.





## BASIC PORT SERVICES

\_Basic services are those commercial activities that make it possible to carry out the operations of the port traffic. These include:

### \_ Pilotage.

### \_ Technical-nautical services:

- Port towing.
- Ship mooring and unmooring.

### \_ Passenger services:

- Boarding and landing passengers.
- Loading and unloading

luggage and passenger vehicles.

### \_ Cargo transport and handling services:

- Loading, stowage, unloading, destowage, and transfer of cargo.
- Deposit.
- Horizontal transport.

### \_ Basic port service to received wastes generated by ships:

- Receiving solid waste,
- Receiving liquid waste.

The management approach on these types of basic services are subject to the obligations of regulated public service<sup>vii</sup>; even if the Port Authority does not directly manage <sup>(GRI3.8)</sup> these basic services, except for the gangway services (passenger boarding bridges) within the passenger ship business, it must nevertheless adopt precise measures to guarantee the proper coverage of its needs in the Port. Consequently, in case of absence of or insufficient private initiative, the Port Authorities may directly or indirectly provide the service.

GRI 3.8 \_ Basis for reporting on joint ventures.

## \_ \_servicios comerciales

\_Se consideran servicios comerciales las actividades portuarias o no portuarias de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, están permitidas en el dominio público portuario.

Entre estos servicios está la consignación de buques y mercancías, mayoristas de pescado y de venta o subasta de pescado, de avituallamiento de combustible, de gestión de lonjas, de puesta a disposición de medios mecánicos, de suministros, de gestión de amarres deportivos, etc.

La prestación de servicios comerciales por la Autoridad Portuaria está limitada a aquellas actividades directamente relacionadas con la actividad portuaria que sean necesarias para el cumplimiento de sus

funciones y, además, para atender a las posibles deficiencias de la iniciativa privada. Durante 2007, la Autoridad Portuaria prestó servicio de uso de básculas y uso de carros varaderos, entre otros.



## \_ \_servicios de señalización marítima

\_El servicio de señalización marítima tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de las ayudas destinadas a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos. La Autoridad Portuaria presta el servicio de señalización marítima en la zona geográfica situada desde la Punta Carboeira

hasta la Punta del Remedio (zona de inspección) y tiene adscritos los siguientes faros (Memoria anual, página 62): Torre de Hércules, Illas Sisargas, Nariga, Laxe, Vilán, Touriñana y Fisterra, y Balizas: Enfilación de Mera, Enfilación de Fiaiteira, Punta Herminia, Punta de O Roncudo, Punta Barca, Punta del Lago, Cabo Nave, Isla Lobeira, Cabo Cee, Carrumeiro Chico, Punta de Villueira y Punta del Castillo.



## \_ \_commercial services

\_Commercial services are considered to be activities, that are commercial in nature, not characterized as port services, and are allowed in the port's public domain.

These services include consignment of ships and cargo, fish wholesalers, sale or auction of fish, fuelling, fish market management, provision of mechanical resources, supply, management of recreational moorings, etc.

The provision of commercial services by the Port Authority is limited to those activities that are directly related to the port activity that are required to carry out its functions and also to cover possible deficiencies in private initiative. In 2007, the Port Authority provided scale usage services and drydock carriage use, among others.

## \_ \_maritime signalling service

\_The purpose of the maritime signalling service is to install, maintain, control, and inspect the measures intended to improve the navigational safety along the Spanish seacoast, confirm the navigational position of watercraft, and facilitate their movements. The Port Authority provides the maritime signalling service in the geographical area from Punta Carboera to Punta del Remedio

(inspection zone), and manages the following lighthouses (Annual report, page 62): Torre de Hércules, Illas Sisargas, Nari-ga, Laxe, Vilán, Touriñana, and Fisterra, and Buoys: Enfilación de Mera, Enfilación de Fiaiteira, Punta Herminia, Punta de O Roncudo, Punta Barca, Punta del Lago, Cabo Nave, Illa Lobeira, Cabo Cee, Carrumeiro Chico, Punta de Villueira, and Punta del Castillo.



## \_mercados servidos

GRI 2.7\_ Mercados  
servidos.

GRI 2.7\_ Markets served.

\_El hinterland o zona de influencia comercial de las actividades <sup>(GRI 2.7)</sup> del puerto de A Coruña que se describen en el apartado dedicado a las unidades de negocio, se extiende desde la ciudad de A Coruña hasta el resto de la provincia de A Coruña y Lugo, por proximidad y por ser el enclave portuario más cercano a centros industriales y a polígonos empresariales de ambas provincias.

El fomento de la intermodalidad y la mejora de la red de carreteras y autopistas tanto de las que nos comunican con la meseta como con el norte y Portugal hace que los límites de nuestro hinterland puedan ser amplia-

dos en función de la aparición de nuevas industrias y como consecuencia de nuevos tráficos.

Por otro lado, nuestro puerto ofrece una situación privilegiada para la Comunidad de Castilla y León, en la cual se encuentran empresas de gran capacidad exportadora e importadora susceptibles de convertirse en usuarios de nuestro puerto para la realización de dichos intercambios comerciales. La firma de acuerdos con la Red Cylog, en la Comunidad de Castilla-León es un paso para la captación y desarrollo de futuros tráficos que tengan su origen o destino en dicha Comunidad.

## \_markets served

\_The hinterland or commercial area of influence of the activities <sup>(GRI2.7)</sup> of the A Coruña port is described in the section on business units. It extends from the city of A Coruña to the rest of the province of A Coruña and Lugo, based on its proximity and its condition as the closest port complex to industrial centres and business parks in both provinces.

The promotion of intermodality and the improvement of the network of highways, connecting us to the centre of the peninsula with the north and also to Portugal, expand the limits of our hinterland as new industries appear and as a result of new traffic.

On the other hand, our port is especially well-located for the Community of Castilla-León, where companies with large export and import capacities are located and that could become users of our port to carry out their commercial trade. The signing of agreements with the Cylog Network, in the Community of Castilla-León is step in attracting and developing future traffic to and from that Community.





## \_asociaciones y fundaciones



\_La Autoridad Portuaria de A Coruña pertenece a distintas asociaciones (GRI4.13) y fundaciones, estando presente en algunos casos en sus órganos de dirección.

La Fundación ECOPORTS es una red de puertos y grupos de interés que intercambian experiencias en gestión ambiental. En 2007 la Autoridad Portuaria se convirtió en socio de la Fundación, asumiendo los principios del Código de Conducta Ambiental de la Organización Europea de Puertos.

La preocupación por mejorar la relación entre el puerto y la ciu-

dad ha llevado a la Autoridad Portuaria a ser miembro de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos, AIVP. Esta asociación promovió en noviembre de 2006 la "Carta para el desarrollo sostenible de las ciudades portuarias<sup>VIII</sup>", documento (GRI4.12) que fue ratificado por la Autoridad Portuaria el 23 de mayo de 2007 en Le Havre. También es miembro de la Asociación para la colaboración entre puertos y ciudades RETE. RETE es una asociación internacional cuyo objetivo es desarrollar y mejorar las relaciones recíprocas y la mutua colaboración entre ciudades portuarias



## \_association and foundations

\_The A Coruña Port Authority belongs to different associations <sup>(GRI4.13)</sup> and foundations, participating in some cases in the executive organs.

**GRI 4.13 \_ Principales asociaciones a las que pertenececa.**

**GRI 4.12 \_ Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente.**

**GRI 4.13 \_ Memberships in associations.**

**GRI 4.12 \_ Externally developed economic, environmental, and social charters, principles, or other initiatives.**

The ECOPORTS Foundation in a network of ports and stakeholders that exchange environmental management experiences. In 2007, the Port Authority joined the Foundation, accepting the principles of the Environmental Code of Conduct of the European Sea Ports organisation.

The concern to improve the relationship between the port and

the city has prompted the Port Authority to join the International Association of Ports and Cities. In November 2006, this association promoted the "Charter for the sustainable development of port cities<sup>VIII</sup>", document <sup>(GRI4.12)</sup> which was ratified by the Port Authority on May 23, 2007 in Le Havre. It is also a member of the Association for the collaboration between ports and cities RETE. RETE is an interna-



y puertos de la Europa meridional y mediterránea y de América Latina.

La Autoridad Portuaria también pertenece y ocupa cargos en los comités más representativos del PIANC, una organización internacional de carácter técnico y científico en la que tienen representación gobiernos, empresas privadas y particulares. Su objetivo es la promoción de la navegación marítima a través del fomento en la planificación, diseño, construcción y mantenimiento de puertos, canales de navegación y zonas costeras.

Para la promoción del tráfico de cruceros, la Autoridad Portuaria pertenece a Cruise Europe, una organización orientada a la promoción de Europa como destino turístico, y a Costa Verde Cruise, cuyos miembros son las Autoridades Portuarias de A Coruña, Gijón, Santander y Bilbao y que promociona el turismo de cruceros en el norte de España.

El compromiso de la Autoridad Portuaria con la universidad se plasma en los acuerdos con el Instituto de Estudios Marítimos (Universidad de A Coruña), la Fundación Universidad de A Coruña o la Fundación de Ingeniería civil de Galicia. También

pertenece a la Fundación Instituto Tecnológico del Pienso.

La búsqueda de oportunidades de negocio en la Comunidad Autónoma de Castilla y León se efectúa a través de la Red CyLog.

Por último, la Autoridad Portuaria también pertenece a asociaciones empresariales como la Cámara de Comercio de A Coruña, la Asociación para el Progreso en la Dirección y la Asociación de Empresarios de A Coruña.





tional association whose goal is to develop and improve reciprocal relations and mutual collaboration among port cities and ports of southern Europe and the Mediterranean, and Latin America.

The Port Authority also belongs to and holds positions on the most representative committees of the PIANC, an international technical and scientific organization that includes representatives from governments, private companies, and individuals. Its purpose is to promote maritime

navigation by developing the planning, design, construction, and maintenance of ports, navigation, and coastal areas.

To promote cruise-ship traffic, the Port Authority belongs to Cruise Europe, an organization aimed at promoting Europe as a tourist destination, and Costa Verde Cruise, whose members are the Port Authorities of A Coruña, Gijón, Santander, and Bilbao, and that promote cruise-ship tourism in the north of Spain.

The Port Authority's commitment to the university has taken shape in agreements with the Maritime Studies Institute (University of A Coruña), the University of A Coruña Foundation, or the Civil Engineering Foundation of Galicia. It also belongs to the Feed Technological Institute Foundation.

The search for business opportunities in the Region of Castilla y León is done through the CyLog Network.

Lastly, the Port Authority also belongs to business associations such as the A Coruña Chamber of Commerce, the Association for Management Progress, and the A Coruña Business Owners' Association.

# dársenas y muelles:

## parámetros de la memoria de sostenibilidad

EN ESTE APARTADO SE EXPLICAN EL ALCANCE Y LA COBERTURA DE  
LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2007 DE LA AUTORIDAD  
PORTUARIA DE A CORUÑA

### 06\_1 \_alcance de la memoria de sostenibilidad 2007

# 06\_

\_En esta primera memoria de sostenibilidad se ha hecho un análisis exhaustivo (GRI 3.5) de la estrategia y de la gestión de la Autoridad Portuaria en 2007, mencionándose aquellos hechos ocurridos en años anteriores que se consideraban importantes para entender la situación actual del puerto desde la perspectiva del Desarrollo Sostenible.

El proceso de reconocimiento de nuestros grupos de interés se explica en el apartado “El Faro de una ciudad”, mientras que en el apartado sobre “Rendición de cuentas” se ha descrito como se han identificado los aspectos más relevantes sobre los que debía informar la memoria y como se ha priorizado su importancia y la información aportada.

No obstante, la memoria informa sobre aspectos no contem-

GRI 3.5\_ Proceso de definición del contenido.

GRI 3.5\_ Process for defining report content.





## wharves and piers:

### parameters for the Sustainability Report 2007

THIS SECTION EXPLAINS THE SCOPE AND BOUNDARY OF  
THE A CORUÑA PORT AUTHORITY'S 2007  
SUSTAINABILITY REPORT.

## \_scope of the 2007 sustainability report

plados en la matriz de relevancia (véase página 36) pero que pudieran ser de interés para nuestros grupos de interés aun no habiendo aparecido en los ejercicios de identificación de aquellos. Se han cumplimentado todos aquellos indicadores principales y adicionales que tuvieran una utilidad razonable en la descripción del desempeño de la Autoridad Portuaria, dando una información que, junto con la proporcionada por la memoria anual que acompaña esta publicación, resultara lo más exhaustiva posible.

\_This first sustainability report exhaustively analyzes (GRI 3.5) the Port Authority's management and strategy in 2007, mentioning the events occurring in previous years that are considered important to understand the port's current situation from the point of view of Sustainable Development.

The process to identify our stakeholders is explained in the "The lighthouse of a city" section, while the section on "Accountability" describes the process to identify which aspects were the most important for inclusion in the report

and how their importance and the information included were prioritized.

However, the report does cover some aspects not included in the materiality graph (see page 36) but that may be of interest to our stakeholders, even though they did not appear in the identification exercises. All of the main and additional indicators that were reasonably useful in the description of the performance of the Port Authority have been covered, providing information that in combination with the information provided by the annual report that is attached with this report will be as exhaustive as possible.

## \_cobertura de la memoria de sostenibilidad 2007

**GRI 3.6\_ Cobertura de la memoria.**

**GRI 3.7\_ Indicación de existencia de limitaciones del alcance.**

\_La cobertura operativa (GRI3.6 y 3.7) de esta memoria abarca los Servicios Portuarios Generales descritos en el capítulo Llegando a buen puerto, tanto aquellos prestados directamente por la Autoridad Portuaria como aquellos cuya gestión está encomendada a terceros, como la limpieza de zonas comunes de tierra, encomendada a la empresa Geseco, S. A., la limpieza de las zonas comunes de agua, encomendada a la empresa Maritime Global Services, S. L. (MGS).

Los Servicios portuarios básicos, sujetos a obligaciones de servicio público, no son gestionados directamente por la Autoridad Portuaria, que, como se

ha dicho, sí debe adoptar las medidas que garanticen su adecuada prestación; el practica-je de buques es prestado por la Corporación de Prácticos de A Coruña, y de los servicios técnico-náuticos, el remolque es prestado por la UTE Sertosa Norte-Tecarsa, y el Amarre y Desamarre por MGS. Los pliegos de cláusulas de estos servicios están disponibles en la página web del puerto.

El servicio de manipulación y transporte de mercancías es prestado por las empresas Terminales Marítimas de Galicia, S. L. (TMGA), Galigrain, S. A. y Pérez Torres Marítima, S. L.

El puerto de A Coruña es puerto de tránsito de pasajeros. Los Servicios al pasaje son gestionados directamente por la Autoridad Portuaria, con excepción del de manejo de pasarelas, realizado, en su caso, por la empresa MGS, y otros servicios realizados con medios y personal de los buques.

Por último, el Servicio portuario básico de recepción de desechos

generados por buques es prestado por la empresa Limpoil, S. A.

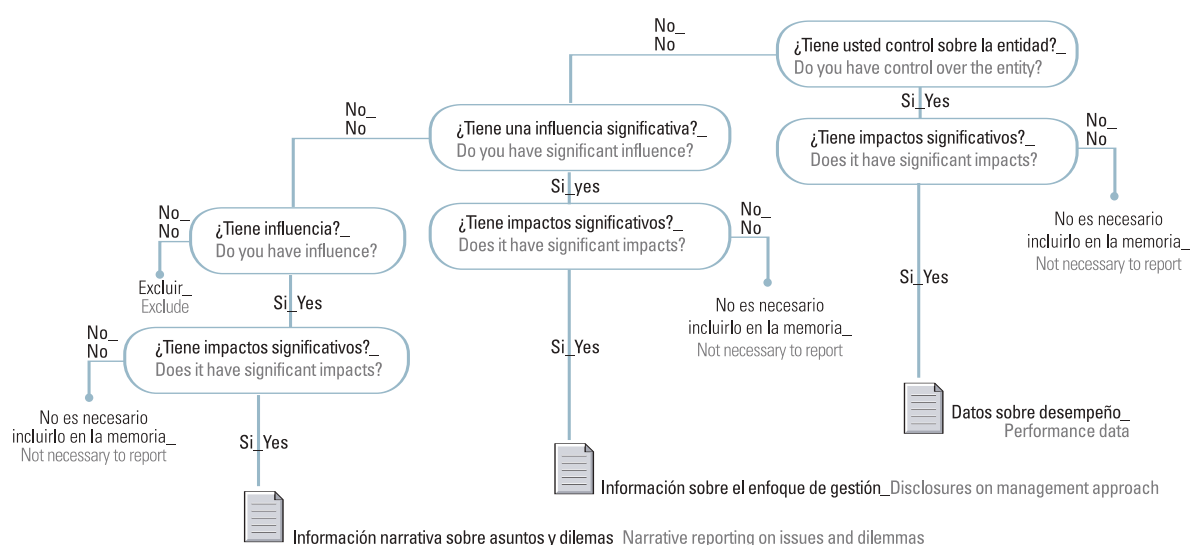
Respecto a la promoción de la obra de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en Arteixo, también se considera para la definición de la cobertura de esta memoria de sostenibilidad 2007, que se determinó mediante la aplicación de los criterios de generación de impactos de sostenibilidad significativos y del grado de influencia de la Autoridad Portuaria sobre las empresas prestadoras de servicios y otras entidades a través del árbol de decisiones de la guía G3, aplicado a cada una de las entidades mencionadas en la tabla de la página siguiente.

06\_2



| ¿LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE<br>THE PORT AUTHORITY HAS | CONTROL?<br>CONTROL? | INFLUENCIA SIGNIFICATIVA?<br>SIGNIFICANT INFLUENCE? | INFLUENCIA?<br>INFLUENCE? | LA EMPRESA GENERA O PUEDE GENERAR IMPACTOS DE SOSTENIBILIDAD SIGNIFICATIVOS<br>THE COMPANY GENERATES OR MAY GENERATE SIGNIFICANT IMPACTS ON SUSTAINABILITY |
|---------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GESECO                                                  | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                          |
| MGS                                                     | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                          |
| LIMPOIL                                                 | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                          |
| TMGA                                                    | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                          |
| GALIGRAIN                                               | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                                    |
| PÉREZ TORRES                                            | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD_YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                                    |
| SESTICO                                                 | No_NO                | Si_YES                                              | Si_YES                    |                                                                                                                                                            |
| CORPORACIÓN PR.<br>PR. CORPORATION                      | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | No, SALVO INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN<br>No, EXCEPT FOR NON-COMPLIANCE WITH LEGISLATION                                                               |
| UTE SERTOSA-T.<br>JOINT VENTURE SERTOSA-T               | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | No, SALVO INCUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN<br>No, EXCEPT FOR NON-COMPLIANCE WITH LEGISLATION                                                               |
| UTE LANGOSTEIRA<br>JOINT VENTURE LANGOSTEIRA            | No_NO                | No_NO                                               | Si_YES                    | Si, DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL<br>YES, ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY                                                                                       |
| CAPITANÍA MARÍTIMA<br>HARBOURMASTER'S OFFICE            | No_NO                | No_NO                                               | No_NO                     |                                                                                                                                                            |

### árbol de decisiones para determinar la cobertura de la memoria\_decision tree for boundary setting



GRI 3.6\_ Boundary  
of the report.

GRI 3.7\_ State any  
specific limitations on  
the scope or bound-  
ary of the report.

## \_boundary of the 2007 sustainability report

\_The operational boundary [IGRI3.6 and 3.7](#) of this report includes the General Port Services described in the chapter Safely into port, both those provided directly by the Port Authority as well as those managed by third parties, such as the cleaning of common land areas, which is done by Geseco, S.A., the cleaning of common water areas, which is done by Maritime Global Services, S.L. (MGS).

The basic port Services, subject to public service obligations, are not managed directly by the Port Authority, as stated previously, which must adopt measures that guarantee adequate provision of the services; the pilotage of ships is provided by the Corporación de Prácticos de A Coruña, and the technical-nautical services, towing, is provided by the joint venture



Todas las empresas que prestan servicios generales o básicos desarrollados en el recinto portuario, con excepción de la Corporación de prácticos de A Coruña, son sociedades mercantiles independientes de la Autoridad Portuaria, que desarrollan su actividad bajo títulos concesionales, autorizaciones o licencias otorgados por la Autoridad Portuaria. Se considera que la influencia no es significativa salvo en el objeto del servicio. No obstante, las empresas GESECO y MGS tienen encomiendas de gestión, por lo que en la memoria se encuentran indicadores sobre su desempeño en el servicio (véase páginas 166 y 182). Limpoil desarrolla una actividad de gestión de residuos procedentes de buques, y sobre esta se proporcionan datos también en el apartado de residuos.

Respecto al servicio de practaje, la Autoridad Portuaria define la forma de prestación, determinando el número de prácticos necesarios previo informe de la Capitanía Marítima.

El remolque y el amarre y desamarre se prestan según los pliegos reguladores y prescripciones particulares de la Autoridad Portuaria, no considerándose que

tengan impactos de sostenibilidad significativos, salvo incumplimiento de la legislación.

Los servicios de manipulación y transporte de mercancías son prestados por las empresas estibadoras TMGA,, Galigrain, S. A. y Pérez Torres Marítima, S. L.

Su desempeño, en un contexto de sostenibilidad, es contemplado en el capítulo “Un pelicano en A Coruña” y en el apartado sobre la unidad de negocio de graneles sólidos.

Con relación a la influencia de la Autoridad Portuaria en la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, se ha contemplado el seguimiento del programa de vigilancia ambiental y estimado los indicadores de desempeño ambiental, no considerándose en la cobertura de esta memoria los

aspectos económicos ni su dimensión social, salvo en determinados asuntos destacados y descritos a lo largo de la memoria.

Considerando el alcance y la cobertura establecida, durante 2007 no ha habido cambios significativos <sup>(GRI3.11)</sup> en la prestación del servicio ni en el seguimiento del programa de vigilancia ambiental de la construcción del puerto exterior. Tampoco se recibió ningún premio o distinción reseñable <sup>(GRI2.10)</sup>.



**GRI 3.11\_** Cambios significativos relativos a periodos anteriores.

**GRI 2.10\_** Permisos y distinciones recibidos durante el periodo.



**GRI 3.11\_** Significant changes from previous reporting.

**GRI 2.10\_** Awards received in the reporting period.

Sertosa Norte-Tecarsa, and Mooring and Unmooring by MGS. The specifications for these services are available on the port's website.

Cargo handling and transport services are provided by the companies Terminales Marítimos de Galicia, S. L. (TMGA), Galigrain, S. A., and Pérez Torres Marítima, S. L.

The A Coruña port is a passenger transit port. Passenger services are managed directly by the Port Authority, with the exception of the gangway handling service, managed, in such case, by the company MGS, and other services carried out with ship resources and personnel.

Lastly, the basic port service for receiving the waste generated by ships is provided by the company Limpoil, S.A.

The development of the new port facilities works at Punta Langosteira, in Arteixo, are considered to be part of the definition of boundary of this 2007 Sustainability Report, which was determined through the application of the criteria of generation of significant sustainability impacts and the degree of influence of the Port Authority on the companies that provide services and other institutions through the decision tree of the G3 guide, applied to each one of the institutions mentioned on the table (page 75).

All of the companies that provide general or basic services in the port facilities, with the exception of the Corporación de Prácticos de A Coruña, are corporate entities independent from the Port Authority that carry out their activities under concession contracts, authorizations, or licenses granted by the Port Authority. The influence is not considered to be significant except in the object of the service. However, GESECO and MGS are responsible for management, so the report includes indicators on their performance in the service (see pages 167 and 183). Limpoil manages wastes generated by ships, with figures included in the waste section.

Regarding pilotage, the Port Authority defines the way in which the service is provided, determining the number of pilots required based on a report from the Harbourmaster's Office.

Towing, mooring, and demooing are provided in accordance

with the regulatory specifications and specific stipulations of the Port Authority, and they are not considered to have significant sustainability impacts, unless there is a failure to comply with the legislation.

The cargo handling and transport services are provided by the stevedoring companies TMGA, Galigrain, S. A., and Pérez Torres Marítima, S. L.

Their performance, within a context of sustainability, is covered in the chapter "A pelican in A Coruña" and the section on the bulk solids business unit.

In regard to the influence of the Port Authority on the construction of the new port facilities at Punta Langosteira, this is included in the tracking of the environmental monitoring program, and estimating the environmental performance indicators, with this report not covering economic or social aspects except in particularly notable matters that are described in the publication.

Considering the scope and boundary established, in 2007, there were no significant changes (GRI3.11) in the provision of the service or in the tracking of the environmental monitoring program of the construction of the outer port. No significant awards or distinctions have been received (GRI2.10).

# el faro de la ciudad:

## nuestros grupos de interés

EN ESTA SECCIÓN SE EXPLICA  
EL PROCESO DE  
IDENTIFICACIÓN DE NUESTROS  
GRUPOS DE INTERÉS  
Y SUS INQUIETUDES.

Como se ha mencionado, en enero de 2007 se creó el Comité de Responsabilidad Social Corporativa de la Autoridad Portuaria. Este Comité, desde su jornada de constitución, ha venido realizando un pormenorizado análisis de los diferentes públicos (GRI4.15 y 4.16) a los que debía dirigirse sobre la base de un estudio sociológico de la empresa Ecométrica, que facilitó la creación de un mapa de públicos del puerto, el examen de las reclamaciones que han entrado por el Registro de la Autoridad Portuaria y las demandas realizadas a la Autoridad Portuaria a través de la prensa e Internet. La importancia que la organización da a sus trabajadores quedó expresado en el Acta de Constitución del Comité, en los siguientes términos “resulta de suma urgencia e importancia estrechar las relaciones con el propio personal del puerto, mediante la búsqueda de su implicación en los proyectos que parten de éste, el fomento de la comunicación con la Dirección y la

propuesta de iniciativas que favorezcan la identificación de los trabajadores con su empresa, sus objetivos, sus señas de identidad, etc.”

Las Unidades de Negocio, en su función de acercamiento a nuestros clientes y colaboradores, también permitieron reconocer otros grupos de interés (GRI4.15) y sus inquietudes.

Las conclusiones obtenidas permitieron identificar (GRI3.5) cinco grupos de interés (GRI4.14) tanto internos<sup>IX</sup> como externos: los trabajadores de la Autoridad Portuaria, los Centros Directivos del Sistema Portuario de Titularidad Estatal y el Ministerio de Fomento junto con otras Administraciones e Instituciones Públicas, los ciudadanos de A Coruña, la comunidad portuaria (prestadores de servicio,

07\_

GRI 4.15\_ Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.

GRI 4.16\_ Enfoques adoptados para la inclusión de grupos de interés.

GRI 3.5\_ Proceso de definición del contenido.

GRI 4.14\_ Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.

GRI 4.17\_ Principales preocupaciones y aspectos de interés surgidos de la participación de los grupos de interés.



consignatarios, transportistas, sector pesquero, etc.) y nuestros clientes.

Las principales inquietudes de nuestros grupos de interés <sup>(GRI4.17)</sup> fueron analizadas en términos de relevancia y madurez en el apartado sobre Rendición de cuentas. Las respuestas dadas por la Autoridad Portuaria a estas incertidumbres se presentan, por grupo de interés, a continuación.

## the lighthouse of a city: our stakeholders

THIS SECTION EXPLAINS THE PROCESS  
OF IDENTIFYING OUR STAKEHOLDERS  
AND THEIR CONCERNS.

**GRI 4.15** \_ Basis for identification and selection of stakeholders with whom to engage.

**GRI 4.16** \_ Approaches to stakeholder engagement, including frequency of engagement by type and by stakeholder group.

**GRI 3.5** \_ Process for defining report content.

**GRI 4.14** \_ List of stakeholder groups engaged by the organization.

**GRI 4.17** \_ Key topics and concerns that have been raised through stakeholder engagement.

complaints included in the Port Authority's Register, and the demands made of the Port Authority in the press or on the Internet. The importance that the organization gives to its workers was expressed in the Committee's Constitution, in the following terms - "it is extremely urgent and important to strengthen the relationships with the port's personnel by seeking their involvement in the projects that are generated by the port, encouraging communication with the Management and the proposal of initiatives that promote the identification of workers with their company, its goals, its identity, etc."

The Business Units, in their function to bring us closer to our clients and collaborators, also allows us to identify other stakeholders <sup>(GRI4.15)</sup> and their concerns.

The conclusions obtained made it possible to identify <sup>(GRI3.5)</sup> five stakeholder groups <sup>(GRI4.14)</sup> both internal<sup>IX</sup> and external: Port Authority workers, Management Centres of the State-Owned Port System and the Ministry of Development, along with other Public Institutions and Administrations, the citizens of A Coruña, the port community (service providers, shipping agents, transport companies, fishing sector, etc.) and our clients.

The main concerns of our stakeholders <sup>(GRI4.17)</sup> were analyzed in terms of materiality and maturity in the Accountability section. The responses given by the Port Authority to these concerns, for each stakeholder, are presented below.

As mentioned before, in January 2007, the Port Authority's Corporate Social Responsibility Committee was created. This Committee, from the day it was created, has been exhaustively analyzing the different audiences <sup>(GRI4.15 and 4.16)</sup> that must be addressed based on a sociological study by Ecométrica, which facilitated the creation of a map of the different audiences of the port, the examination of the



rolando el viento:

dando respuesta  
a nuestros grupos  
de interés

08\_

turning windward:

responding to our  
stakeholders

## \_ Los trabajadores de la Autoridad Portuaria

EN ESTA SECCIÓN SE DESCRIBEN LAS INQUIETUDES DE  
NUESTROS TRABAJADORES Y LOS COMPROMISOS ASUMIDOS  
POR PARTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA.

### \_ \_ nuestro principal valor

\_ Los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña, como entidad perteneciente al Sistema Portuario de Titularidad Estatal, han sido seleccionados a partir de los principios de igualdad, mérito y capacidad y mediante convocatoria pública (GRI EC7). Estas características aseguran un elevado nivel de compromiso con la institución, ajustando los perfiles profesionales a los niveles retributivos tal y como establece y está tabulado (GRILA14) en el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2004-2009.

El colectivo se divide en dos grandes grupos: personal fuera de

convenio y personal de convenio. El primero es el de mayor responsabilidad y de menor número de efectivos, y está compuesto por las Subdirecciones Generales, Direcciones, Departamentos, Divisiones, Unidades y Secretaría, mientras que el segundo, el 87% de la plantilla (GRILA4) es el colectivo más numeroso, y desarrolla 37 de las 48 ocupaciones definidas por Convenio.

El número de trabajadores<sup>3</sup> de la Autoridad Portuaria de A Coruña (GRI 2.8) durante el año 2007, distribuidos en meses y tipos de relación laboral, ha sido la que se especifica en la tabla (GRILA1) de la página siguiente.

GRI EC7\_ Procedimientos para la contratación local y proporcional de altos directivos procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.

GRI LA14\_ Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosado por categoría profesional.

GRI LA4\_ Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.

GRI 2.8\_ Dimensiones de la organización.

GRILA1\_ Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región.

3\_Datos a último día de cada mes, excluyendo Presidente y Director General.

08\_1

## \_the Port Authority workers

THIS SECTION DESCRIBES THE CONCERNS OF THE A CORUÑA PORT AUTHORITY WORKERS AND THE COMMITMENTS ASSUMED BY THE A CORUÑA PORT AUTHORITY.

## \_ \_our main value

<sup>3</sup> Figures from the last day of each month, excluding the Chairman and the General Director.

Workers of the A Coruña Port Authority, as an entity belonging to the State-Owned Port System are selected based on the principles of equality, merit, and capability, through public announcements (GRI EC7). These characteristics ensure a high level of commitment to the Port Authority, adjusting professional profiles to the salary levels as

established (GRI LA14) in the 2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement of Port Authorities and State Ports 2004-2009.

The Port Authority's employees can be divided into two large groups: workers covered by the collective bargaining agreement and workers not covered by the agreement. The latter group has more responsibility and is

smaller in number, and is made up of the General Sub-directorates, Directorates, Departments, Divisions, Units, and Secretariat, while the former, 87% of the staff (GRI LA4) is a larger group that provides 37 of the 48 occupations defined in the collective bargaining agreement.

The number of workers<sup>3</sup> of the A Coruña Port Authority

### colectivos\_groups

| MESES/<br>MONTHS        | FUERA DE CONVENIO<br>NOT COVERED BY AGREEMENT |                         | DENTRO DE CONVENIO<br>COVERED BY AGREEMENT |                         | TOTALES/<br>TOTAL |
|-------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------|-------------------------|-------------------|
|                         | FIJOS<br>PERMANENT                            | TEMPORALES<br>TEMPORARY | FIJOS<br>PERMANENT                         | TEMPORALES<br>TEMPORARY |                   |
| ENERO<br>JANUARY        | 21                                            | 0                       | 131                                        | 15                      | 167               |
| FEBRERO<br>FEBRUARY     | 21                                            | 0                       | 131                                        | 16                      | 168               |
| MARZO<br>MARCH          | 21                                            | 0                       | 131                                        | 16                      | 168               |
| ABRIL<br>APRIL          | 21                                            | 0                       | 131                                        | 15                      | 167               |
| MAYO<br>MAY             | 21                                            | 0                       | 131                                        | 15                      | 167               |
| JUNIO<br>JUNE           | 21                                            | 0                       | 131                                        | 21                      | 173               |
| JULIO<br>JULY           | 21                                            | 0                       | 131                                        | 25                      | 177               |
| AGOSTO<br>AUGUST        | 21                                            | 0                       | 131                                        | 23                      | 175               |
| SEPTIEMBRE<br>SEPTEMBER | 22                                            | 0                       | 131                                        | 22                      | 175               |
| OCTUBRE<br>OCTOBER      | 22                                            | 0                       | 131                                        | 17                      | 170               |
| NOVIEMBRE<br>NOVEMBER   | 22                                            | 0                       | 131                                        | 18                      | 171               |
| DICIEMBRE<br>DECEMBER   | 22                                            | 0                       | 131                                        | 17                      | 170               |

GRI EC7\_ Procedures for local hiring and proportion of senior management hired from the local community at locations of significant operation.

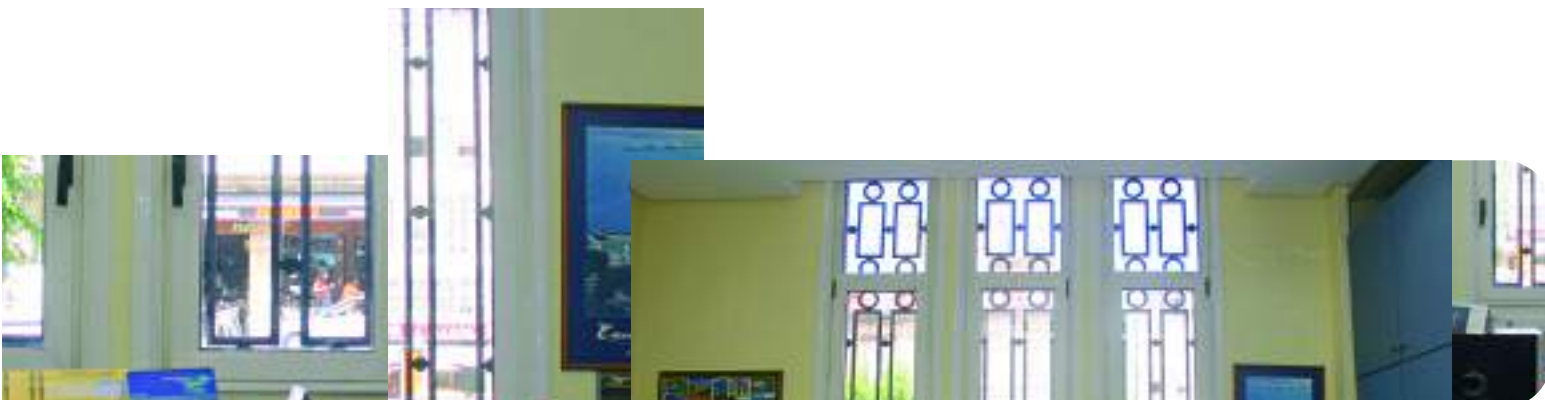
GRI LA14\_ Ratio of basic salary of men to women by employee category.

GRI LA4\_ Percentage of employees covered by collective bargaining agreements.

GRI 2.8\_ Scale of the reporting organization.

GRI LA1\_ Total workforce by employment type, employment contract, and region.

GRI LA2\_ Total number and rate of employee turnover by age group, gender, and region.



(GR12.8) in 2007, distributed by month and type of labour relationship, was as follows (table groups) (GR1A1).

The number of workers who joined and left the Port Authority<sup>4</sup> during the year in question, in reference to the figures in the table on the previous page, are specified in the table below (GR1A2) (work contracts signed and cancelled).

4\_ The differences with the previous table are the result of cases in which the same worker terminates employment on the last day of the month, but is at the same time active on that day.

#### altas y bajas de las contrataciones laborales\_work contracts signed and cancelled

| MESES/<br>MONTHS        | HECHO/EVENT           | FUERA DE CONVENIO<br>NOT COVERED BY AGREEMENT |                         | DENTRO DE CONVENIO<br>COVERED BY AGREEMENT |                         | TOTALES/<br>TOTAL |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------|-------------------------|-------------------|
|                         |                       | FIJOS<br>PERMANENT                            | TEMPORALES<br>TEMPORARY | FIJOS<br>PERMANENT                         | TEMPORALES<br>TEMPORARY |                   |
| ENERO<br>JANUARY        | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | 1                                          | 2                       | 3                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | -                       | -                 |
| FEBRERO<br>FEBRUARY     | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 2                       | 2                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 1                       | 1                 |
| MARZO<br>MARCH          | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | -                       | -                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 1                       | 1                 |
| ABRIL<br>APRIL          | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 1                       | 1                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 1                       | 1                 |
| MAYO<br>MAY             | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | -                       | -                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | -                       | -                 |
| JUNIO<br>JUNE           | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 8                       | 8                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 2                       | 2                 |
| JULIO<br>JULY           | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 4                       | 4                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | 1                                          | -                       | 1                 |
| AGOSTO<br>AUGUST        | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | 1                                          | -                       | 1                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 2                       | 2                 |
| SEPTIEMBRE<br>SEPTEMBER | ALTA/HIRED            | 1                                             | -                       | -                                          | -                       | 1                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 10                      | 10                |
| OCTUBRE<br>OCTOBER      | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 4                       | 4                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | -                       | -                 |
| NOVIEMBRE<br>NOVEMBER   | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | -                                          | 2                       | 2                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | -                                          | 2                       | 2                 |
| DICIEMBRE<br>DECEMBER   | ALTA/HIRED            | -                                             | -                       | 1                                          | -                       | 1                 |
|                         | BAJA/ENDED EMPLOYMENT | -                                             | -                       | 1                                          | 1                       | 2                 |

**GRI LA2\_** Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.

**GRI LA1\_** Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región.

**GRI LA13\_** Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.

4\_ Las diferencias con el cuadro anterior son debidas a los casos en los cuales un mismo trabajador es baja el último día del mes pero a su vez está activo ese día.

Las altas y bajas de las contrataciones laborales<sup>4</sup> llevadas a efecto durante el citado ejercicio, atendiendo a los datos expuestos en la tabla de la página 82, se concretan en el cuadro (GRILA2) de la 83.

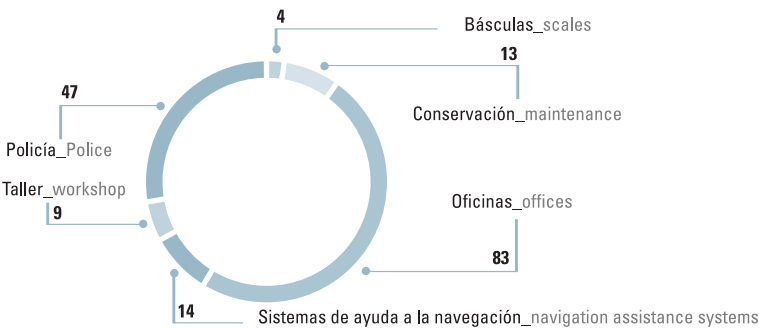
El hecho de que la Autoridad Portuaria se halle entre aquellas entidades catalogadas como organismos públicos, le hace ser un objetivo deseable para una gran masa trabajadora que busca estabilidad en el empleo, retribuciones adecuadas, beneficios sociales, etc., lo que implica una rotación media de empleados que puede ser considerada de inapreciable, siendo la antigüedad media de la plantilla de 18 años (GRILA2).

La plantilla de la Autoridad Portuaria desarrolla labores de carácter multidisciplinar, y sus efectivos, se distribuyen en los siguientes Servicios (GRILA1) que se muestran en el gráfico.

Since the Port Authority is among the agencies classified as public institutions, it has become a desirable target for a large number of workers who are seeking job stability, adequate salaries, social benefits, etc., which results in an average worker rotation that can be considered virtually zero, with an average of 18 years (GRILA2) worked for the staff.

The Port Authority's employees carry out many different types of work and are distributed among the following Services (GRILA1) showing in the graph below.

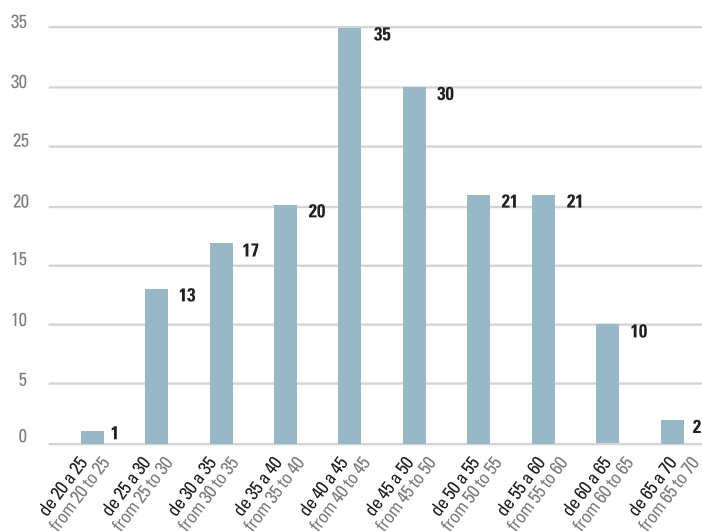
distribución de plantilla\_employees distribution



La edad media de la plantilla es de 47 años para los hombres y de 41 años para las mujeres, siendo la distribución global por edades la siguiente (GRILA2 y GRILA13).

The average age of employees is 47 for men and 41 for women, with the following overall age distribution (GRILA2 and GRILA13).

#### distribución global por edades\_overall age distribution



**GRI LA2\_** Total number and rate of employee turnover by age group, gender, and region.

**GRI LA1\_** Total workforce by employment type, employment contract, and region.

**GRI LA13\_** Composition of governance bodies and breakdown of employees per category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity.

La composición (GRILA13) del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria se puede encontrar en la memoria anual (página 8).

The members (GRILA13) of the Port Authority's Board of Directors are listed in the annual report (page 8).

## — \_intereses, expectativas y enfoque de gestión

\_Con carácter general, las inquietudes de mayor relevancia que presentan los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña son las siguientes:

\_Actualización salarial. Es un problema que, de forma habitual, se viene presentando a lo largo del tiempo, e implica que los trabajadores no ven actualizadas

sus retribuciones hasta bien avanzado el año de que se trate, llegando incluso a percibir las al año siguiente de aquel que genera el derecho. No es una situación deseable para la Autoridad Portuaria, pero no dispone de la autonomía suficiente que le permita actualizar de manera inmediata los incrementos salariales recogidos en los Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio, sino que precisa de la correspondiente autorización de la CECIR<sup>x</sup>.

## — \_interests, expectations and management approach

\_In general, the following were the most significant concerns of the workers of the A Coruña Port Authority:

\_Salary updates. This is a problem that normally arises over time and involves workers who do not see their salaries updated until well into the year in question, sometimes receiving the raises

the year after they are entitled to them. This is not a desirable situation for the Port Authority, but it does not have enough autonomy to immediately update the salary raises included in the General State Budget for each year and requires the corresponding authorization from the CECIR<sup>x</sup>.

\_Company agreement. This is a requirement covered in article 4 of the aforementioned 2<sup>nd</sup> Agreement, and its content must cover the areas that are not regulated by the Agreement itself. The aspects that must make up the Company Agreement are divided into two clearly distinct parts. The first, as a pact:

bonuses specified by the Port Authority, adaptation of the staff to suit organizational needs, work day, etc., and the seconds for training purposes: identify the needs for improvement of professional qualifications and establish the necessary training actions and evaluation of the salary volume assigned for

\_\_ Acuerdo de Empresa. Es un requisito recogido en el artículo 4º del II Convenio anteriormente mencionado, y su contenido debe versar sobre materias que no estén reguladas por el propio Convenio. Los aspectos que deben configurar el Acuerdo de Empresa se dividen en dos partes claramente diferenciadas. La primera, con carácter de pacto: pluses específicos de la Autoridad Portuaria, adaptación de la plantilla a las necesidades organizativas, jornada de trabajo, etc. y la segunda, con carácter formativo:

identificar necesidades de mejora de cualificación profesional y establecer acciones formativas necesarias y valoración de la masa salarial asignada para ese desarrollo profesional, y planificación de la plantilla del ejercicio.

\_\_ Promoción de los trabajadores. Viene siendo habitual que los trabajadores desarrollen, en mayor o menor medida, su carrera profesional con el transcurso de los años, si bien la pretensión generalizada es que sea mayor el número de personas



beneficiadas y mayor el nivel de promoción, hechos ambos que están muy acotados por aspectos tales como la limitación de la masa salarial y la racional configuración de la propia estructura.

Todas las expectativas, identificadas desde la Secretaría General de la Autoridad Portuaria y su división de Recursos Humanos, deben estar contempladas en una política de personal que regule derechos y deberes, código de conducta, carrera profesional, derechos retributivos, negociación colectiva, permisos, etc. La entrada en vigor del Estatuto Básico del Empleado Público<sup>xi</sup>, establece un marco legal de principios generales que habrán de regir las relaciones del empleo público, tanto en su vertiente funcional como de personal laboral al servicio de las Administraciones Públicas, refundiendo en un marco normativo la dispersa legislación que, sobre las políticas de personal, existía.

La Autoridad Portuaria de A Coruña está sometida, como parte de la Administración General del Estado, al cumplimiento de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y rechaza el trabajo forzoso y obligatorio, así como el trabajo infantil de acuerdo a los Convenios 105, 138 y 182<sup>xiii</sup> de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cuyos principios asume y cumple, y está obligada por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común al ejercicio de sus funciones y servicios al margen de prácticas de soborno y corrupción.

Discriminaciones de marcado carácter social, como las contempladas en los Convenios 100 y 111<sup>xiii</sup> (GRIHR4) de la OIT no han tenido lugar en la Autoridad Portuaria. En concreto, la discriminación laboral por razón de sexo, ha sido legislada<sup>xiv</sup> en España en 2007. Esta Ley Orgánica ha venido a es-

tablecer un principio que ya era aplicado con anterioridad por la Autoridad Portuaria en diversos aspectos de las relaciones laborales, como puede ser la igualdad de oportunidades en los procesos de selección de personal, tanto de nuevo ingresos como en promoción, o que a igual ocupación igual retribución (GRI LA14), entre otros.

La presencia de la mujer en el conjunto de la plantilla ha supuesto una evolución favorable en los últimos años, según se desprende de los datos (GRI LA2 y GRI LA13) del gráfico. Ejemplo de esta mejora ha sido la incorporación, en 2007, de una trabajadora para ocupar, con carácter fijo y por primera vez, una plaza de Policía Portuaria, rompiendo con ello la exclusividad del género masculino en esa ocupación.

En el Consejo de Administración, de sus 25 componentes, 2 son consejeras.

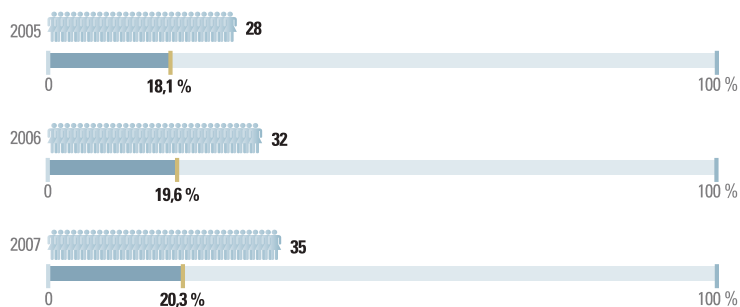
**GRI HR4\_** Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas.

**GRI LA14\_** Relación entre salario base de los hombres con respecto a las mujeres, desglosado por categoría profesional.

**GRI LA2\_** Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.

**GRI LA13\_** Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.

### presencia de la mujer\_women on staff



**GRI HR4\_** Total number of incidents of discrimination and actions taken.

**GRI LA14\_** Ratio of basic salary of men to women by employee category.

**GRI LA2\_** Total number and rate of employee turnover by age group, gender, and region.

**GRI LA13\_** Composition of governance bodies and breakdown of employees per category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity.

that professional development, and staff planning for the year.

— Worker promotion. It is common for workers to develop, to a greater or lesser degree, their professional careers over the course of the years, although the general intent is that the larger the number of people who benefit, the higher the level of promotion, two facts that are highly limited by aspects such as the salary volume and the rational configuration of the structure itself.

All of these expectations, identified by the General Ministry of the Port Authority and its Human Resources division, must be considered within a policy of

personnel that regulates rights and obligations, code of conduct, professional careers, compensation rights, collective bargaining, authorizations etc. The entry into force of the Basic Public Employment Statute<sup>xi</sup> establishes a legal framework of general principles that must govern public employment relations, in regard to civil servants and personnel at the service of the Public Administrations, rewriting the varied legislation regarding personnel policies that existed into a regulatory framework.

The A Coruña Port Authority is subject to the compliance of The Charter of Fundamental Rights of the European Union, and rejects forced and compulsory labour, as well as child labour in

accordance with Agreements 105, 138 and 182<sup>xii</sup> of the ILO (International Labour Organization), whose principles they agree and comply with, and is furthermore obligated by the Public Administration Legal Regime (Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas) and by the Common Administrative Procedures (Procedimiento Administrativo Común) to carry out its operations and services whilst keeping clear of bribery and corruption.

Discrimination of a highly social nature, such as the discrimination covered in Agreements 100 and 111<sup>xiii</sup> (GRIHR4) of the ILO has not taken place in the Port Authority. Specifically, job discrimination based on gender was legislated<sup>xiv</sup> in Spain in 2007. This General Act of Parliament establishes a principle that was previously applied by the Port Authority in different aspects of its labour relations, such as equal opportunity in personnel selection processes, for both new hires as well as promotions, or equal pay for equal work (GRILA14), among others.

The presence of women in the staff has evolved positively in recent years, as shown by the figures shown on the previous page (GRILA2 and GRILA13).

An example of this improvement was the incorporation, in 2007, of a female worker to permanently occupy, for the first time, a job position as Port Police, breaking the exclusively male nature of that occupation.

Of the members that make up the Board of Directors, 2 are female board members.

## \_ \_comunicación y colaboración

\_Las relaciones laborales del mayor colectivo de la Autoridad Portuaria están reguladas, entre otras, por el citado II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2004-2009. La entrada en vigor de esta norma ha hecho posible implantar en la Autoridad Por-

tuaria de A Coruña un novedoso sistema de gestión por competencias <sup>(GRILA13 y GRILA14)</sup> que establece los procedimientos para desarrollar la carrera profesional <sup>(GRILA11 y GRILA12)</sup> de los trabajadores, dando a su vez respuesta a las necesidades organizativas de la entidad. El Sistema recoge un total de 30 Competencias Técnicas y 6 Competencias Genéricas, cuyos niveles de exigencia varían dependiendo del tipo de Ocupación de que se trate y del desarrollo de los trabajadores dentro de cada Banda establecida.

El importe medio de la retribución anual bruta de un trabajador incluido en convenio colectivo es, según las tablas de retribuciones y revisiones salariales aprobadas, y para el año 2007, de 23.980 euros. El salario mínimo interprofesional<sup>xv</sup> para el mismo año <sup>(GRI EC5)</sup> no puede ser inferior a 7.988,40 euros.

**GRI EC5.** Rango de las relaciones entre el salario inicial estándar y el salario mínimo local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.

**GRI 4.4.** Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones al máximo órgano de gobierno.

**GRI LA6.** Porcentaje del total de trabajadores que está representado en comités de salud y seguridad conjuntos de dirección-empleados, establecidos para ayudar a controlar y a asesorar sobre programas de salud y seguridad en el trabajo.

**GRI LA13.** Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.

**GRI LA14.** Relación entre salario base de los hombres con respecto a las mujeres, desglosado por categoría profesional.

**GRI LA11.** Programas de gestión de habilidades y de formación continua que fomenten la empleabilidad de los trabajadores y que les apoyen en la gestión del final de sus carreras profesionales.

**GRI LA12.** Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional.

### ELECCIONES SINDICALES

\_El 30 de mayo de 2007, se celebró el proceso electoral del cual han salido elegidos los nueve miembros que constituyeron el Comité de Empresa <sup>(GRI LA4)</sup> del Organismo (8 del Colegio de Técnicos y Administrativos y 1 del Colegio de Especialistas), proceso al que han presentado candidaturas las tres fuerzas sindicales que ya son habituales en el ámbito, CC.OO., C.I.G. y U.G.T., obteniendo cada una de ellas una representación de tres miembros.

Para las relaciones formales entre la parte social y la empresa, se utilizan periódicamente las siguientes vías: reuniones Dirección-Comité de Empresa, Comisión Local de Gestión por Competencias, Comisión Negociadora en Materias de Ámbito Local, Comité de Seguridad y Salud Laboral y Comisión de Control del Plan de Pensiones, sin olvidar aquellas otras participaciones de ambas partes en asuntos como pueden ser los tribunales de

selección de personal. La totalidad de los trabajadores, a través de sus representantes, tienen y tuvieron representación en estos comités durante los años 2005, 2006 y 2007 <sup>(GRILA6)</sup>.

Fuera del ámbito local, y de conformidad con lo establecido en el artículo 6º del II Convenio Colectivo, las partes tienen la posibilidad de plantear e intentar buscar soluciones a sus discrepancias en la Comisión Paritaria de ámbito estatal.

## \_ \_communication and collaboration

\_The labour relations of the largest group in the Port Authority are regulated, among others, by the aforementioned

2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement of Port Authorities and State Ports 2004-2009. The entry into force of this regulation has made it possible to implement an innovative system of management by skills in the A Coruña Port Authority (GRI LA13 and GRI LA14), which establishes the procedures for developing the professional careers (GRI LA11 and GRI LA12) of workers, in turn responding to the organizational needs of the institution. The System covers a total of 30 Technical Skills and 6 Generic Skills, whose level of difficulty varies depend on the type of Occupation in question and the development of the workers within each established Group.

The average gross annual salary of a worker covered by the collective bargaining agreement was 23,980 euros, according to the approved salary revision and compensation tables, for the year 2007. The minimum wage across professions<sup>xv</sup> for the same year (GRI EC5) could not be less than 7,988.40 euros.

**GRI LA13\_** Composition of governance bodies and breakdown of employees per category according to gender, age group, minority group membership, and other indicators of diversity.

**GRI LA14\_** Ratio of basic salary of men to women by employee category.

**GRI LA11\_** Programs for skills management and lifelong learning that support the continued employability of employees and assist them in managing career endings.

**GRI LA12\_** Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews.

**GRI EC5\_** Range of ratios of standard entry level wage compared to local minimum wage at significant locations of operation.

**GRI 4.4\_** Mechanisms for shareholders and employees to provide recommendations or direction to the highest governance body.

**GRI LA6\_** Percentage of total workforce represented in formal joint management-worker health and safety committees that help monitor and advise on occupational health and safety programs.

### LABOUR UNION ELECTIONS

\_On May 30, 2007, elections were held to elect the nine members that make up the Company Committee (GRI 4.4) of the Institution (8 from the Professional Association of Technical and Administrative Personnel, and 1 from the Professional Association of Specialists), which candi-

dates representing the three labour unions that are normally present, CC.OO., C.I.G., and U.G.T., with each one obtaining three representatives.

The following methods are periodically used for the formal relations between the social part and the company: meetings between the Management-Company Committee, Local Commission for Management by Skills, Negotiations Committee for Local Matters, Occupational Safety and Health Committee, and the Retirement Plan Control Commission, without forgetting other participation by both parties in other matters, such as personnel selection boards. All of the workers have and have had representation through their representatives on these

committees in the years 2005, 2006, and 2007 (GRI LA6).

Outside the local area, and in accordance with the stipulations contained in Article 6 of the 2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement, the parties have the possibility of trying to search for solutions to their discrepancies in the Joint Commission at the state level.

## COLABORA Y AGRUPACIÓN CULTURAL

La Autoridad Portuaria puso en 2007 en marcha un proyecto dirigido a los trabajadores, con el que persigue facilitar el acercamiento y la comunicación entre los mismos. Para ello constituye un equipo de personas, el grupo Colabora, cuyo objetivo es poner en marcha iniciativas propias y ajenas y cuya participación va dirigida a los propios trabajadores y, en algunos casos, a sus familiares. Como instrumento de intercambio de información se crea una cuenta de correo electrónico ([colabora@puertocoruna.com](mailto:colabora@puertocoruna.com)), desde la que se informa sobre las actividades a realizar y en la que se recogen las distintas su-

gerencias que, en este sentido, están dispuestos a aportar los trabajadores. En 2007 nace también una revista, con nombre "Al Abordaje", que se publica cada dos meses y que, con un estilo desenfadado, pretende informar sobre las actividades que se han venido realizando y las que están por realizar, además de secciones dedicadas al medio ambiente o a publicar artículos escritos por compañeros.

Entre las actividades desarrolladas a lo largo del año cabe destacar: la aportación de una ayuda económica para los damnificados del terremoto de Perú, la organización de la cena de Car-

naval con el sorteo de un fin de semana en un balneario para un trabajador y un acompañante; un curso de conducción segura dirigido a los trabajadores; con motivo de las fiestas de San Juan, la tradicional sardiñada; la celebración de la Romería del Carmen en las instalaciones del faro de Cabo Vilán (Carmariñas) y la visita al yacimiento arqueológico de Atapuerca (Burgos). Esta última fue una de las que mejor acogida tuvo; subvencionada conjuntamente por la Autoridad Portuaria y la Agrupación Cultural y Deportiva, en ella participaron trabajadores y acompañantes y se enmarcó dentro de un viaje de fin de semana con estancia en Burgos que inicia un programa anual de visitas culturales a distintos puntos de la geografía española.

Todas estas actividades nacen tímidamente en 2007, unas con mayor participación que otras, pero todas con el ánimo y la ilusión de que perduren en el tiempo y que contribuyan a la participación de los trabajadores y a fomentar las relaciones personales fuera del ámbito puramente laboral.






---

## COLABORA AND CULTURAL GROUPING

In 2007, the Port Authority implemented a project aimed at the workers to facilitate proximity and communication among them. To this end, it created a team of people, the Colabora group, whose goal is to implement initiatives from within the group or from outside it, whose participation is aimed at the workers themselves, and in some cases, their families. As an instrument to exchange information, an email account was

created ([colabora@puertocoruna.com](mailto:colabora@puertocoruna.com)) to allow information to be spread in regard to activities to be carried out, and where different suggestions contributed by workers in this sense are collected. 2007 also marked the start of the magazine "Al Abordaje", which is published every two months, and which, with a relaxed style, presents information on the activities that have been carried out and upcoming activities, in addition to sections devoted to the environment or to the publication of articles written by their fellow workers.

Some of the most significant activities carried out this year included: the economic aid contributed to the victims of the earthquake in Peru, the organization of the Carnival dinner, with a drawing for a weekend at a spa for one worker and a com-

panion; a driving safety course for workers, an outdoor picnic to celebrate the San Juan festival for workers and their guests (traditional sardine roast); the celebration of the Romería del Carmen at the facilities of the Cabo Vilán lighthouse (Camariñas) and the visit to the Atapuerca archaeological site (Burgos). The visit to Atapuerca was one of the most popular. It was subsidized jointly by the Port Authority and the Cultural and Sporting Group, with the participation of workers and their guests, and formed part of a weekend trip with a stay in Burgos to start off an annual program of cultural visits to various points in Spain.

All of these activities began quietly in 2007, some with greater participation than others, but all with the intention and excitement to continue in time and that contribute to worker participation and to encourage personal relations beyond the scope of work.

**GRI 4.4.** Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones al máximo órgano de gobierno.

**GRI LA9.** Asuntos de salud y seguridad cubiertos en acuerdos formales con sindicatos.

## COMITÉ DE RECURSOS HUMANOS

\_Citado en el apartado de hechos destacados, una consecuencia de las elecciones sindicales en el ámbito de la Autoridad Portuaria fue la apertura de una nueva etapa en las relaciones entre las representaciones económica y social, etapa que

se pretende aprovechar para intentar aproximar y favorecer los intereses de las partes, utilizando para ello aspectos tan necesarios como son el diálogo y la colaboración mutua. Persiguiendo tal fin, la Presidencia de la Autoridad Portuaria resolvió crear en 2007 el Comité de Recursos Humanos (GRI4.4), designando como componentes del mismo a distintos cargos de la Organización, siendo sus funciones conocer y deliberar sobre todos los temas que afectan a los aspectos referentes a las personas en cuanto a sus derechos y obligaciones con respecto a la empresa, encargándose además de la negociación con el

Comité de Empresa y otras comisiones de trabajo.

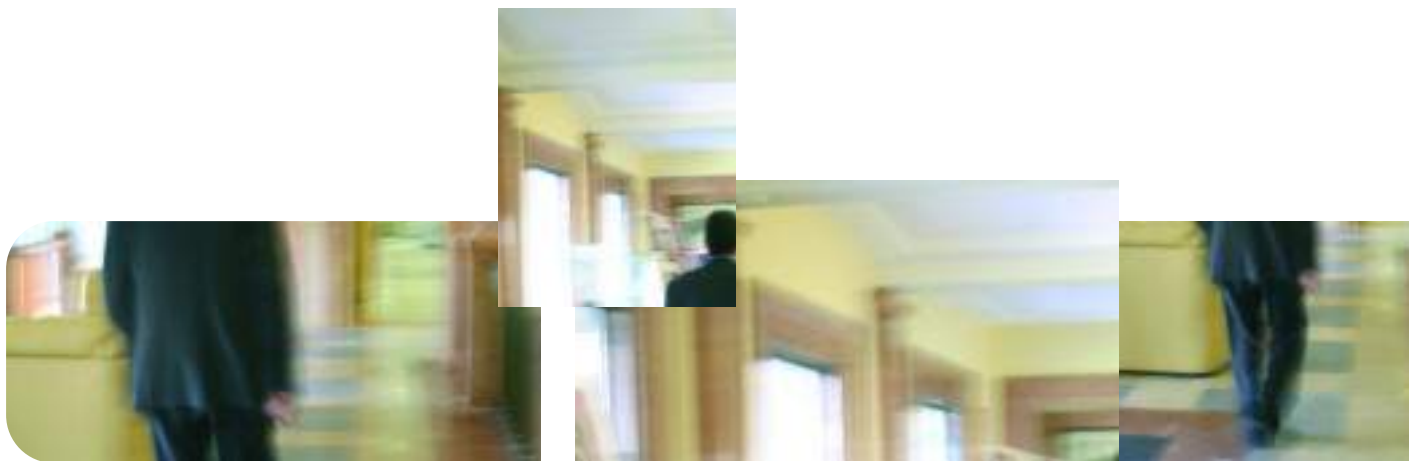
Desde la constitución del Comité de Recursos Humanos se han venido celebrando diversas reuniones, tanto del mismo como con la representación social.



## ACCIÓN SOCIAL

\_Además de los establecidos en los sucesivos Convenios Colectivos, y a lo largo de los años, los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña han venido disfrutando de diferentes beneficios sociales que les han supuesto mejoras en la calidad de la vida personal y familiar, tales como vigilancia (GRI LA9) de la salud<sup>XVI</sup>, viviendas sociales, economato, comedor, etc., y que daban respuesta a los problemas que en cada momento presentaba la sociedad.

En la actualidad, el Organismo facilita a su personal un servicio de restauración que, para el año 2007, el precio abonado por cada comensal ha sido de 0,91 céntimos de euro por menú. Además está implantado un Plan de pensiones, se conceden préstamos y anticipos, existe cobertura profesional en materia de responsabilidad civil y de accidentes, disposición de un fondo por importe del 1% de la nómina del personal de Convenio para fines sociales, gestionado directamente por los trabajadores, etc.



**GRI 4.4\_** Mechanisms for shareholders and employees to provide recommendations or direction to the highest governance body.

**GRI LA9\_** Health and safety topics covered in formal agreements with trade unions.

## HUMAN RESOURCES COMMITTEE

\_Mentioned in the Highlights section, one result of the labour union election in the Port Authority was the beginning of a new phase in the relations between the economic and social representatives, a phase that will attempt to bring the interests of the different parties closer and strengthen them, using such vital aspects as dialog and mutual collaboration to achieve this goal. To reach this objective, in 2007 the Port Authority Chairman resolved to create the Human Resources Committee <sup>(GRI 4.4)</sup>, designating employees from different positions in the Organization as members, for the purpose of determining and deliberating on all matters affecting the aspects related to people in terms of their rights and obligations with respect to the company, and also taking charge of the negotiation with the Company

Committee and other work commissions.

Following the creation of the Human Resources Committee, different meetings have been held of the committee itself along with the company representatives.

workers of the A Coruña Port Authority have enjoyed different social benefits that have improved the quality of their personal and family lives, such as health <sup>(GRI LA9)</sup> examinations<sup>xvi</sup>, social housing, company store, cafeteria, etc., that were implemented to respond to the different problems present in society at each given moment.

The Organization currently provides its employees with a restaurant service. For 2007, the price paid by each person was 0.91 euros per meal. A retirement plan is also being implemented, granting loans and salary advances, professional coverage in the area of civil liability and accidents, allocation of a fund for a total of 1% of the salary of the personnel covered by the Agreement for social projects, managed directly by the workers, etc.

## SOCIAL ACTION

\_In addition to the conditions established in the successive Collective Bargaining agreements, and over the years, the

## \_ \_formación, invirtiendo en futuro

\_A lo largo de la carrera profesional de los trabajadores, la Autoridad Portuaria hace especial incidencia en su formación, que posteriormente se refleja tanto en el ámbito laboral como personal.

La importancia que se le da a la formación, queda patente en los datos relativos al año 2007, reflejados en la tabla de esta página.

Durante 2007 se impartieron al personal <sup>(GRILA10)</sup> de la Autoridad Portuaria de A Coruña cursos sobre ofimática, inglés, prevención de riesgos laborales (un total de 270 horas para 85 asistentes, un 5% del total de formación), medio ambiente (106 horas para un total de 53 asistentes, un 2% del total), normativa portuaria, topografía y dibujo técnico, contratación, compras y suministros, gestión documental y de proyectos, contabilidad y finanzas y específicos para la policía portuaria, entre otros. Ninguno de los cursos, ajustados al modelo de gestión por competencias amparado por el citado II Convenio Colectivo versó sobre prevención de enfermedades graves <sup>(GRILA8)</sup> ni sobre aspectos relacionados con los derechos humanos <sup>(GRIHR3)</sup>.

También en 2007 se iniciaron los trabajos para disponer de un aula de formación en las instalaciones de la Autoridad Portuaria.

Dentro del Programa de pasantías 2007 para Técnicos Portuarios Iberoamericanos, la Autoridad Portuaria tuvo la oportunidad de recibir a la Ingeniero Doña María Guadalupe Ortega López, Responsable de la sección de Manejo y Seguimiento Ambiental de la Autoridad del Canal de Panamá, con la que se analizaron los procedimientos de gestión de material dragado en el puerto.

**GRI LA10\_** Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría de empleado.

**GRI LA8\_** Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves.

**GRI HR3\_** Total de horas de formación de los empleados sobre políticas y procedimientos relacionados con aquellos aspectos de los derechos humanos relevantes para sus actividades, incluyendo el porcentaje de empleados formados.

### formación 2007\_training 2007

|                                                   |       |
|---------------------------------------------------|-------|
| Nº CURSOS IMPARTIDOS:<br>Nº COURSES GIVEN:        | 26    |
| Nº TOTAL DE HORAS:<br>TOTAL NUMBER OF HOURS:      | 5.517 |
| Nº TOTAL DE ALUMNOS:<br>TOTAL NUMBER OF STUDENTS: | 366   |
| PROMEDIO HORAS/ALUMNO:<br>AVERAGE HOURS/STUDENT:  | 15,07 |



## \_ \_training, investing in the future

\_Over the course of the professional careers of workers, the Port Authority places special emphasis on worker training, which is later reflected in both work-related and personal areas.

The importance given to training is reflected in the figures for 2007 (table page 96).

In 2007, courses were given to the personnel of the A Coruña Port Authority (GRI LA10) on office computing, English, prevention of occupational risks (a total of 270 hours for 85 participants,

5% of the total training), the environment (106 hours for a total of 53 participants), port regulations, topography and technical drawing, hiring, purchasing and supplies, documentation and project management, accounting and finance, and specific courses for port police, among others. None of the courses, adjusted to the model of management by abilities covered in the aforementioned 2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement, covered the prevention of serious illnesses (GRI LA8) or aspects related to human rights (GRI HR3).

Also in 2007, work was begun to provide a training classroom within the Port Authority facilities.

As part of the 2007 Internship Program for Ibero-American Port Technicians, the Port Authority had the opportunity to receive Engineer María Guadalupe Ortega López, the head of the Environmental Management and Monitoring Section of the Panama Canal, who helped analyze the management procedures for dredged material in the port.

**GRI LA10** Average hours of training per year per employee by employee category.

**GRI LA8** Education, training, counseling, prevention, and risk-control programs in place to assist workforce members, their families, or community members regarding serious diseases.

**GRI HR3** Total hours of employee training on policies and procedures concerning aspects of human rights that are relevant to operations, including the percentage of employees trained.

## — la seguridad, nuestra prioridad

— Las estrategias comunitaria y española de salud y seguridad en el trabajo<sup>xvii</sup>, establecen el marco de referencia para el desarrollo de políticas de seguridad y salud laboral, con los siguientes objetivos operativos:

— lograr un mejor y más eficaz cumplimiento de la normativa, con especial aten-

ción a las pequeñas y medianas empresas,

— mejorar la eficacia y la calidad del sistema de prevención, poniendo un especial énfasis en las entidades especializadas en prevención, y

— fortalecer el papel de los interlocutores sociales y la implicación de los empresarios y de los trabajadores en la mejora de la seguridad y salud en el trabajo.

---

### PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

— La seguridad y salud laboral de los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña es un compromiso ineludible y un principio básico de gestión empresarial, enmarcado en la estrategia española 2007-2012 y contemplada por la Autoridad Portuaria de A Coruña desde 1980, año en el que se constituye el primer Comité de Seguridad.

En 2006 se publicó la Norma Básica sobre Seguridad y Salud Laboral de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que su Dirección asume su responsabilidad y la empresa aplica el principio de seguridad integrada a todos los niveles y en todos los ámbitos. Los objetivos de esta Norma de Seguridad son:

— evitar riesgos,

— evaluar los riesgos que no se pueden evitar,

— combatir los riesgos en su origen,

— adaptar el trabajo a la persona, puestos de trabajo seguros y ergonómicos con métodos adecuados para evitar la fatiga y reducir los efectos perjudiciales para la salud,

— tener en cuenta la evolución de la técnica,

— sustituir lo peligroso por lo que menos riesgo entrañe,

— planificar la prevención,

— adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual,

— dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

Para gestionar todo lo relacionado con la Prevención de Riesgos



## \_ \_safety, our priority

\_The EC and Spanish strategies for occupational safety and health<sup>xvii</sup> establish a reference framework for the development of occupational safety and health policies, with the following operational goals:

\_ achieve better and more effective compliance with regulations, with special emphasis on small and medium size companies,

\_ improve the efficiency and quality of the prevention

system, placing special emphasis on specialized prevention organizations, and

\_ strengthen the role of the social intermediaries and the involvement of business owners and workers in improving occupational safety and health.

### PREVENTION OF OCCUPATIONAL RISKS

\_The occupational safety and health of the A Coruña Port Authority's workers is an inescapable commitment and a basic business management principle, framed within Spain's 2007-2012 strategy and a concern of the A Coruña Port Authority since 1980 when it created the first Safety Committee.

In 2006, the Basic Standards for Occupational Safety and Health of the A Coruña Port Authority were published, with the Management assuming its responsibility and the company applying the principle of integrated safety at all levels and in all areas. The objectives of this Safety Standard are:

\_ avoid risks,

\_ evaluate any unavoidable risks,

\_ combat risks at the source,

\_ adapt the job to the person, safe and ergonomic workstations with the proper methods to avoid fatigue and reduce harmful effects to health,

\_ take technical evolution into account,

Laborales, la Autoridad Portuaria ha concertado con empresas especializadas en este tipo de trabajos, el denominado<sup>XVIII</sup> Servicio de Prevención Ajeno.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria ha sido propuesta para una sanción (GRI S08 y GRI PR9) de 2.046 euros por la contratación de una empresa de seguridad "por vulnerar la normativa de seguridad

relativa a la coordinación de actuaciones empresariales" (Acta de infracción 1046/07 de la Consellería de Trabajo).

Durante los años 2005, 2006 y 2007 se han registrado las tasas de absentismo por incapacidad laboral temporal (I.T.) que aparecen en el gráfico de esta página. Los parámetros de siniestralidad (GRI LA7) están reflejados en la página siguiente.

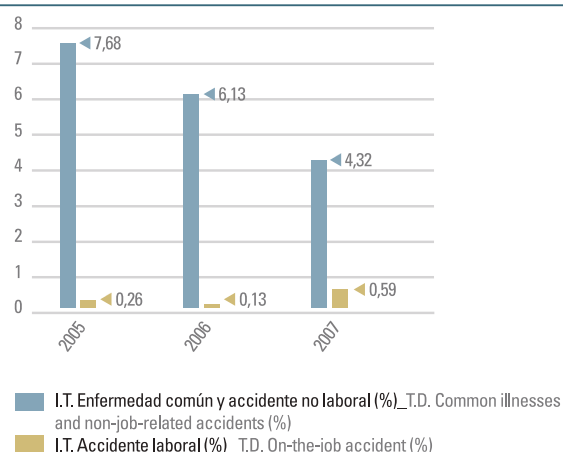
**GRI S08\_** Valor monetario de sanciones y multas significativas y número total de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.

**GRI PR9\_** Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización.

**GRI LA7\_** Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región.



tasas de absentismo por incapacidad temporal  
(IT)\_rates of absenteeism due to temporary  
worker disability (TD)



\_ replace hazards with whatever poses the smallest risk,

\_ plan prevention,

\_ adopt measures the put collective protection before individual protection,

\_ give the proper instructions to workers.

To manage all aspects related to the Prevention of Occupational Risks, the Port Authority has contracted companies specialized in this type of work to provide what are known<sup>xviii</sup> as External Prevention Services.

This notwithstanding, the Port Authority has been proposed for

a sanction (GRI S08 and GRI PR9) of 2,046 euros for hiring a safety company "for violating safety regulations regarding the coordination of business action" (Infraction 1046/07 of the Labour Board).

In 2005, 2006, and 2007, the following rates of absenteeism due to temporary worker disability (T.D.) were recorded as follows on the previous page. And the accident rates (GRI LA7) were as follows in the table below.



## parámetros de siniestralidad\_accident rates

|                                                                       | 2005    | 2006    | 2007    |
|-----------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| TRABAJADORES<br>WORKERS                                               | 155     | 163     | 172     |
| HORAS TRABAJADAS<br>HOURS WORKED                                      | 255.285 | 268.461 | 283.284 |
| HORAS TRABAJADAS POR TRABAJADOR<br>HOURS WORKED PER WORKER            | 1.647   | 1.647   | 1.647   |
| ACCIDENTES CON BAJA<br>ACCIDENTS WITH MEDICAL LEAVE                   | 5       | 2       | 5       |
| ACCIDENTES LEVES<br>MINOR ACCIDENTS                                   | 5       | 2       | 5       |
| ACCIDENTES GRAVES<br>SERIOUS ACCIDENTS                                | 0       | 0       | 0       |
| ACCIDENTES MORTALES<br>FATAL ACCIDENTS                                | 0       | 0       | 0       |
| JORNADAS NO TRABAJADAS CON BAJA<br>DAYS NOT WORKED WITH MEDICAL LEAVE | 142     | 73      | 374     |
| ÍNDICE DE INCIDENCIA <sup>xix</sup><br>INCIDENCE INDEX                | 32,26   | 12,26   | 29,07   |
| ÍNDICE DE FRECUENCIA <sup>xx</sup><br>FREQUENCY INDEX                 | 19,59   | 7,45    | 17,65   |

GRI S08\_Monetary value of significant fines and total number of non-monetary sanctions for non-compliance with laws and regulations.

GRI PR9\_Monetary value of significant fines for non-compliance with laws and regulations concerning the provision and use of products and services.

GRI LA7\_Rates of injury, occupational diseases, lost days, and absenteeism, and number of workrelated fatalities by region.

## SISTEMATIZACIÓN DE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

**GRI PR1.** Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.



Con el fin de mejorar la eficacia de las medidas de prevención de los riesgos a los que están sometidos los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el recinto portuario **(GRI PR1)**, en 2007 comenzaron los trabajos de implantación del estándar OHSAS 18001:2007 "Sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo".

Objetivos específicos de esta implantación son:

- disminuir la siniestralidad laboral y aumentar la productividad, identificando, evaluando y controlando los riesgos asociados a cada puesto de trabajo y evitando las causas que originan los accidentes y las enfermedades en el trabajo.

- asegurar el cumplimiento de la legislación y la mejora de la gestión interna, facilitando el cumplimiento de la legislación en materia de prevención e integrando esta última en los procesos de la organización, lo que conlleva una reducción de costes, sanciones administrativas derivadas de su incumplimiento, además de una mejora de la gestión interna de la organización y de

la comunicación entre empresa, trabajador, y partes interesadas.

- integrar la prevención y fomentar una cultura preventiva. La ley exige a las empresas disponer de un plan de prevención de riesgos laborales integrado en la gestión de la organización. La norma OHSAS 18.001:2007 facilita esa integración.

Por todo ello, resulta la herramienta perfecta para desarrollar una política de seguridad y salud en el trabajo en aquellas entidades que, como la Autoridad Portuaria de A Coruña, están comprometidas con la mejora continua.

**GRI PR1\_** Life cycle stages in which health and safety impacts of products and services are assessed for improvement, and percentage of significant products and services categories subject to such procedures.



## SYSTEMATIZING THE MANAGEMENT OF OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH

— In order to improve the effectiveness of the measures to prevent the risks to which the workers of the A Coruña Port Authority are exposed within the port facilities (GRI PR1), in 2007 work began on the implementation of the standard OHSAS 18001:2007 “Occupational health and safety management system”.

The specific goals of this implementation are:

— reduce occupational accident rates and increase productivity, identifying, evaluating, and controlling the risks associated with each job and

avoiding the causes that result in on-the-job accidents and illnesses.

— ensure compliance with legislation and improvement of internal management, facilitating compliance with the legislation in the area of prevention and integrating the legislation into the organization’s processes, which reduces the cost of government sanctions resulting from non-compliance, in addition to improved internal management of the organization and communication between the com-

pany-worker and other interested parties.

— integrate prevention and promote a culture of prevention. By law, companies are required to have an occupational risk prevention plan integrated into the organization’s management. The standard OHSAS 18001:2007 facilitates this integration.

For all of these reasons, it has resulted in the perfect tool for developing an occupational safety and health policy in institutions, like the A Coruña Port Authority, that are committed to continuous improvement.

## PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR

El 13 de marzo de 2007 fue aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña el Plan de Emergencia Interior del puerto de A Coruña.

Su estructura operativa y de respuesta se basa en un detallado estudio que abarca todos aquellos aspectos que, en materia de seguridad industrial, conciernen al puerto: sus condiciones oceanometeorológicas, físicas, de utilización y de instalaciones, así como las principales mercancías manipuladas y los tráficos que se originan. Como consecuencia, en la parte operativa del PEI se establece un conjunto de acciones concretas con la adecuada asignación de medios técnicos y humanos y la finalidad de solventar cual-

quier tipo de incidente y accidente que, con cierta probabilidad, pueda producirse.

Los planes de emergencia interior de las concesiones de CLH, Repsol Terminal Marítimo,

Bioetanol Galicia y Terminal Rías Altas se integran en el PEI del puerto, obligando a que cualquier incidente que suceda en una concesión deba ser inmediatamente comunicado a la Autoridad Portuaria.

### estudio de caso: el incidente de

La instalación de manejo de carbón de Unión Fenosa Generación, S. A., conocida como "La Medusa", albergaba el 13 de noviembre de 2007 40.400 t de carbón subbituminoso procedentes del buque *Global Triumph*, descargadas entre los días 20 y 22 de octubre, y 39.600 t procedentes del *Nordwesser*, descargadas entre los días 3 y 5 de noviembre. La tarde de ese martes se detectó la aparición de vapor de agua y humo en una zona de depósito del carbón alejada de la salida del almacenamiento, lo que indicaba la situación de un foco caliente consecuencia de un proceso de combustión espontánea.

Inmediatamente se activó el Plan de Actuación de la Concesión. La forma más eficaz de solucionar el problema era acceder al punto caliente para retirar y extender el carbón, dejarlo enfriar y, a continuación, compactarlo.

La ubicación del foco caliente obligaba a retirar una gran cantidad de carbón para su depósito fuera de la instalación.





## la "Medusa"

La madrugada del día 14 de noviembre se apreció a través de las troneras de la instalación llama, apagada con espumógeno. El día 15 se comprobó la existencia de un segundo foco caliente. Ante esa situación, se dio aviso a los Bomberos de A Coruña. Según lo estipulado en el Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria, al intervenir personal ajeno a la concesión, el PEI se activa en fase Azul, siendo el Director de Emergencia el Director General del puerto.

Se procedió a establecer un Centro de Control, en el que se reunieron periódicamente, los miembros del Consejo Asesor y en el que se concentró toda la información disponible y la toma de decisiones para restablecer la normalidad.

El operativo consistió en retirar material para aislar los focos calientes y reducirlos con agua pulverizada.

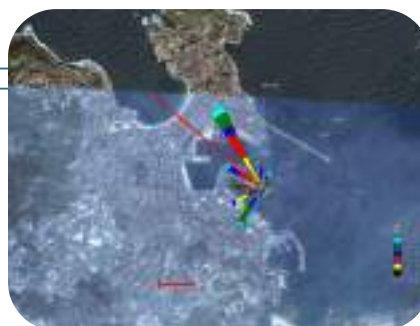
El producto con temperatura elevada, superior a 40°, se evacuaba en camiones volquete al muelle, se extendía y se

compactaba, reduciendo la temperatura a 15°-20°.

El producto con temperatura inferior a 40° se cargaba, a través de la cinta interior de transferencia, en trenes y camiones para su traslado a la Central Térmica de Meirama.

Se utilizaron palas retroexcavadoras, camiones volquete, red contra incendios, se dispusieron barreras para evitar una posible contaminación marina, equipos de protección personal, medidores de temperatura termográficos, estuvieron a disposición dos ambulancias para atender cualquier eventualidad, no siendo necesarios sus servicios.

En todo momento se controlaron las emisiones de partículas, humos y gases. Se efectuó un seguimiento constante de los campos de viento en colaboración con Meteogalicia, que aportó predicciones meteorológicas que permitían ajustar las operaciones a desarrollar con los transportes predichos de la nube de vapor, y de la calidad del aire en colaboración con el



Ayuntamiento de A Coruña, comprobando la ausencia de riesgo por contaminación atmosférica. La rosa de vientos obtenida desde el día 13 al 19 de noviembre muestra que el transporte principal de la nube tuvo dirección nornoroeste.

Se gestionó, desde la Dirección de la Emergencia, toda la relación con los medios de comunicación y en todo momento se facilitó información del desarrollo de la contingencia, especialmente a la Federación de Asociaciones de Vecinos de A Coruña.

### **El 19-11-08 a las 14:30 se dio por finalizada la situación de emergencia.**

Una vez finalizada la emergencia se informó a todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña de las acciones realizadas por la

Autoridad Portuaria para solventar el incidente. También se efectuaron analíticas de agua en torno a la Medusa: los valores obtenidos en los ensayos realizados fueron totalmente normales para agua de mar, no encontrándose restos de los espumógenos utilizados.

### **...Y de ahora en adelante....**

Con la experiencia adquirida, se implantarán y estarán en funcionamiento próximamente medidas de prevención y detección temprana de condiciones que puedan desembocar en este tipo incidentes. Entre estas, la instalación de un sistema de detección de temperaturas por fibrolaser en el muro perimetral de cierre del parque de transferencia, la detección de temperaturas en las cintas de entrada y salida de carbón desde el parque de transferencia y la instalación de una pasarela interior perimetral sobre el muro para medir temperaturas y mejorar el acceso al interior del parque de transferencia.



## INTERNAL EMERGENCY PLAN

On March 13, 2007, the Board of Directors of the A Coruña Port Authority approved the Internal Emergency Plan for the A Coruña port.

Its operational and response structure is based on a detailed study that covers all of the aspects that concern the port in the area of industrial safety: its oceano-meteorological conditions, physical conditions, conditions of usage and its facilities, as well as the main cargo handled and the traffic generated by the port. As a result, the operational part of the IEP lays out a set of specific actions for the adequate assignment of technical and human resources, for the purpose of resolving any type of incident or accident that may occur with a certain level of probability.

The internal emergency plans for the concessions of CLH,

Repsol Terminal Marítimo, Bioetanol Galicia and Terminal Rías Altas are integrated into the port's IEP, and any incidents occurring in concessions must be reported to the Port Authority immediately.

## case study: the "Medusa" incident

On November 13, 2007, Unión Fenosa Generación's coal handling facility known as "La Medusa" held 40,400 t of sub-bituminous coal from the ship the *Global Triumph*, unloaded between October 20-22, and 39,600 t from the *Nordwesser*, unloaded between November 3-5. On that Tuesday afternoon, the appearance of water vapour and smoke was detected in a coal deposit area away from the storage exit, which indicated the location of a hot spot as a result of spontaneous combustion.

The Concession's Plan of Action was immediately activated. The most effective way to resolve the problem was to access the hot spot to remove and spread the coal to allow it to cool, and then compact it.

The location of the hot spot required a large amount of coal to be removed and deposited outside the facility.

In the early morning of November 14, flame was observed through the facility's observation holes and was extinguished with foaming agents. On the 15<sup>th</sup>, a second hot spot was detected. In response to this situation, the A Coruña Fire Department was notified. According to the stipulations contained in the Port Authority's Internal Emergency Plan, when personnel outside the concession are involved, the IEP is activated in Blue level, with the port's General Director acting as the Emergency Director.

A Control Centre was established, with the members of the Advisory Board meeting periodically and concentrating all of the available information and decision making to restore normality.

The operation consisted of removing material to isolate the hot spots and reduce them with sprayed water.

Any product at high temperature, above 40°, was removed in dump trucks to the dock, spread and compacted to reduce the temperature to 15°-20°.

All coal with a temperature of less than 40° was loaded by the internal transfer belt onto trains and trucks for shipping to the Meirama Thermal Power Plant.

Backhoes, dump trucks, and fire-protection netting were used; barriers were erected to prevent potential contamination of the sea; personal protection equipment was distributed; thermographic temperature meters were used; two ambulances were standing by to assist in case of an emergency, whose services were ultimately not required.

Particle, smoke, and gas emissions were monitored at all times. Wind currents were tracked constantly in collaboration

with Meteogalicia, which provided weather forecasts that made it possible to adjust operations with the predicted transport of the vapour cloud, and air quality was monitored in collaboration with the A Coruña City Council to verify that there was no risk of atmospheric contamination. The wind direction from November 13-19 shows that the main movement of the cloud was in the northwest direction.

Emergency Management manages all relations with the mass media and provided information on the development of the contingency at all times, especially to the Federation of Neighbourhood Associations.

**On November 19, 2008, and 2:30 pm, the emergency situation was declared closed.**

Once the emergency had been resolved, all employees of the A Coruña Port Authority were

informed of the actions carried out to find a solution to the incident. Water around La Medusa was also analyzed: the values obtained in the tests were totally normal for seawater, with no traces of the foaming agents used detected.

#### **...And from now on....**

Based on this experience, prevention and measures for the early detection of the conditions that could generate this type of incident will be implemented and put into operation soon. These include the installation of a fibre-laser temperature detection system on the wall surrounding the transfer area, temperature sensors on the coal intake and outlet belts in the transfer area, and the installation of an internal walkway around the wall to measure temperature and improve access to the inside of the transfer area.

---

## PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL

La Autoridad Portuaria elaboró un Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental para minimizar los posibles daños resultado de una posible contaminación por vertido de elementos nocivos al medio marino. Fue aprobado por el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria el 5 de Mayo de 2005.

En este Plan se establecen las medidas que será necesario aplicar en caso de una contaminación de este tipo:

se establecen los criterios de gravedad en función de las características del

producto y de la extensión de la mancha,

se determinan competencias y responsabilidades en función del origen del vertido o derrame,

se establecen las acciones a emprender,

se incluye un inventario de medios de respuesta en la zona portuaria para su empleo en caso necesario.

En 2007, los medios propios de los que dispone la Autoridad Portuaria de A Coruña se complementaron con otra barrera de mayor longitud y altura,

compensadores de marea, un recogedor de discos oleofílicos, contenedores con equipos absorbentes y barreras cilíndricas absorbentes.

La adjudicación del servicio de limpieza de las zonas comunes de agua del puerto de A Coruña incluyó la constitución del Equipo de Respuesta y su intervención en caso de derrame accidental, enviando embarcaciones, tripulantes y equipos en cantidad suficiente para resolver de forma rápida y eficaz el posible incidente contaminante. Durante 2007 tuvo lugar un único derrame de 0,2 t de gasoil en la Dársena de Oza (véase página 170).






---

#### INTERIOR CONTINGENCY PLAN FOR ACCIDENTAL MARINE CONTAMINATION

The Port Authority prepared an Internal Contingency Plan for Accidental Marine Contamination to minimize potential damages resulting from possible contamination caused by the dumping of harmful elements into the marine environment. It was approved by the Board of Directors of the Port Authority on May 5, 2005.

This Plan establishes the measures that must be applied in case of contamination of this type:

- the seriousness criteria are established based on the characteristics of the

product and the extension of the spill,

- powers and responsibilities are determined based on the origin of the dumping or spill,

- the actions to be carried out are established,

- an inventory is included of the response equipment in the port area for use if necessary.

In 2007, the resources of the A Coruña Port Authority were improved by the addition of

another longer and higher barrier, tide compensators, skimmer, containers with absorbent equipment, and absorbent cylindrical barriers.

The contract awarded for the cleaning of the common areas of the waters of the A Coruña port included the creation of a Response Team to intervene in case of accidental spills, sending sufficient ships, crews, and equipment to quickly and effectively resolve any possible contaminating incidents. In 2007, there was a single spill of 0.2 t of diesel at the Oza Basin (see page 171).

## \_ \_compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con sus trabajadores

\_La búsqueda del bienestar de nuestros trabajadores es un compromiso principal (véase página 30) de la Autoridad Portuaria de A Coruña. La implantación de un modelo de gestión por competencias, en el marco de las relaciones laborales establecidas por el II Convenio Colectivo, pretende una gestión eficaz de las capacidades de los empleados de la Autoridad Portuaria. Pero más allá de ese ámbito, la Autoridad Portuaria,

a través de la constitución del Comité de Recursos Humanos y de las labores de comunicación a Presidencia y Dirección General de las inquietudes personales, culturales y sociales de los empleados de la Autoridad Portuaria por el grupo Colabora del comité de RSC y la Agrupación cultural, quiere dar respuesta a esos otros intereses que son fundamentales para conciliar la vida laboral y privada de los empleados de la Autoridad Portuaria. La transparencia, la eficacia de los canales de comunicación, la corresponsabilidad y la búsqueda de respuestas son guías del camino que se está recorriendo.





## — \_commitment of the A Coruña Port Authority to its workers

One of the main commitments and values of the A Coruña Port Authority is the focus on the improvement of the well-being of our workers (see page 30). The implementation of a model of management according to skills, within the labour relations framework established by the 2<sup>nd</sup> Collective Bargaining Agreement, is intended to effectively manage the abilities of the Port Authority's employees. But beyond this scope, the Port Authority, through the creation of the Human Resources Committee and the work

to inform the Chairman and General Director of the personal, cultural, and social concerns of the Port Authority's employees by the Colabora group of the CSR committee and the Cultural grouping, wants to respond to those other interests that are essential to reconcile the private and working lives of the employees of the Port Authority. Transparency, efficient channels of communication, co-responsibility, and the search for answers are the guides in this process that is progress.

## \_los ciudadanos de A Coruña

EN ESTA SECCIÓN  
SE REFLEJAN LOS DILEMAS  
DE UNA CIUDAD PORTUARIA  
DEL SIGLO XXI.

### \_ \_nuestro principal vínculo



08\_2

**GRI S01\_ Naturaleza,** alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa.

**GRI PR9\_ Coste de** aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de organización.

\_Todos saben en A Coruña donde está el puerto. Forma parte de la vida de la ciudad, de sus imágenes, de sus olores, de sus sentimientos. Pero la interacción con los coruñeses es solo circunstancial. Del puerto no se sabe, simplemente está ahí...

Para entender las claves del desencuentro entre el puerto y los ciudadanos de A Coruña, se ha analizado <sup>(GRI S01)</sup> la relación que mantiene el puerto con cada uno de los grupos identificados en el mapa de públicos de la Autoridad Portuaria (véase página 114), e impulsado una serie de acciones para mejorar estas relaciones desde la con-

fianza en el compromiso técnico y la transparencia de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Una conclusión inmediata del análisis fue la necesidad de potenciar la comunicación entre el puerto y la ciudadanía, puesto que al hacerse necesario el incremento de las medidas de seguridad (véase capítulo sobre Protección Portuaria, página 252) ha disminuido la interacción de los ciudadanos con el puerto y con ello, la sensación por parte de nuestros vecinos de sentir "el puerto como algo propio". También ciertas iniciativas de la Autoridad Portuaria, como la construcción de un pantalán de hormigón en la zona de protección del Castillo de San Antón <sup>(GRI PR9)</sup> ha sido criticada y castigada: la Consellería de Cultura y Deporte impuso una sanción de 80.000 euros y su posterior demolición.

Las medidas de seguridad consecuencia del 11-S, las vallas, barreras y controles exigidos han alejado a los ciudadanos de A Coruña de su puerto.



## \_ \_our main connection

\_Everyone in A Coruña knows where the port is. It forms part of the life of the city, its images, its smells, and its sentiment. But the interaction with the citizens of A Coruña is merely circumstantial. Nothing is known about the port; it's just there...

in the Castillo de San Antón protection area (GRI PR9) has been criticized and penalized: the Council on Culture and Sports imposed a fine of 80,000 euros and later demolition.

## \_the citizens of A Coruña

THIS SECTION  
DESCRIBES THE  
DILEMMAS FACING PORT  
CITIES IN THE 21<sup>ST</sup>  
CENTURY.

To understand the key factors in the lack of connection between the port and the citizens of A Coruña, the port's relationship with each one of the groups identified in the Port Authority's audience map (see page 115) was analyzed (GRI S01), and a series of actions were promoted to improve that relationship based on trust in the A Coruña Port Authority's transparency and technical commitment. One immediate conclusion of the analysis was the need to strengthen communication between the port and citizens, because the necessary increase in security measures (see the chapter on Port Protection, page 253) has reduced the interaction of citizens with the port, and with it, the feeling by our neighbours of seeing the "the port as their own". Also, certain initiatives by the Port Authority, such as the construction of a concrete jetty

The security measures in the wake of September 11<sup>th</sup>, the fences, barriers, and controls that are required, have pushed the citizens of A Coruña away from their port.

GRI S01\_ Nature, scope, and effectiveness of any programs and practices that assess and manage the impacts of operations on communities, including entering, operating, and exiting.

GRI PR9\_ Monetary value of significant fines for non-compliance with laws and regulations concerning the provision and use of products and services.



**GRI S01\_ Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa.**

## \_ \_intereses, inquietudes, expectativas

\_El estudio realizado por Eco-métrica <sup>(GRI S01)</sup> a través de encuestas estadísticas y una fase de entrevistas en profundidad a los ciudadanos y representantes vecinales y sociales de los barrios más cercanos al puerto de A Coruña, y por tanto de los que tienen una mayor interacción con él, pone de manifiesto que un amplio espectro de la población únicamente percibe las molestias que genera la presencia del puerto en la ciudad sin percibir, sin embargo, sus beneficios.

Esto se pudo contrastar a lo largo del 2007. Se publicaron en la prensa generalista y especializada un total de 1.368 noticias, de las cuales 1.053 fueron positivas para la Autoridad Portuaria de A Coruña, mientras que 315 fueron de carácter negativo. Las principales fuentes de generación de noticias positivas fueron las medidas ambientales adoptadas por la Autoridad Portuaria, avances en la obra del puerto exterior, creación de infraestructuras en el puerto interior y la organización de eventos.

Las principales fuentes de generación de noticias negativas tuvieron su origen en las protestas de los vecinos más próximos a las zonas de manipulación de





## \_ \_interests, concerns, expectations

\_The study carried out by Eco-métrica <sup>(GRI S01)</sup>, which used statistical surveys and in-depth interviews with citizens and representatives of neighbourhood and social organizations closest to the A Coruña port, and therefore those that have the greatest interaction with it, demonstrates that a large segment of the population only perceives the inconveniences generated by the presence of the port, without perceiving its benefits.

This was confirmed over the course of 2007. In the general

and specialized press, a total of 1,368 news were published, of which, 1,053 were positive towards the A Coruña Port Authority, with 315 negative. The main sources of positive news stories were the environmental measures adopted by the Port Authority, advances in the outer port works, creation of infrastructure in the inner port, and the organization of events.

The main sources of negative news stories, significant consequence, as the chart of relevancy demonstrates, were the

GRI S01\_ Nature, scope, and effectiveness of any programs and practices that assess and manage the impacts of operations on communities, including entering, operating, and exiting.

El trabajo realizado por “Ecométrica, Investigación Social” ha profundizado en la problemática existente entre la actividad del Puerto y las incomodidades que puede causar en los barrios vecinos de Os Castros (el más cercano) y A Gaitreira. Desde luego, la percepción del impacto de la actividad portuaria no se reduce a estos dos barrios, ya que el puerto de A Coruña se encuentra ocupando la línea de costa que va desde el centro de la ciudad hasta las afueras. Lo que sí parece claro es que la actividad desarrollada en las instalaciones que genera un mayor grado de conflictividad consiste en la descarga de mineral y graneles sólidos, destacando el carbón y la soja. En segundo lugar, el puerto petrolero genera también desconfianza, sobre todo en cuanto al riesgo que entraña su situación próxima a zonas densamente habitadas.

La estructura de análisis de la investigación ha partido de dos bases diferentes pero con una fuerte relación de contraste: una encuesta estadística y una fase de entrevistas. En primer lugar han situado los datos cuantitativos, de cuyo análisis se han extraído una serie de conclusiones parciales, realizándose la misma estructura en el estudio de los datos cualitativos.

En el estudio se ha percibido una importante sensibilización de la población a la actividad portuaria. Se pone de manifiesto la importancia económica del puerto para la ciudad, pero también la consideración de su actividad industrial como una importante molestia en la ciudad.

graneles sólidos, y en las protestas de marineros y percebeiros y sus reclamaciones por la obra del puerto exterior. La respuesta dada a estas últimas desde la Autoridad Portuaria se sintetiza en el apartado sobre las administraciones e instituciones públicas.

En 2007 el accidente ocurrido en las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira y el incidente de La Medusa también han sido un importante foco de generación de noticias negativas para el puerto de A Coruña (véase página 238).



protests by the neighbours closest to the bulk solid handling areas and the protests by sailors and barnacle fishermen, and their complaints regarding the outer port. The response to the latter by the Port Authority is summarized in the section on public institutions and administrations.

In 2007, the accident that occurred during the work on the new port facilities at Punta Langosteira and the La Medusa incident were also the focus of significant negative news stories that were generated about the A Coruña port (see page 238).

The work done by "Ecométrica, Investigación Social" went into greater depth on the problem existing between the Port's activity and the discomfort caused to the neighboring areas of Os Castros (the closest) and A Gaiteria. The perception of the impact of the port's activity is of course not limited to these two neighbourhoods, since the A Coruña port occupies the coastline that extends from the city centre to the outskirts. What is clear is that the activity in the facilities that generates the highest degree of conflict is the unloading of minerals and bulk solids, specifically coal and soybeans. Secondly, the oil port also generates distrust, especially in terms of the risk posed to its proximity to densely populated areas.

The analysis structure of the study used two different bases with a strong contrasting relationship: a statistical survey and an interview phase. First were the quantitative figures were determined, using the analysis to draw a series of partial conclusions, using the same structure in the study of the qualitative data.

The study showed a significant increase in the population's sensitivity to the port's activity. It demonstrated the port's economic importance to the city, but also the consideration of its industrial activity as a significant aggravation in the city.



## — \_comunicación y colaboración

\_El compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña es transmitir a la sociedad su realidad, lo que hace y lo que no le es permitido hacer en la gestión diaria del puerto, los servicios que presta, las actividades que desarrolla, los proyectos que acomete y la razón de estos. La respuesta <sup>(GRI501)</sup> ha sido el establecimiento de una estrategia de comunicación y la

puesta en marcha de una serie de iniciativas con el propósito de dar a conocer la cotidianidad del puerto a la ciudad de A Coruña. 90 notas de prensa han sido remitidas a los medios de comunicación social, para que estos actuasen como intermediarios entre el puerto y nuestros vecinos y pudiesen transmitir la información de la manera más transparente y precisa posible. También la página web de la Autoridad Portuaria <http://www.puertocoruna.com>, ha sido utilizada como una herramienta de comunicación mediante la cual cualquier ciudadano con acceso a Internet ha podido estar informado de la actividad que en el puerto se realiza, conocer sus tráficos, la previsión de entrada o salida de buques, descarga de fotografías o estar informado a través de sus noticias. Esta página mantiene abierto un buzón del usuario a través del cual se han recibido solicitudes de información, quejas y sugerencias.

Durante el incidente registrado en La Medusa, y pese a no revestir riesgo para la salud pública, la Autoridad Portuaria mantuvo informada en todo momento a la Federación de Asociaciones de Vecinos por la alarma generada en la población (véase página 104).

**GRI 501\_ Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa.**

### ACCIONES DIVULGATIVAS

\_Aprovechando la efeméride del centenario de la Dársena de la Marina y en cooperación con la Cámara de Comercio de A Coruña y la empresa COPASA, se ha realizado durante 2007 una exposición a lo largo del paseo del Parrote con fotografías del último siglo del puerto y lugares emblemáticos de la ciudad. Con motivo del centenario también se han organizado conciertos y jornadas técnicas.

En un esfuerzo por difundir la cultura y tradición del mar se



## — \_communication and collaboration

ha editado la colección de literatura "El puerto y las Letras" entre las publicaciones anuales del puerto. En el 2007 se ha editado el segundo número denominado "Mascarón Azul" que contiene relatos de autores gallegos de prestigio y se ha realizado su presentación en una de las librerías más emblemáticas de la ciudad.

La Autoridad Portuaria también colabora con otras instituciones permitiendo el atraque de barcos o cediendo parte de sus

\_The A Coruña Port Authority is committed to communicating its reality to society, what it does and what it is not allowed to do in the daily management of the port, the services it provides, the activities that it carries out, the projects it undertakes and the reasons behind them. The response (GRI501) has been the establishment of a communications strategy and the implementation of a series of initiatives in order to expand the knowledge of the port's day-to-day operations to the city of A Coruña. Ninety press releases have been sent to the social communication media in order for them to act as intermediaries between the port and our neighbours and to allow them to transmit the information more transparently and as accurately as possible. The Port Authority website <http://www.puertocoruna.com>, has also been used as a communications tool through which any citizen with internet access can receive information on the activities being carried out in the port, see its traffic, the forecast for ship entry and exit, download photos, or receive information through its news. This page has a user mailbox to receive information, complaints and suggestions.

During the La Medusa incident, and though it posed no threat to public health, the Port Authority kept the Federation of Neighbourhood Associations informed at all times due to the alarm generated among the population (see page 106).

---

### PUBLIC AWARENESS ACTIONS

\_Taking advantage of the occasion of the centennial of La Marina Basin and in cooperation with the A Coruña Chamber of Commerce and the company COPASA, in 2007, an exhibit was organized along the Paseo del Parrote with photographs of the port and emblematic points in the city from the last century. Concerts and technical conferences were also organized to mark the centennial.

In an effort to spread the culture and tradition of the sea, the

La Autoridad Portuaria en colaboración con el Ayuntamiento de A Coruña y las APAs de los centros públicos y privados organiza anualmente visitas al puerto para los escolares. Las visitas están supervisadas por personal de la Autoridad Portuaria de A Coruña que explica a los niños cómo se realizan los procesos de manipulación de mercancías, qué tráficos se mueven por el puerto de A Coruña y hacen un recorrido por los distintos muelles de servicio del puerto. Las visitas escolares del pasado año han traído al puerto a 1.374 niños de diferentes colegios y centros educativos de toda la ciudad y su área metropolitana.

instalaciones para el desarrollo de actividades educativas. Estas actividades siempre van orientadas hacia el entretenimiento de la población: en el año 2007 destacan la llegada del buque *Vell Marí*, buque hospital que rescata especies marinas en peligro y realiza una importante labor educativa con los niños, y el montaje de una carpa planetaria en la que se situó en el Muelle de Trasatlánticos con motivo del centenario de La Marina.

Somos conscientes, no obstante, de la existencia de ciertas limitaciones de uso del dique de abrigo BARRIÉ DE LA MAZA por parte de nuestros vecinos; establecer la coordinación necesaria con los servicios municipales de Protección Civil para el cierre del dique en condiciones de temporal, la instalación, de acuerdo con el Ayuntamiento, de servicios higiénicos y su limpieza son algunas de las iniciativas que nos han sido demandadas.



dren, and the erection of a planetarium tent on the Transatlánticos Dock to mark La Marina Basin centennial.

literary collection "El puerto y las Letras" was included among the port's annual publications. In 2007, the second issue titled "Mascarón Azul" which contains stories by prestigious Galician authors, with the presentation held at one of the city's most emblematic bookstores.

The Port Authority also collaborates with other institutions allowing ship docking or allowing the use of part of its facilities for educational activities. These activities are always aimed providing entertainment for the population: in 2007, some of the more important activities were the arrival of the *Vell Marí*, a hospital ship that rescues endangered marine species and provides important educational activities for chil-

We are aware, however, of the existence of certain usage limits of the BARRIÉ DE LA MAZA seawall by our neighbours; establishing the necessary coordination with the municipal Civil Protection services to close the jetty during stormy conditions, the installation, with the acceptance of the City Council, of hygiene services, and their cleaning, are some of the initiatives that have been demanded of us.

Sponsorship activities are also another one of the tools for the interaction with society and consequently, the A Coruña port is one of the main sponsors of the Os Castros neighborhood festivals, has sponsored the City Marketing Conferences or the Press Association Congress.

Over the course of the year, competitions are also held,

such as the concentration of traditional watercraft or sailing regattas during the summer. With the arrival of the Christmas holidays, every year an annual concert open to the public is organized, with the group "Amistades" participating this year.

The Port Authority, in collaboration with the A Coruña City Council and the APAs of the public and private centres annually organizes visits to the port for school children. The visits are supervised by A Coruña Port Authority personnel who explain to the children how the cargo handling processes are carried out, the types of traffic that move through the A Coruña port, and take a tour of the port's different service docks. The school visits last year brought 1,374 children from different schools and education centres from around the city and its metropolitan area to the port.

### oficina de atención al usuario

El puerto de A Coruña cuenta con una oficina de atención al usuario, en ella se tramitan todas las dudas o inquietudes que planteen los ciudadanos:

Oficina de atención al usuario  
Teléfono: +34 981219 621  
Fax: +34 981 219 620  
Email:  
usuario@puertocoruna.com

Las actividades de patrocinio también son otra herramienta de interacción con la sociedad y así el puerto de A Coruña es uno de los principales patrocinadores de las fiestas de Os Castros, ha patrocinado las Jornadas de Marketing de Ciudades o el Congreso de la Asociación de la Prensa.

A lo largo del año también se celebran competiciones como la concentración de embarcaciones tradicionales o las regatas de vela en la época estival. Con la llegada de las navidades se organiza todos los años un concierto anual abierto al público en el que este año ha participado la agrupación "Amistades".



## \_ \_compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con los ciudadanos de A Coruña

\_Como se ha afirmado, el compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña es transmitir a la sociedad de forma clara y activa nuestra realidad diaria, nuestros proyectos y nuestros problemas, posibilitando que nuestros vecinos nos ayuden a mejorar la gestión del puerto y sabiendo que proporcionar valor a la sociedad, como apuesta estratégica de la Autoridad Portuaria, tiene en la ciudad de A Coruña su primer y principal objetivo.





#### user attention office

The A Coruña port has a user attention office to process all questions and concerns expressed by the citizens:

User attention office

Telephone: +34 98129 621

Fax: +34 98129 620

Email: [usuario@puertocoruna.com](mailto:usuario@puertocoruna.com)

## \_ \_A Coruña Port Authority's commitment to the citizens of A Coruña

\_As mentioned before, the A Coruña Port Authority is committed to clearly and actively communicating our day-to-day

reality, our projects, and our problems, allowing our neighbours to help us improve the management of the port, and knowing that providing value to society, as a strategic wager by the Port Authority, has the city of A Coruña as its primary and principal target.

## \_las administraciones e instituciones públicas

EN ESTE APARTADO SE EXPLICAN LA INTERRELACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON OTRAS ADMINISTRACIONES E INSTITUCIONES PÚBLICAS Y SU INFLUENCIA EN LA GESTIÓN DEL PUERTO.

### \_ \_nuestras reglas del juego



\_La naturaleza jurídica de la Autoridad Portuaria de A Coruña, su pertenencia al Sistema Portuario de Titularidad Estatal como Entidad de Derecho Público, la complementariedad competencial con la Capitanía Marítima de A Coruña y su vinculación con la Xunta de Galicia y el Ayuntamiento de A Coruña, representados en su Consejo de Administración, constituye un entramado de relaciones institucionales <sup>[GRI505]</sup> que facilita y condiciona simultáneamente la gestión de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Especialmente relevantes son las relaciones con el Ayuntamiento de A Coruña, competente para el otorgamiento de licencias de actividad, urbanísti-

08\_3

GRI S05\_ Posición de las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying".

cas, etc. o con la Xunta de Galicia en materias de inspección de pesca, patrimonio o en materia de medio ambiente. También su vinculación con el Organismo Público Puertos del Estado y la concurrencia en la zona de servicio del puerto de funciones con la Capitanía Marítima de A Coruña, son desarrollados en este apartado.

La Autoridad Portuaria en sus relaciones con otras Administraciones Públicas se rige por la premisa de lealtad constitucional y de colaboración administrativa. Una manifestación fundamental de esta colaboración son los convenios suscritos, o la creación de personas jurídico-administrativas como es el caso de los consorcios en los que participa la Autoridad Portuaria, como el Consorcio de Turismo de A Coruña o el Consorcio del Depósito Franco.

## \_ \_the rules of the game

GRI S05\_ Public policy positions and participation in public policy development and lobbying.

\_The legal nature of the A Coruña Port Authority, its membership in the State-Owned Port System as a government-run entity, the shared powers with the Harbourmaster's Office of A Coruña, and its ties with the Regional Government of Galicia and the A Coruña City Council, which are represented on its Board of Directors, constitute a web of institutional relations (GRI S05) that facilitates, and at the same time conditions, the management of the A Coruña Port Authority.

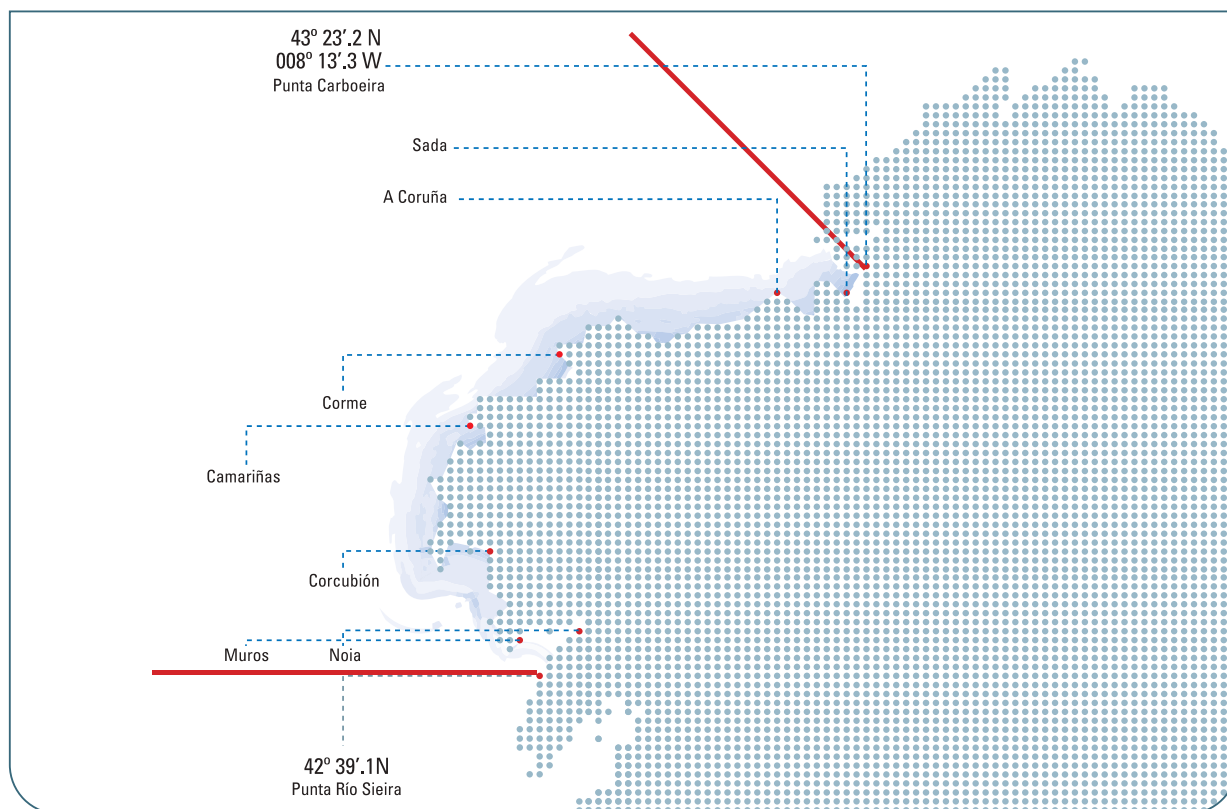
Its relations with the A Coruña City Council licenses, urban development licenses, etc. and the Regional Government of Galicia, in the areas of fishing inspection, heritage, or the environment, are especially important. Its ties to the Public Organization of State Ports and the overlap of functions with the Harbourmaster's Office in the port service zone are also covered in this section.

## \_public administrations and institutions

THIS SECTION EXPLAINS THE INTERRELATION OF THE PORT AUTHORITY WITH OTHER PUBLIC ADMINISTRATIONS AND INSTITUTIONS AND THEIR INFLUENCE IN THE MANAGEMENT OF THE PORT.

The Port Authority is governed by the premise of constitutional loyalty and administrative collaboration in its relations with other Public Administrations. One fundamental demonstration of this administrative collaboration are the agreements signed or the creation of legal-administrative entities, as in the case of the consortiums in which the Port Authority participates, such as the A Coruña Tourism Consortium, or the Consortium of Bonded Warehouses.

## zona de influencia de Capitanía Marítima\_ the Harbourmaster's Office zone



## LA CAPITANÍA MARÍTIMA

\_La Capitanía Marítima de A Coruña es un órgano administrativo periférico para el desarrollo de las competencias de la Administración general del Estado en materia de marina mercante, quedando bajo su dependencia los Distritos Marítimos de Sada, A Coruña, Corme, Camariñas, Corcubión, Muros y Noia, con aguas territoriales bajo su competencia desde la línea que parte con Rumbo 300° de Punta

Carboeira [Latitud 43° 23'.2 N, Longitud 008° 13'.3 W], hasta el paralelo de la punta río Sieira, de Latitud 42° 39'.1 N. La Capitanía Marítima de A Coruña quedó<sup>XXII</sup> constituida en 1995 como órgano dependiente de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y con la finalidad de garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación y de la seguridad marítima y del medio ambiente en su ámbito geográfico de competencia, y coordinando asimismo las actividades en materia de salvamento marítimo y de prevención y lucha contra la contaminación que presta la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

La interacción entre ambas administraciones es continua: los

Capitanes Marítimos están obligados a poner en conocimiento de las Administraciones públicas territoriales todo siniestro, accidente o suceso que se produzca en las aguas adyacentes a su ámbito territorial, siempre que pudieran verse afectadas en función de la importancia o la gravedad del evento. Por otro lado la Autoridad Portuaria debe informar al Capitán Marítimo sobre cualquier obra o modificación de los diques de abrigo, del balizamiento y demás circunstancias que afecten a la configuración y sondas de los accesos al puerto, así como de su estado general y de su desarrollo, y de cualquier incidencia que afecte o pueda afectar a la seguridad marítima y de la navegación y a la prevención de la contaminación marina.

## PUERTOS DEL ESTADO

\_El Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento, tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por la Autoridad Portuaria de A Coruña y otras 27 Autoridades Portuarias, que gestionan 44 puertos.

Puertos del Estado ejerce, además, funciones consultivas

y de asesoramiento, y elabora el Marco Estratégico<sup>xxi</sup> del sistema portuario de interés general en colaboración con las Autoridades Portuarias. Este marco estratégico es ejecutado a través de los planes de empresa y podrá ser desarrollado por medio de planes estratégicos y planes directores. El contenido de los proyectos del plan director y del plan de empresa de la Autoridad Portuaria de A Coruña es acordado con Puertos del Estado.

## STATE PORTS

\_The Public Organization of State Ports, a body dependent on the Ministry of Development, is responsible for the execution of the Government's port policy and the coordination and control of the efficiency of the state-owned port

system, which is made up of the A Coruña Port Authority and 27 other Port Authorities that manage 44 ports.

State Ports also has advisory and consultancy functions, and prepares the Strategic Framework<sup>xxi</sup> for the general interest port in collaboration with the Port Authorities. The strategic framework is executed through the business plans and may be developed through strategic plans and executive plans. The content of the projects in the executive plan and the business plan of the A Coruña Port Authority is agreed upon with State Ports.

## HARBOURMASTER'S OFFICE

\_The Harbourmaster's Office of A Coruña is a peripheral administrative organ for the development of the powers of the State's General Administration in the area of the merchant marine, with the Maritime Districts of Sada, A Coruña, Corme, Camariñas, Corcubión, Muros, and Noia under its control, with territorial waters from the line running a course of 300° from Punta Carboeira (Latitude 43° 23'.2 N, Longitude 008° 13'.3 W), to the parallel of the Punta Río Sieira, Latitude 42° 39'.1 N. The Harbourmaster's Office<sup>xxii</sup> was created in 1995 as an organ dependent upon the Ministry of

Development's General Secretariat for Transportation, through the General Directorate for the Merchant Marine, for the purpose of guaranteeing maritime and environmental safety in the geographical area under its control, and also coordinating lifesaving and prevention activities and activities to fight pollution that are provided by the Spanish Maritime Safety and Rescue Agency.

There is continuous interaction between both administrations: the Harbourmaster's Office are required to report all accidents or events occurring in the waters adjacent to

their territories to the regional public administrations, provide that they may be affected, depending on the importance or seriousness of the event. On the other hand, the Port Authority must inform the Harbourmaster in regard to any works or modification of the seawalls, buoys, and other circumstances that affect the configuration and depths of the port accesses, as well as in regard to their general conditions and development, and any incident that affects or may affect maritime and navigational safety and the prevention of marine pollution.

## \_ \_comunicación y colaboración

**GRI PR3** \_ Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.

\_ Anualmente la Autoridad Portuaria remite información <sup>(GRI PR3)</sup> sobre la prestación de servicios al Organismo Público Puertos del Estado a través de los Planes de Empresa establecidos en el marco regulatorio del sistema portuario de titularidad estatal. Puertos del Estado también recibe información de los indicadores estratégicos comunes del Cuadro de Mando Integral de la Autoridad Portuaria para el desarrollo del denominado "Benchmarkig Colaborativo".

La Autoridad Portuaria ha dado respuesta en 2007 a nueve preguntas parlamentarias sobre aspectos de diversa índole: cinco relativas al puerto exterior (accesos por carretera y ferrocarril, indemnizaciones a los afectados, medidas de seguridad, inversiones) y cuatro relativas al puerto de A Coruña (reflotamiento del Tiale, empleo, impacto ambiental del tráfico de mercancías y el incidente en "La Medusa"), y se han establecido 9 convenios y acuerdos de colaboración con distintas Administraciones para el desarrollo de proyectos de índole urba-

nística, social o ambiental. Cronológicamente estos han sido:

\_ Convenio de asistencia jurídica entre la Administración del Estado (Ministerio de Justicia, Abogacía General del Estado-Dirección del Servicio Jurídico del Estado) y el Ente Público Autoridad Portuaria de A Coruña.

\_ Convenio marco de colaboración entre la Autoridad Portuaria de A Coruña y la Sociedade Galega do Medio Ambiente para la protección y mejora del medio ambiente y la promoción del desarrollo sostenible en las actividades portuarias. Este acuerdo marco se desarrolló mediante el "Convenio específico entre la Autoridad Portuaria de A Coruña y la Sociedade Galega do Medio Ambiente para el desarrollo y optimización de un sistema de gestión de residuos en el puerto de A Coruña".

\_ Convenio para la gestión del Punto de Inspección

Fronterizo, así como la prestación de servicios de apoyo a la inspección Consorcio del Depósito Franco.

\_ Convenio de colaboración para el desarrollo del proyecto: "Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad en el sector marítimo portuario español. MESOPORT". Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana.

\_ Convenio para el uso de diversas edificaciones de señales marítimas adscritas a la Autoridad Portuaria de A Coruña. Asociación Neria.

\_ Convenio de colaboración en materia de formación para el período 2007-2008. Academia Galega de Seguridad Pública.

\_ Adscripción y Convenio de colaboración para la "Elaboración y adaptación a e-learning de los cursos de nivel competencial 1 y 2 de las competencias específicamente portuarias, con Puertos del Estado.

\_ Convenio de colaboración entre la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Autoridad Portuaria de A Coruña para la protección del medio am-



**GRI PR3** Type of product and service information required by procedures, and percentage of significant products and services subject to such information requirements.

biente atmosférico y marino en el entorno del puerto de A Coruña.

También se han organizado congresos y jornadas en colaboración con Puertos del Estado, otras Autoridades Portuarias y la Universidad de A Coruña.

Entre los congresos destaca el Congreso de Tráfico Marítimo y Gestión Portuaria con sede en A Coruña y en el que han participado más de 350 profesionales del sector portuario.

## \_\_communication and collaboration

\_\_The A Coruña Port Authority sends annual information (GRI PR3) regarding the rendering of services to the State Ports through the established Business Plans in the regulatory framework of the port system of state entitlement. State Ports also receives information of the strategic indicators in common with the balanced scorecard of the A Coruña Port Authority for the development of the so-called "Collaborative Benchmarking".

In the case of residual collection services from ships, the information on the collec-

tions exemptions of solid or liquid residual waste granted to ships or other information on port facilities that collect waste materials from ships and residual waste from cargo is sent to both the European Commission as well as the International Maritime Organization.

The Port Authority answers in 2007 to nine parliamentary questions have been addressed with regards to Port matters of various types: five relating to exterior Port matters (highway and railway access, compensation for

those affected, security measures, investment), and four relating to the port of A Coruña (the salvaging of the Tiale, employment, the environmental impact by the freight traffic and the "La Medusa" incident), and nine agreements and cooperation accords between the various administrations for the elaboration of urban development projects of a social or environmental nature have been established. They are listed below in chronological order:

\_\_ Legal Assistance Agreement with the State Administration (Ministry of Justice, General Council of the State-State Legal Service Directorate) and the Public Agency A Coruña Port Authority.

\_\_Framework collaboration agreement between the A Coruña Port Authority and the Galician Environmental Society for the protection and improvement of the environment and the promotion of sustainable development in port activities. This framework agreement was developed through the "Specific agreement between the A Coruña Port Authority and the Galician Environmental Society to develop and optimize a waste management system in the A Coruña port".

\_\_ Agreement for the management of the Border Inspection Point, as well as the provision of inspection support services with the Consortium of Bonded Warehouses.

\_\_Collaboration agreement for the development of the project: "Guidelines for the preparation of Sustainability Reports in the Spanish sea-port sector. MESOPORT". Valencia Port Authority and the Port Institute Foundation for Studies and Cooperation of the Region of Valencia.

\_\_ Agreement for the use of different maritime signal buildings under the control of the A Coruña Port Authority. Neria Association.

\_\_ Collaboration agreement in the area of training for the period 2007-2008 with the Galician Academy for Public Safety.

\_\_ Membership and Collaboration agreement for the "Preparation and adaptation of e-learning for courses for skill levels 1 and 2 for specifically port-related skills", with the State Ports Organ.

\_\_ Collaboration agreement between the Council for the Environment and Sustainability and the A Coruña Port Authority to protect the air and marine environment around the A Coruña port.

Congresses and conferences on collaboration with State ports, other Port Authorities, and the University of A Coruña were also organized.

These includes the Maritime Traffic and Port Management Congress held in A Coruña, with more than 350 professionals from the port sector participating.

**Expediente de responsabilidad patrimonial iniciado a instancias de varios colectivos de pescadores y mariscadores en relación con la ejecución de las obras del puerto exterior, en Punta Langosteira, municipio de Arteixo.**

El expediente fue incoado en el año 2005 como consecuencia de tres reclamaciones presentadas por distintas organizaciones y personas y por diversas cuantías (entre 27.255.367 euros y 725.296 euros).

En su momento se constituyó una comisión de trabajo entre los representantes de los reclamantes, la Autoridad Portuaria y otras Administraciones para acercar posiciones en relación con dicha reclamación.

Al mismo tiempo, la reclamación fue llevada por los reclamantes al Parlamento de Galicia y al Congreso de los Diputados, que aprobaron sendas mociones a su favor.

Finalizada la instrucción del expediente, y ante su complejidad y la carencia de precedentes sobre la materia se decidió solicitar un Dictamen del Consejo de Estado. Aceptada por la Ministra de Fomento esta propuesta, firmó la correspondiente Orden de remisión y solicitud de Dictamen.

Las tres reclamaciones se fundamentaban, en última instancia, en un informe de la Universidad de

Santiago de Compostela que efectúa una estimación de las pérdidas que puede ocasionar en el sector pesquero la construcción y funcionamiento del Puerto Exterior. De estos datos se obtiene una cantidad que se divide por cada reclamante y luego se multiplica por la edad que le queda hasta el momento de la jubilación. En algún caso se solicita que se apliquen las fórmulas indemnizatorias ya utilizadas en los casos del *Mar Egeo* y *Prestige*.

Finalmente, el Consejo de Estado, en sesión celebrada por su Comisión Permanente el 5 de julio de 2007, dictaminó que en el supuesto examinado no concurrían los requisitos exigidos legalmente para declarar la responsabilidad patrimonial de la Administración, al no tener los daños reclamados carácter efectivo y real, y no concurrir la nota de antijuridicidad, ya que “los eventuales detrimentos patrimoniales que los solicitantes puedan sufrir en el futuro no exceden de lo que están obligados a soportar”, ya que los reclamantes “no tienen un título que les atribuya un auténtico derecho de aprovechamiento exclusivo sobre el mar o los recursos existentes en la zona marítimo-terrestre cuya ablación obligue a la Administración a indemnizarles. Antes al contrario, su posición jurídica puede ser modificada por la Administración estando obligados a soportar las consecuencias de dicha variación”.

## — \_compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con las instituciones públicas

— La Autoridad Portuaria de A Coruña, de acuerdo con el principio de lealtad institucional<sup>xxiii</sup> y colaboración administrativa, respeta escrupulosamente el ejercicio legítimo por otras Administraciones Públicas de las competencias que concurren en la zona de servicio del puerto, sin obstruirlo, impedirlo o entorpecerlo, y facilitando a éstas la información que precisen sobre la actividad que desarrollen en el ejercicio de sus funciones.

## — the A Coruña Port Authority's commitment to public institutions

— The A Coruña Port Authority, in accordance with the principle of institutional loyalty<sup>xxiii</sup> and ad-

ministrative collaboration, scrupulously respects the legitimate exercise by other Public Administrations of the powers that overlap in the port service zone, without obstructing, impeding, or hindering them, and providing them with the information that they need on the activity that they are carrying out in the exercise of its functions.

### **Pecuniary liability case opened at the insistence of several fishing and shellfishing groups in relation to the execution of the outer port works at Punta Langosteira, in the municipality of Arteixo.**

The case was opened in 2005 as a result of three suits filed by different organizations and individuals for varying amounts (between 27,255,367 euros and 725,296 euros).

In due time, a work committee was created between the representatives of the parties who filed the claims, the Port Authority, and other Administrations to understand the positions regarding the claims.

At the same time, the claim was sent to the Galician Parliament and to the Congress by all the filing parties, where two motions in favour of it were approved.

Upon completion of the presentation of the case and due to its complexity and the lack of precedents regarding the subject, it was decided that an Opinion from the State Council would be requested. Following acceptance of this proposal by the Ministry of Development, the corresponding Order of referral and request for Opinion was signed.

The three suits are ultimately based on a report from the University of Santiago de Compostela that estimated the losses that would be caused to the fishing sector by the construction and operation of the outer port. This data was used to obtain an amount that was divided by each party filing a claim and then multiplied by the number of years remaining until retirement. In some cases, it was asked that compensatory formulas be applied, as in the *Mar Egeo* and *Prestige* cases.

Finally, the Council of State, in a session held by its Permanent Committee on 5 July 2007, ruled that the case under examination did not present all of the legally required conditions to declare pecuniary liability of the Administration, since claimed damages were not real and effective, and due to the absence of wrongfulness, since "the potential pecuniary detriments that the plaintiffs may suffer in the future do not exceed what they are required to bear", since the claimants "do not have a title that grants them a real right to exclusive operation on the sea or to the resources existing in the maritime-land area whose detachment requires the Administration to compensate them. Conversely, their legal position may be modified by the Administration, and they shall be obligated to bear the consequences of this variation".

## \_nuestros colaboradores: la comunidad portuaria

EN ESTE APARTADO SE EXPLICA EL ENTRAMADO DE  
RELACIONES ENTRE LOS DISTINTOS AGENTES ECONÓMICOS  
QUE TRABAJAN EN UN PUERTO.

### \_ \_nuestro principal aliado

\_La participación y apoyo mutuo de la comunidad portuaria es y será extremadamente importante en el futuro del desarrollo del puerto.

#### EMPRESAS ESTIBADORAS

\_El sector de la estiba del puerto de A Coruña ha evolucionado en los últimos 20 años experimentando una concentración de empresas (de 12 en 1987 a 3 a partir de 1995), fruto de la necesaria inversión en medios de manipulación y almacenaje para poder competir en un entorno cada vez más exigente.

Esta concentración empresarial ha favorecido que los tráficos hayan experimentado un crecimiento sostenido en estos últimos años y que se haya logrado, por otra parte, un entorno laboral más estable.

Un gran porcentaje de los tráficos del puerto de A Coruña no han cambiado de empresa estibadora a lo largo de los años dadas las relaciones de confianza existentes entre los diferentes cargadores y estibadores, lo que representa un alto grado de especialización de las empresas en determinados tráficos, lo que, por otro lado, representa un obstáculo para el

08\_4

El compromiso de protección del medio ambiente de las empresas estibadoras, si bien se mantiene en una tendencia de mejoría, ha de ser consolidado.



desarrollo de nuevos tráficos portuarios debido a la falta de diversificación de productos o servicios de las empresas, haciéndolas poco competitivas en determinados servicios (sobre todo en el desarrollo de nuevos tráficos de mercancía general o de contenedores).

Una muestra de ello es el hecho de que los tráficos nuevos generados en el puerto en los últimos 10 años han exigido inversiones importantes en medios de manipulación, lo que ha conllevado cierta concentración en la prestación del servicio.

Por otro lado, en nuestro puerto hay una serie de tráficos en los que las distintas empresas entran en competencia y son manipulados por una u otra Compañía en función de los precios, los medios de manipulación, almacenes, etc.

El compromiso de protección del medio ambiente de las empresas estibadoras, si bien se mantiene en una tendencia de mejoría, ha de ser consolidado. La necesidad de desarrollar operaciones de carga y descarga rápidas pues

## \_our collaborators: the port community

THIS SECTION EXPLAINS THE NETWORK OF RELATIONS BETWEEN THE DIFFERENT ECONOMIC AGENTS THAT WORK IN THE PORT.

### \_our main ally

\_The participation and mutual support of the port community is and will be crucial in the future development of the port.

#### STEVEDORING COMPANIES

\_The stevedore sector of the A Coruña port has evolved over the last 20 years, undergoing a concentration of companies (from 12 in 1987 to 3 by 1995) as a result of the investment required in handling and storage resources to compete in an increasingly competitive atmosphere.

This concentration of businesses has resulted in sustained growth in traffic in recent years and has also created a more stable work environment.

“barco amarrado no gana flete”, la distribución de las naves en los muelles del Centenario y San Diego, que obliga a transportar el granel sólido por camión en el interior del puerto, y la escasez de espacios, no ayudan a alcanzar una gestión ambiental eficaz. Sí cuentan, no obstante, con equipamientos de manipulación de clara vocación ambiental. En el caso de TMGA, S. L. cuenta con circuito cerrado de cintas transportadoras para el transporte y almacenamiento de cereales, compuesto por:

— 2 cintas transportadoras Tripper con capacidad de transporte de hasta 1.500 t/hora para descarga y reparto del cereal en almacén,

— almacén cerrado de 5.888 m<sup>2</sup>,

— 2 Tolvas ecológicas, para alimentar el circuito cerrado

de cintas transportadoras, con una capacidad de transporte de 2.000 t/hora de carbón y 1.500 t/h de cereal. También permite la carga a camiones por medio de mangas telescópicas. Disponen de las siguientes medidas anti-polución:

- sistema de nebulización de agua, utilizado principalmente para carbón,
- 10 Filtros captadores, utilizados principalmente para cereal,
- parrilla flex/flap que impide la salida del polvo al exterior de la tolva,
- boca “realce” para proteger el vertido de la cuchara bivalva del viento.

TMGA, S. L. dispone, además, de una cisterna de 9 m<sup>3</sup> de ca-

pacidad, equipada con bomba centrífuga y cañón, que permiten pulverizar agua con aditivos selladores (véase el Estudio de caso en la página 176) sobre las parvas de carbón, que forman una cubierta sólida de carbón sellado que evita que el viento arrastre partículas sedimentables o en suspensión.

Mención especial merece la empresa Galigrain, S. A., protagonista de uno de los primeros proyectos<sup>xxiv</sup> de innovación portuaria subvencionado por la Comisión Europea a través del Programa LIFE. El sistema propuesto, y en funcionamiento en la actualidad, se caracteriza por aislar las operaciones de manipulación de graneles vegetales del espacio exterior abierto impidiendo, de este modo, la emisión de partículas en suspensión. El sistema permite, además, integrar todas

La tolva ecológica tiene por misión la recepción de cereales o carbón, descargadas por las grúas de cuchara existentes y la alimentación bien a la cinta del muelle o bien la carga de camiones. Dos de las tolvas del puerto de A Coruña están dimensionadas para una capacidad de 150 m<sup>3</sup> siendo el caudal máximo de extracción de 1.500 t/h de harinas, con densidad promedio de 0,65 t/m<sup>3</sup> y 2.000 t/h de carbón, con densidad promedio de 0,9 t/m<sup>3</sup>. La tolva, de sección circular, tiene una altura total de 18 m con una boca de recepción superior de diámetro 10,5 m.

Con el fin de permitir el paso y posicionamiento de los camiones bajo la tolva, se instala en el lateral,

un semáforo que regula el tránsito de los camiones. El gálibo de paso para camiones es de 4 m de altura. El tiempo estimado para la carga de un camión de 28 toneladas, con soja en grano está en torno a los dos minutos, siendo el número de camiones a la hora 28 y obteniendo con ello una capacidad de carga de 800 t/h aproximadamente. Este tiempo y número de camiones depende de los tiempos de posicionado, desplazamiento y cadencia del camión.

Respecto a la protección ambiental se han previsto los siguientes sistemas contra el polvo: en la parte superior de la tolva, donde descarga la cuchara, van dispuestas 10 unidades de filtros de mangas insertables,

cada uno con una capacidad de captación de aproximadamente 5.000 m<sup>3</sup>/h de aire y 7,5 kW de potencia cada uno. Para el vertido de cereales a la cinta de muelle se incluye aspiración de polvo en la boquilla de descarga. El sistema de aspiración se realiza por medio de un ventilador aspirador que eleva el polvo aspirado a la tolva y que podrá aspirar indistintamente del extractor en su vertido y de las mangueras telescópicas de carga de camiones. El polvo recibido en la tolva es aspirado también por equipos de filtros.

Para la descarga del carbón, la supresión del polvo en la parte superior del embudo de recepción de la tolva se realiza por sistema de

A large percentage of the A Coruña port's traffic has not changed stevedoring companies over the years because of the relationships of trust that exist between the different loaders and stevedores, which represents a high level of specialization of the companies in certain types of traffic, which, on the other hand, poses an obstacle to the developments of new port traffic due to the lack of diversification of products or services of the companies, making them uncompetitive in certain services (especially in the development of new general cargo or container traffic).

This is demonstrated by the fact that the new traffic generated in the port in the last 10 years has required significant investment in handling equipment, which has resulted in a certain degree of concentration in the provision of the service.

Also, in our port, there are certain types of traffic for which the different companies compete and are handled by one company or another based on price, the handling equipment, warehouses, etc.

The environmental protection commitment of the stevedoring companies, although the trend has been towards improvement, must be consolidated. The need to develop fast loading and unloading operations because "a ship at bay, earns no pay", the distribution of the warehouses on the Centenario and San Diego docks, which requires bulk solids to be transported by truck inside the port, as well as space limitations, do not help to achieve effective environmental management. However, they do have handling equipment that is clearly designed with the environment in mind. In the case of TMGA, S.L., there is a closed conveyor circuit for transporting and storing grain, made up of:

— 2 conveyor belts with the capacity to carry up to 1,500 t/hour each. Tripper for unloading and distributing grain in the warehouse.

— closed warehouse with 5,888 m<sup>2</sup> of floorspace,

— 2 Ecological hoppers to feed the closed conveyor belt circuit, with the capacity to carry 2,000 t/hour of coal and 1,500 t/h of grain. Trucks can also be loaded with telescoping cascades. They are equipped with the following anti-pollution measures:

- water-sprayer system, used mainly for coal,
- 10 Intake filters, used mainly for grain,
- flex/flap grating that prevents dust from leaving the hopper,

niebla seca, basado en la atomización de agua; para este caso de descarga de carbón se ha previsto que los cierres Flex-Flap, con una superficie a cubrir en torno a los 44 m<sup>2</sup> puedan ser desmontados.

Mientras se esté realizando la descarga de carbón, los filtros de mangas insertables están fuera de servicio. Para la descarga de cereal, la supresión de polvo se realizará por medio de diez filtros insertables situados alrededor de la boca superior de la tolva. Cuando se realice la descarga de cereal estará montado el cierre Flex-Flap para favorecer la captación de polvo, y estando fuera de servicio el sistema de supresión de polvo por niebla seca.

The environmental protection commitment of the stevedoring companies, although the trend has been towards improvement, must be consolidated.

las tareas de manipulación para su gestión y control informático, ya que incorpora mediciones de carácter ambiental, como las emisiones al aire de partículas. Los graneles vegetales, vaciados del barco mediante una cuchara bivalva, son volcados en una tolva especial móvil (véase apartado Calidad del aire, página 172) que consta de un sistema de aspiración forzada, para caer sobre unas cintas transportadoras cubiertas que desplazarán la mercancía, siempre en circuito cerrado, hasta una torre para efectuar su pesaje y llenado posterior automático de los almacenes ubicados en el muelle.

El sector de la estiba en el puerto de A Coruña es dinámico y competitivo y, aunque sometido a las naturales imperfecciones del sector a nivel global, está en una situa-

ción de razonable equilibrio económico, social y empresarial. Un listado completo de agentes prestatarios de servicios y consignatarios puede encontrarse en la memoria anual (páginas 68 y 147).

The purpose of the ecological hopper is to receive grain or coal unloaded by the existing bucket cranes and properly feeding the dock conveyor or loading trucks. Two of the A Coruña port's hoppers are sized for capacities of 150 m<sup>3</sup>, with a maximum extraction flow of 1,500 t/h for flour, with an average density of 0.65 t/m<sup>3</sup>, and 2,000 t/h for coal, with an average density of 0.9 t/m<sup>3</sup>. The hopper has a circular cross-section and a total height of 18 m, with an intake opening at the top with a diameter of 10.5 m.

In order to allow the passage and positioning of trucks under the hopper, a traffic light



was installed on one side to regulate truck traffic. The overhead clearance for trucks is 4 m. The estimated time for loading a 28-t. truck with soybeans is around two minutes, with a maximum of 28 trucks per hour, for a loading capacity of approximately 800 t/h. These times and the number of trucks depends on truck positioning, movement, and cadence.

Regarding environmental protection, the following dust systems have been installed: on the top of the hopper, where the bucket unloads, there are 10 insertable bag filters,

each with an air intake capacity of approximately 5,000 m<sup>3</sup>/h and 7.5 kW of power each. A dust intake is included on the discharge nozzle for dumping grain onto the dock conveyor. The intake system uses a vacuum ventilator that lifts to the captured dust to the hopper and that can draw in equally from the extractor when dumped or from the telescoping loading arms from the trucks. The dust received at the hopper is also captured by the filter equipment.

For unloading coal, dust suppression at the top of the hopper intake funnel is done by a

Dry Fog system using sprayed water. In the case of coal unloading, the Flex-Flap closures, with a surface area of approximately 44 m<sup>2</sup>, have been designed to be removable.

While coal is unloaded, the insertable bag filters are out of service. For unloading grain, dust suppression is done with ten insertable filters arranged around the top opening on the hopper. When grain is unloaded, the Flex-Flap closure will be in place to improve dust collection, with the dry fog dust suppression system out of service.

- mouth to protect dumping by the clamshell bucket from the wind.

TMGA, S.L. also has a tank with a 9 m<sup>3</sup> capacity, equipped with centrifuge pump and sprayer, which allows water with sealant additives to be sprayed (see the Case Study on page 177) on the coal piles, which forms a solid covering of sealed coal that prevents the wind from carrying sedimentable or suspended particles.

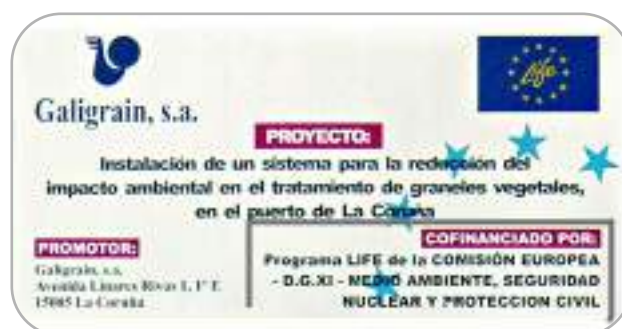
Galigrain, S.A. deserves special mention as it was a leading player in one of the first port innovation projects<sup>xxiv</sup> subsidized by the European Commission through the LIFE Program. The proposed system, and currently in operation, isolates the handling operations for bulk vegetable products from the open outdoor space, thus preventing the emission of suspended particles. The system also makes it possible to integrate all of the handling tasks to allow them to be managed and controlled by computer, incorporating environmen-

tal measurements such as airborne particle emissions. Bulk agricultural products, emptied from the ship with a clamshell bucket, are dumped into a special mobile hopper (see the section on Air quality, page 173) that consists of a forced intake system, to fall on a

series of covered conveyor belts that will always move the cargo in a closed circuit to a tower where it is weighed and later automatically sent to fill the warehouses located on the dock.

The stevedoring sector of the A Coruña port is dynamic and competitive, and while subject to the natural imperfections of the sector at a global level, it is in a reasonable situation of economic, social, and business balance.

A complete list of service providers and shipping agents can be found in the annual report (pages 68 and 147).



---

## TERMINAL DE CONTENEDORES

\_Un nuevo tráfico siempre necesita un apoyo incondicional, pues es una apuesta de futuro.

El reciente tráfico de contenedores, operativo desde septiembre del 2006 en la Terminal Rías Altas refleja el espíritu emprendedor de las empresas de nuestro puerto y de su apertura a nuevos tráficos con alto valor añadido.

Con ánimo de dar a conocer esta nueva andadura y la captación de nuevos tráficos, se desarrollaron a lo largo del año 2007 una serie de presentaciones del Puerto de A Coruña y de sus líneas de contenedores en las Cámaras de Comercio gallegas, de Castilla y León y Madrid, en las que participaban tanto los representantes de la Autoridad Portuaria como de la Terminal de contenedores y de las empresas representantes de las líneas.

Se contó para ello con la inestimable cooperación de la Cámara de Comercio de A Coruña y del resto de las Cámaras donde se desarrollaron los eventos, sin las cuales tal actividad no hubiese sido posible.

El éxito logrado tanto en la asistencia a dichos actos por parte de potenciales usuarios de las líneas como por las relaciones comerciales creadas a raíz de los mismos, son prueba concluyente de la importancia de estas iniciativas para la promoción del puerto.

---

## CONSIGNATARIOS

\_Se entiende por consignatario a la persona que por cuenta del amarrador o del naviero se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto, como pueden ser anunciar a los cargadores la llegada del buque, carga e itinerario, hacerse cargo de la mercancía, gestionar ante la Aduana, asistir al capitán, entregar la mercancía para embarcar, recibir la mercancía desembarcada, gestionar el cobro de los fletes, gastos y posibles liquidaciones por averías. Frecuentemente la figura del consignatario se confunde en muchos casos con la del estibador en nuestro puerto, bien por la organización de las empresas o por sus recursos. Es por ello que muchas veces los interlocutores de las empresas prestadoras de servicios de estiba y consignación de buques se convierten en interlocutores válidos a la hora de conocer las necesidades de nuestro puerto, tanto por las necesidades de servicios e infraestructuras como de tráficos y, por tanto, nos sirven para orientar nuestras estrategias en un sentido u otro con ánimo de cola-

borar en la consecución de unos objetivos favorables para todas las partes.

Ejemplo de ello es la presencia conjunta en ferias internacionales como la Intermodal de Hamburgo, la SITL de París o la Seatrade de Miami. Esta colaboración es indispensable para lograr que tanto las compañías navieras como los cargadores u otras empresas de servicios complementarios tengan de primera mano la información del conjunto de servicios que el Puerto ofrece, no sólo los de la Autoridad Portuaria sino del resto de las empresas de nuestra comunidad portuaria (transporte, almacenaje, suministros, estiba, remolque, practica-je, amarre, ...).

---

## CONTAINER TERMINAL

\_New traffic always needs unconditional support because it is a wager for the future.

The recent container traffic, in operation since September 2006 in the Rías Altas Terminal, reflects the entrepreneurial spirit of the companies in our port and their openness to new traffic with high added value.

In order to increase awareness of this new development and attract new traffic, a series of presentations of the A Coruña port and its container lines were made in the Chambers of Commerce in Galicia, Castilla y León, and Madrid, with participation of both Port Authority representatives as well as representatives from the container terminal and the companies representing the lines.

The A Coruña Chamber of Commerce and the other Chambers

of Commerce in which the events were held provided invaluable cooperation, without which the activity would have been impossible.

The success achieved in the attendance at these events in terms of the potential users of the lines as well as the commercial relations created as a result of them, are more than sufficient proof of how far we can go when everyone cooperates.

---

## SHIPPING AGENTS

\_The Shipping Agent is understood to be the person that takes care of managing material and legal matters necessary of dispatching as well as other matters related to ships in port on behalf of the ship-owner or operator. Some of these matters may have to do with announcing the arrival of ships to the loading and unloading entities, cargo and scheduling, taking charge of merchandise, customs processing, assist ship's captain, deliver mer-

chandise to be loaded, receive unloded merchandise, process the freight charges, expenses and other possible liquidation due to breakdown or failures. In many cases, the figure of the shipping agent is confused with that of the stevedore in our port, either because of the organization of the companies or their resources. For this reason, often times the intermediaries of the companies providing stevedoring services and ship consignment become valid intermediaries when determining the needs of our port, and they therefore serve to aim our strategies in one sense or another, with the idea of collaborating to achieve a series of objectives that are favourable for everyone.

One example of this is the joint presence at international fairs

such as the Intermodal in Hamburg, the SITL in Paris, and the Seatrade in Miami. This collaboration is indispensable to make it so that all of the warehouse companies and loaders and other additional service companies have first-hand information on the set of services that the Port offers, not just the Port Authority, but also the other companies in our port community (transportation, storage, supply, stevedoring, towing, pilotage, mooring, etc.).

## TRANSPORTISTAS

\_Imprescindible en su función de distribución hasta el cliente final, el transporte de mercancías por camión se reparte entre las empresas destinatarias del producto, caso de FINSA o de Vitro Cristalglass, y las cooperativas multiclente Transportuerto y Codebas, responsables del transporte intrapuerto y extrapuerto de la mayoría de los graneles sólidos. También

en el sector pesquero, la logística cobra un papel fundamental en la comercialización del pescado fresco, y en el puerto de A Coruña conviven importantes empresas de transporte con vehículos propios de empresas mayoristas, que sirven los productos pesqueros a los clientes finales en el mínimo tiempo posible, y manteniendo la cadena de frío en el producto.



## SECTOR PESQUERO

\_En la actividad pesquera diaria del puerto de A Coruña se identifican una serie de colectivos de acuerdo con la actividad concreta que desarrollan dentro del sector: extractivo, comercializador, logístico, y otros complementarios.

Dentro del sector extractivo, se diferencian tres grandes grupos, que se corresponden con los distintos caladeros donde faenan: flota de bajura, flota de litoral y flota de Gran Sol.

La primera de ellas, corresponde al sector más artesanal y está constituida por embarcaciones de pequeño porte, pero cuya producción es de gran calidad y muy valorada en los distintos mercados. En el conjunto del puerto, su importancia alcanza el 18% tanto en volumen de descargas como en valor de venta.

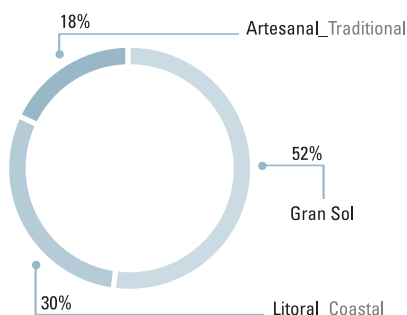
Dentro del puerto, esta flota demanda unas infraestructuras acordes a sus características in-

trínsecas, que faciliten su labor diaria, medios de descarga, zonas de atraque y depósito, etc.

La flota de litoral comprende barcos de mayor porte que faenan en el caladero nacional y representó en el año 2007 un 30% de las descargas efectuadas en el puerto, y algo más del 22% en valor de venta. Su trabajo continuo en el puerto, con descargas prácticamente diarias, implica que sus necesidades se centren en la habilitación de zonas de descarga más amplias donde poder efectuarlas, con mayor rapidez y comodidad.

Por último, la flota de Gran Sol, que faena en caladeros comunitarios, supone el mayor peso dentro del volumen de descargas en el puerto, el al 52%, pero que en valor de venta se acerca al 60% del total. Esta flota demanda mejores servicios al buque como zonas de varada, suministro, atraque, etc.

volumen de descargas de pescado\_  
fish unloaded






---

## TRANSPORT COMPANIES

\_Cargo transport by trucks is an essential function for distribution to the end customer and it is divided among the companies that receive the products, as in the case of FINSA or Vitro Cristalglass, and the multi-client cooperatives Transpuerto and Codebas, which are responsible for intraport and extraport transport of most of the bulk

solids. Logistics also plays a fundamental role in the commercialization of fresh fish, and important transport companies coexist in the A Coruña port with the vehicles of the wholesale companies, transporting the fishing products to the end clients in the shortest time possible and maintaining the cold chain for the product.

that correspond to the different grounds where they fish: inshore fleet, coastal fleet, and Gran Sol fleet.

The first corresponds to the most traditional sector and is made up of small ships with high quality production that is highly valued on the different markets. For the port as a whole, this group represents the 18% in terms of both capture and sale value.

Within the port, this fleet demands infrastructure that corresponds to its intrinsic characteristics, that facilitates their daily work, unloading methods, docking and unloading zones, etc.

The coastal fleet is made up of larger ships that fish in the national fishing grounds and in 2007 represented 30% of the product unloaded in the port and slightly more than 22% of the sale value. Its continuous

---

## FISHING SECTOR

\_There are a series of groups involved in the day-to-day fishing activity of the A Coruña port, each with specific activities that they carry out in the sector: extraction, commercial, logistic, and other supplementary services.

Within the extraction sector, there are three large groups

La Autoridad Portuaria trata de dar viabilidad a estas necesidades, con actuaciones de mejora del servicio y de las infraestructuras, trabajando de acuerdo con el sector, mediante la aprobación de normas o la ejecución de actuaciones concretas.

La actividad de venta se lleva a cabo dentro de las instalaciones gestionadas por la sociedad Lonja de A Coruña S.A. (véase el capítulo sobre la unidad de negocio de pesca, página 242).

El colectivo de subastadores, de gran importancia en el puerto, lleva a cabo las labores de subasta y venta del pescado diariamente en la Lonja.

El sector comercializador engloba dos grandes grupos principales, según la tipología de empresa. El colectivo de minoristas abarca pequeñas empresas y autónomos que venden directamente su producto al por menor a través de pescaderías y venta ambulante. Sus principales necesidades se centran en la disposición de instalaciones de preparación del producto y de organización de espacios de actividad para agilizar sus operaciones.

El segundo colectivo lo constituyen las empresas mayoristas exportadoras de pescado y engloba un gran número de empresas de muy diverso tamaño y volumen de negocio, incluyendo empresas especializadas, de venta por internet y otras.

Estas empresas suelen disponer de una instalación fija propia dentro del puerto donde someten al pescado a un proceso de elaboración más o menos complejo para darle un mayor valor añadido. Por ello, sus necesidades pasan por una mejora de dichas ins-

talaciones, con el fin de mejorar la operativa.

Por último la actividad pesquera se completa con un conglomerado de múltiples empresas que desarrollan distintos trabajos complementarios al de los grupos principales señalados, talleres mecánicos y eléctricos, carpinterías de ribera, desgüaces, efectos navales, suministros de víveres y combustible, y así hasta un sin fin de sociedades y ocupaciones.





work in the port, unloading practically daily, means that its needs are focused on enlarging unloading zones where they can unload faster and more conveniently.

Lastly, the Gran Sol fleet, which fishes in EC fishing grounds, accounts for the largest proportion of the weight of the fish unloaded in the port, close to 52%, but the sale value approaches 60% of the total. This fleet demands better ship services such as supply, anchoring, docking zones, etc.

The Port Authority tries to cover these needs with actions aimed at improving the service and infrastructure, working with the sector through the approval of standards or the execution of specific actions.

The sales activity takes place inside the facilities managed by Lonja de A Coruña, S.A. (see the

chapter on the fishing business unit, page 243).

The auctioneer collective is very important to the port and carries out the tasks of auctioning and selling fish daily at the Fish Market.

The commercializing sector includes two main groups, depending on the type of company. The wholesale group includes small and independent companies that sell their product directly retail, through fish shops and itinerant selling. Their main needs are focused on the arrangement of facilities for the preparation of the product and organizing activity spaces to speed up operations.

The second group is made up of wholesale fish exporters, with a large number of companies that vary widely in terms of size and sales volume, including specialized companies, companies that sell via internet, and others.

These companies normally have their own permanent facilities in the port where they subject the fish to a more or less complex preparation process to give it greater added value. For this reason, their needs include the improvement of these facilities, in order to improve operations.

Lastly, fishing activity is complemented by a conglomerate of multiple companies that carry out the work to support the main groups previously mentioned, including mechanical and electrical workshops, dockside carpentry shops, junk yards, naval effects, fuel and provisions suppliers, and so on with an endless variety of companies and jobs.

## \_ \_intereses, inquietudes, espectativas

\_El diseño de la matriz de relevancia estableció claramente las principales inquietudes halladas en nuestra comunidad portuaria: la escasez de espacios, el impacto ambiental de las operaciones, la necesidad de servicios al barco pesquero, la especialización en los tráfi- cos y las incertidumbres asociadas al traslado al puerto exterior son algunos de los problemas que estamos haciendo frente conjuntamente.

## \_ \_compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con la Comunidad Portuaria

\_La honestidad, la protección del medio ambiente y el servicio al cliente final como valores estratégicos de la Autoridad Portuaria de A Coruña establecen las exigencias impuestas por la Autoridad Portuaria para alcanzar sus objetivos. Facilitar y agilizar el tránsito de mercancías por el puerto y la promoción de la actividad pesquera con seguridad, respeto al medio ambiente y honestidad es el compromiso de la Autoridad Portuaria con sus colaboradores.





## \_ \_interests, concerns, expectations

\_The design of the materiality matrix clearly established the main concerns found in our port community: limited space, environmental impact of operations, the need for servi-

ces for fishing ships, specialization in traffic, and uncertainty associated with the transfer to the outer port are a few of the problems that we are facing together.

## \_ \_A Coruña Port Authority's commitment to the Port Community

\_Honesty, protection of the environment and service to the end client as the strategic values of the A Coruña Port Authority establish the requirements imposed by the Port Authority to achieve its goals. Faci-

litate and speedy passage of cargo through the port, and the promotion of fishing activity safely with respect for the environment, and honesty is the commitment that the Port Authority has to its collaborators.

## \_nuestra razón de ser: los clientes del puerto

EN ESTE APARTADO SE EXPLICA CÓMO SE SUSTANCIA OPERATIVAMENTE LA ORIENTACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA AL SERVICIO DEL CLIENTE.

### \_ \_intereses, inquietudes, espectativas

\_El puerto de A Coruña, como proveedor de infraestructuras, regulador de operaciones y líder proactivo del desarrollo del puerto, ha de mantener una relación fluida con los clientes, informando a lo largo de los próximos años, como lo ha hecho en 2007, sobre la planificación del puerto de A Coruña (véase página 270) y la construcción del puerto exterior (véase Infraestructuras, página 288).

## 08\_5

### \_ \_comunicación y colaboración

\_La comunicación con nuestros clientes actuales, con el propósito de valorar su evolución comercial, sus necesidades logísticas, su presencia en mercados y la necesidad de posibles acciones de promoción conjunta, y con nuestros clientes po-

tenciales con la finalidad de conocer sus necesidades logísticas, modo de distribución de sus mercancías, mercados de distribución y venta, etc., es parte del Plan de Marketing de las unidades de negocio de la Autoridad Portuaria de A Coruña. De acuerdo con este Plan se realizan una serie de acciones que tienen como objetivo dar a conocer nuestro puerto, las actividades que por el realizamos,



## \_our raison d'être: the port's clients

IN THIS SECTION, THE ORIENTATION OF THE PORT AUTHORITY TOWARDS CUSTOMER SERVICE AND HOW IT IS OPERATIONALLY SUBSTANTIATED IS EXPLAINED.

## \_ \_interests, concerns, expectations

\_The A Coruña port as an infrastructure provider, operations regulator, and proactive leader of the port's development, must maintain fluid relations with clients, informing them in the years to come, as it has in 2007, in regard to the plans for the A Coruña port (see page 271) and the construction of the outer port (see Infrastructures, page 289).

las posibilidades de desarrollo, los servicios que se ofrece y el apoyo a todas aquellas acciones propuestas por el empresariado que conforma nuestra Comunidad Portuaria.

Se realizan acciones tanto en nuestro país como en Europa, América y Asia Menor, con la finalidad de que el puerto esté representado en los lugares mas interesantes en cada momento.

**GRI PR1** Fases del ciclo de la vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.



A lo largo del 2007 se ha asistido a las siguientes ferias nacionales e internacionales:

- \_ Seatrade Miami, Hamburgo y Nápoles
- \_ Salón Internacional de Logística en Barcelona
- \_ Transport Logistic de Munich
- \_ INTERMODAL
- \_ Expomar de Burela
- \_ Conxemar de Vigo
- \_ Fruit Logistics

y se ha participado y organizado en los siguientes foros orientados a nuestros clientes:

- \_ Foro internacional Ports Peer Network
- \_ Foro de cruceros Arc Atlantic Project
- \_ Foro de Cylog de empresas de Castilla y León y proveedores de servicios logísticos.
- \_ Cámaras de Comercio de León, La Bañeza, Ponferrada, Salamanca, Lugo, Santiago, Valladolid, A Coruña, Madrid y Carballo Antena Cameral.

La Autoridad Portuaria organiza todos los años el Foro de grandes clientes del Puerto de A Coruña en el cual se les informa de la evolución del puerto y los objetivos propuestos. El foro es un marco de dialogo abierto y distendido en el cual los clientes también manifiestan sus inquietudes. Asimismo, la oficina de Atención al Usuario registra todas las reclamaciones realizadas por los clientes <sup>[GRI PR1]</sup>; en el 2007 se han tramitado 97 reclamaciones que han sido esencialmente de facturación habiéndose únicamente registrado 3 por otras causas.

Las formas de colaboración de la Autoridad Portuaria de



## \_ \_communication and collaboration

\_Communication with our current clients, in order to evaluate their commercial evolution, their logistical needs, their presence in markets, and the need for possible joint promotion actions, and with our potential clients in order to determine their logistical needs, cargo distribution methods, distribution and sales markets, etc. is part of the Marketing Plan of the business units of the A Coruña Port Authority. According to this Plan, a series of actions will be carried out for the purpose of making our port more well known, along with the activities that we carry out for it, the possibilities for development, the services offered and the support for all the actions proposed by the companies that make up our Port Community.

Actions will be carried out in Spain as well as in Europe, the Americas, and Asia Minor, so that the port is represented in the places that are of the most interest at any given time.

We attended the following national and international trade fairs over the course of 2007:

- \_ Seatrade Miami, Hamburg, and Naples
- \_ International Logistics Show in Barcelona
- \_ Transport Logistic in Munich
- \_ INTERMODAL
- \_ Expomar in Burela
- \_ Conxemar in Vigo



A Coruña con nuestros clientes van desde labores de coordinación con otras Administraciones hasta el análisis de necesidades, la mejora de nuestros servicios portuarios, el apoyo en nuevos desarrollos y la colaboración en la actividad comercial. Pero también la búsqueda de clientes a través de la promoción del puerto en ferias y misiones, la promoción y planificación de necesidades de infraestructura del entorno, el análisis de mercados, la determinación y la presentación

del puerto a clientes objetivo son iniciativas orientadas a posibilitar el crecimiento del puerto de A Coruña.

## \_ \_compromiso de la Autoridad Portuaria de A Coruña con sus clientes

\_El servicio al cliente, como valor de la estrategia empresarial de la Autoridad Portuaria de A Coruña, establece por sí mismo un compromiso que considera a nuestro cliente como la razón principal de la actividad del puerto, y la mejora de su competitividad el criterio sobre el que se basa la toma de decisiones en su gestión diaria.

#### \_ Fruit Logistics

and we participated and organized the following forums directed at our clients:

#### \_ Ports Peer Network International Forum

#### \_ Arc Atlantic Project Cruise-ship forum

#### \_ Cylog forum of companies in Castilla y León and logistics service providers.

#### \_ Chambers of Commerce of León, La Bañeza, Ponferrada, Salamanca, Lugo, Santiago, Valladolid, A Coruña, Madrid, and Carballo Antena Cameral.

Every year, the Port Authority organizes the Forum of large clients of the A Coruña Port through which it informs clients of the port's evolution and its proposed objectives. The forum is a framework for open and in-depth dialog that allows clients to express their concerns. The User Attention office also records all complaints filed by clients (GRI PR1); in 2007, 97 complaints were filed, generally in regard to billing, with just 3 recorded for other reasons.

The ways that the A Coruña Port Authority collaborates with its clients range from coordination with other Administrations to the analysis of needs, improvement of our port services, support for new development, and collaboration on commercial activity. But also the search for

new clients through promotion of the port at trade fairs, the promotion and planning of infrastructure needs in the area, market analysis, determination and presentation of the port to target clients are a few of the initiatives aimed at increasing the growth of the A Coruña port.

## \_ \_commitment of the A Coruña Port Authority to its clients

**GRI PR1\_** Life cycle stages in which health and safety impacts of products and services are assessed for improvement, and percentage of significant products and services categories subject to such procedures.

\_Customer service, as one of the values in the A Coruña Port Authority's business strategy, itself establishes the commitment that places our clients as the main reason for the port's activity, and the improvement of its competitiveness, the criteria on which the decisions made in the day-to-day management of the port are made.

## \_desafíos y compromisos con nuestros grupos de interés

\_La búsqueda del bienestar de nuestros trabajadores, posibilitar que nuestros vecinos nos ayuden a mejorar la gestión del puerto, respetar el ejercicio legítimo por otras Administraciones Públicas de sus propias competencias, agilizar un tránsito de mercancías seguro y respetuoso con el medio ambiente y el servicio al cliente son nuestros compromisos, y así han sido expuestos para cada grupo de interés.

Nuestro desafío para 2008 es llegar a vernos y entendernos “desde fuera del puerto”, con los ojos de nuestros vecinos, trabajadores o clientes, y aprender. Nuestro desafío es integrar en las decisiones reales a los afectados por estas y adelantarnos a los problemas, corresponsabilizándonos de las soluciones, exigiéndonos el máximo compromiso técnico y una absoluta honestidad y transparencia en la gestión.

08\_6





## \_challenges and commitments to our stakeholders

\_The search for the well-being of our workers, making it possible for our neighbours to also help us to improve the management of the port, respecting the legitimate exercise of the corresponding powers by other Public Administrations, promotion of the fishing industry, speeding up cargo transit in a way that is safe and respectful of the environment, and customer service are our commitments, and have been expressed for each stakeholder.

Our challenge for 2008 is to see and understand ourselves "from outside the port", through the eyes of our neighbours, workers or clients, and to learn. Our challenge is to integrate the parties affected by decisions into the actual decisions, and anticipate problems, making ourselves co-responsible for the solutions and requiring the maximum technical commitment and absolute honesty and transparency in management.



# un pelícano en A Coruña:

preservando  
nuestros recursos

EN ESTA SECCIÓN SE EXPLICA LA  
ESTRATEGIA AMBIENTAL DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA Y SU  
DESEMPEÑO DURANTE 2007.



a pelican in  
A Coruña: preserving  
our resources

THIS SECTION EXPLAINS THE  
ENVIRONMENT STRATEGY OF  
THE PORT AUTHORITY AND ITS  
PERFORMANCE DURING 2007.

09\_

## 09\_1

\_the A Coruña Port's  
environmental  
sustainability strategy

GRI 4.8\_ Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente.

GRI EN26\_ Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.

GRI 1.2\_ Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.

GRI 4.8\_ Internally developed statements of mission or values.

GRI EN26\_ Initiatives to mitigate environmental impacts of products and services, and extent of impact mitigation.

GRI 1.2\_ Description of key impacts, risks, and opportunities.

\_la estrategia de  
sostenibilidad ambiental  
del Puerto de A Coruña

\_Se concibió para transformar su interrelación con el medio ambiente en uno de los recursos que posibiliten su crecimiento, evitando que una mala gestión de los aspectos ambientales de las actividades comerciales afecte negativamente al negocio, optimizando el proceso constructivo y el aprovechamiento de sus infraestructuras y alcanzando su integración con el entorno ambiental y social a través de la promoción del desarrollo sostenible como modelo de gestión de la actividad portuaria.

La estrategia (GRI4.8 y GRIEN26), adoptada en octubre de 2006, desarrollada a lo largo de 2007 y comunicada en el Foro de Grandes Clientes el 24 de octubre de 2007, se basa en los siguientes objetivos estratégicos:

\_ alcanzar un elevado nivel de compromiso técnico en los servicios y operaciones portuarias mediante su control, la sistematización de la gestión y la prevención de riesgos ambientales,

\_ reconocer e interiorizar las inquietudes de nuestros grupos de interés,

\_ comunicar, informar sobre nuestra respuesta,

\_ buscar la colaboración de las Administraciones Competentes.

Esta estrategia se desarrolla mediante la adopción de programas ambientales y planes de actuación para cada aspecto ambiental (GRI1.2) que permitan asegurar el buen desempeño ambiental de la Autoridad Portuaria durante los próximos años.

\_Was conceived to transform its interrelation with the environment into one of the resources that allow it to grow, preventing poor management of the environmental aspects of commercial activities from negatively affecting the business, optimizing the constructive process and the effective use of its infrastructure, and achieving integration with the environmental and societal surroundings by promoting sustainable development as a model for the management of the port's activity.

The strategy (GRI4.8 and GRIEN26), adopted in October 2006, developed over the course of 2007 and announced at the Large Clients Forum on October 24, 2007, is based on the following strategic objectives:

\_ reaching a high level of technical commitment in port services and operations by monitoring and systematizing management and risk prevention environmental,

\_ recognizing and internalizing the concerns of our stakeholders,

\_ communicating and announcing our response,

\_ seeking the collaboration of the Competent Administrations.

This strategy is developed through the adoption of environmental programs and action plans for each environmental aspect (GRI1.2), which makes it possible to ensure proper environmental performance by the Port Authority over the coming years.

El problema no consiste en que el hombre altere o no los sistemas naturales, sino en cómo lo hace. Ya que el hombre forma parte de casi todos los sistemas ecológicos del mundo, todo proceder ecológicamente sano conlleva una actitud previsorá que haga posible conservar la naturaleza en unas condiciones de humanización aptas para las generaciones venideras. (Un Dios Interior, 1973. René J. Dubos, científico franco-americano. Se le atribuye la expresión "Piensa Globalmente, Actúa Localmente").

## \_el desempeño ambiental de la Autoridad Portuaria de A Coruña durante 2007

09\_2

\_La implantación de la estrategia de sostenibilidad ambiental de la Autoridad Portuaria de A Coruña durante 2007, responsabilidad de la recién creada Dirección de Sostenibilidad, implicó una mejora del compromiso técnico en la gestión de los aspectos ambientales vinculados a la calidad del aire y los residuos. Las iniciativas emprendidas tuvieron distinta suerte: si bien el exhaustivo seguimiento de las actividades vinculadas al

tráfico de carbón y la aplicación de nuevas técnicas de atenuación de emisiones han resultado en una notable mejora en los registros de PM<sub>10</sub> y de su percepción, la calidad del agua de nuestras dársenas y la gestión de residuos orgánicos en el recinto portuario, así como la de ciertos residuos industriales no peligrosos, como el poliexpán, si bien ha sido atendida singularmente, no ha obtenido la mejora que exige nuestro puerto.



## the A Coruña Port Authority's environmental performance in 2007

The problem does not lie in whether or not man alters natural systems, but rather how he does it. Since man forms part of almost all of the world's ecological systems, all ecologically sound procedures involve a forward-looking attitude that makes it possible to keep nature in conditions of humanization that are suitable for future generations. (A God within, 1973. René J. Dubos, French-American scientist. Credited as the author of the expression "Think globally. Act locally").

The implementation of an environmental sustainability strategy by the Port Authority of A Coruña in 2007, responsibility for the newly created Department of Sustainability, initiated improvements in the technological commitment and management of environmental issues linked to air quality and waste. The initiatives undertaken enjoyed different degrees of success: while the exhaustive tracking of activities involved with coal traffic and the application of new emission attenuation techniques resulted in a significant improvement in the PM<sub>10</sub> levels and their perception, the water quality around our wharves and the management of organic waste in the port facilities, as well as certain non-hazardous industrial waste such as Styrofoam, though followed in certain cases, did not produce the improvement required by our port.

**GRI EN28\_** Coste de multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.

**GRI EN28\_** Monetary value of significant fines and total number of non-monetary sanctions for noncompliance with environmental laws and regulations.

## \_ \_sistematización de la gestión ambiental

\_La decisión de la implantación de un sistema de gestión normalizado y conforme al Reglamento Europeo EMAS<sup>xxv</sup> II es el mejor procedimiento para identificar las deficiencias en los procedimientos e instalaciones ambientales de las que ha de dotarse un puerto. Además, el registro de EMAS II ayudará a la Autoridad Portuaria a cumplir la legislación nacional e internacional, a ahorrar dinero, ya que se reducirán los residuos, se reducirá el uso de energía y se usarán menos recursos, a mejorar el control de la gestión

en el interior del recinto portuario y a reducir las responsabilidades ambientales (durante 2007 la Autoridad Portuaria no ha recibido ninguna sanción por incumplimiento de la normativa ambiental <sup>(GRIEN28)</sup>), a implicar a los trabajadores de la Autoridad Portuaria de A Coruña y de la Comunidad Portuaria en una gestión ambiental activa del puerto, a mostrar a otros grupos de interés el compromiso en la mejora del medio ambiente y a integrar los principios del desarrollo sostenible en la manera de gestionar el puerto siguiendo los principios de la Agenda 21 local.

En paralelo con el proceso de implantación del EMAS II iniciado en 2007, se ha iniciado un proceso de evaluación del riesgo ambiental tanto en el puerto interior como en el puerto exterior. El riesgo ambiental, concebido como función de la probabilidad de ocurrencia de un impacto negativo sobre el medio ambiente y la magnitud de sus consecuencias, permitirá disponer de una visión total de las actividades que se desarrollan en el puerto de A Coruña y su potencial de daño a los sistemas sociales y ecosistemas del entorno. Con ello se pretende disponer de un conjunto de medidas para el “tratamiento del riesgo” que conformará el plan

de prevención de daños ambientales, disminuir los costes asociados a los accidentes, incluyendo las garantías financieras exigibles<sup>xxvi</sup>, el reconocimiento de los pasivos ambientales y la reducción de la percepción del riesgo por parte de la comunidad portuaria y la sociedad



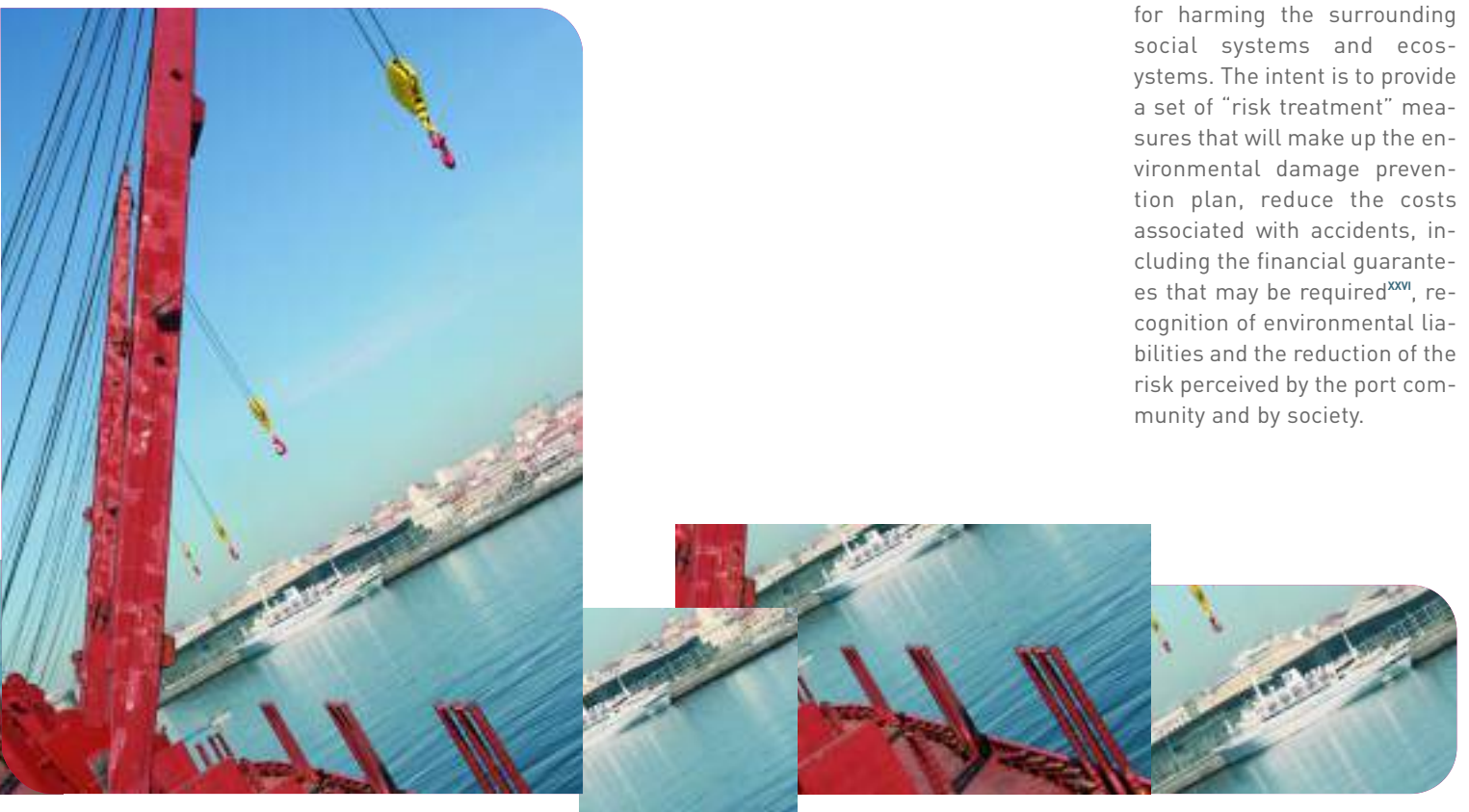
## \_ \_systematizing environmental management

The decision to implement a standardized management system in compliance with European Regulation EMAS<sup>xxv</sup> II is the best procedure for identifying the deficiencies in the environmental facilities and procedures with which a port must be equipped. The EMAS II register will also help the Port Authority to comply with national and international legislation, save money because of the reduction in waste, energy use will be reduced, and fewer

resources will be used by improving control of the management inside the port facilities and reduce environmental liabilities (in 2007, the Port Authority did not receive any sanction for failure to comply with environmental regulations (GRIEN28)), to involve the workers of the A Coruña Port Authority and the Port Community in the active environmental management of the port, to demonstrate to stakeholders the commitment to improving the

environment and to integrating the principles of sustainable development into the way in which the port is managed, following the principles of the local Agenda 21.

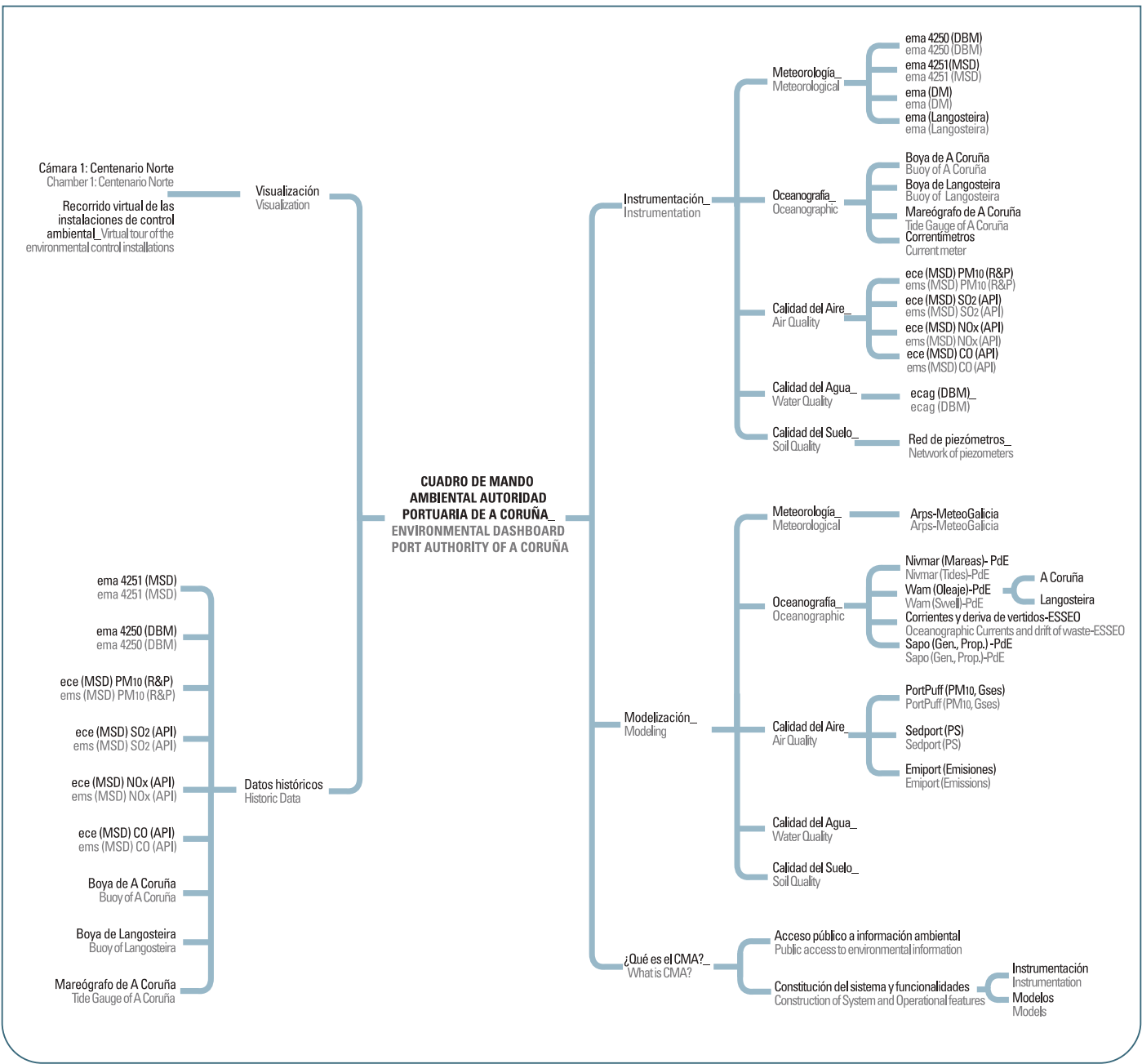
In parallel with the process to implement EMAS II, which began in 2007, a process has also been started to evaluate the environmental risk in both the inner and outer ports. Environmental risk, conceived as a function of the probability of the occurrence of a negative impact on the environment and the magnitude of its consequences, makes it possible to have a full view of the activities that are developed in the A Coruña port and their potential for harming the surrounding social systems and ecosystems. The intent is to provide a set of "risk treatment" measures that will make up the environmental damage prevention plan, reduce the costs associated with accidents, including the financial guarantees that may be required<sup>xxvi</sup>, recognition of environmental liabilities and the reduction of the risk perceived by the port community and by society.



\_ \_sistematización del control: el cuadro  
de mando ambiental

\_Complementarios con los sis-  
temas de gestión ambiental, los  
cuadros de mando se definen  
como sistemas de indicadores  
que facilitan la toma de decisio-  
nes y el control. El cuadro de  
mando ambiental de la Autori-

cuadro de mando ambiental\_environmental dashboard



dad Portuaria de A Coruña, cuya estructura final se resume en el esquema de la página anterior, y heredero de los resultados del proyecto HADA (Life02 ENV/E/000274), iniciativa subvencionada por la Comisión Europea a través del Programa Life, se ideó y desarrolló durante 2007 con la finalidad de disponer de forma integrada, en una página web de carácter público, de toda la información meteorológica, oceanográfica y de calidad del aire, agua y suelos disponible en la red instrumental de la Autoridad Portuaria de A Coruña, así como el diagnóstico y pronóstico oceano-meteorológico procedente de modelos numéricos gestionados por distintas instituciones y a cuyos resultados se tiene acceso a través de convenios de colaboración (véase capítulo dedicado a las administraciones e instituciones públicas, página 124) con la Consellería de Medio Ambiente y Desenvolvemento Sostible, la Agencia Estatal de Meteorología a través del Organismo Público Puertos del Estado, y con este úl-

timo, responsable de la gestión y mantenimiento de distintos modelos y redes instrumentales. Su finalidad es el control de los efectos ambientales de las operaciones y servicios que tienen lugar en el puerto, la recomendación automática de formas de operación y permitir el acceso inmediato a las variables monitorizadas por aquellos organismos competentes interesados.



MENT/E/000274), an initiative subsidized by the European Commission through the Life Program, was conceived and developed during 2007 for the purpose of providing, through a public website, integrated access to all of the weather and oceanographic information, and the information on air, water, and soil quality available from the instrument network of the A Coruña Port Authority, as well as the oceano-weather forecasts and diagnoses drawn from the numerical models managed by different institutions and whose results are accessible through the collaboration agreements (see the chapter on public institutions and administrations, page 125) with the Regional Ministry for the Environment and Sustainable Development, the State Weather Agency through the Public Organization of State Ports, and with the latter, responsible for managing and maintaining different instrument networks and models. The purpose is to monitor the environmental effects of the operations and services that are provided in the port, automatically recommend operating methods (see environmental dashboard on the previous page) and allow immediate access to the values monitored by the relevant authoritative body.

## — \_systematizing control: the environmental dashboard

\_To complement the environmental management systems, the control tables are defined as systems of indicators that facilitate decision making and control. The environmental dashboard of the A Coruña Port Authority, the final structure of which is summarized in the figure, and the inheritor of the results of the HADA project (Life02 ENVIRON-

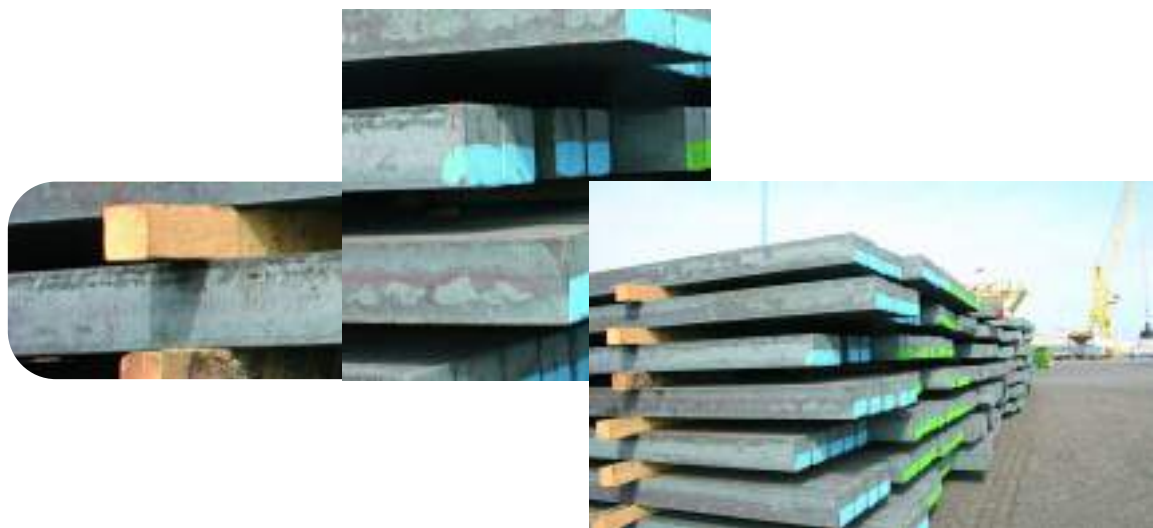
## \_ \_calidad del suelo

\_En septiembre de 2006, y como consecuencia de un proyecto de caracterización de suelos acometido por la Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S. A., por un “acuerdo de encomienda de gestión” con el Ministerio de Medio Ambiente, se realizaron en suelos no concesionados del recinto portuario de A Coruña, 21 sondeos con instalación de un piezómetro para la toma de muestras de suelos y de aguas subterráneas y para la determinación de las características del subsuelo del emplazamiento.

Las conclusiones del estudio de caracterización de suelos y aguas subterráneas llevado a cabo a partir de los sondeos realizados y la correspondiente valoración de riesgos ambientales permitieron extraer las siguientes conclusiones: el puerto de A Coruña en su práctica totalidad se ubica sobre terrenos ganados al mar con rellenos de origen diverso. Estos rellenos están formados principalmente por arenas de origen granítico o jabres y en menor medida por fangos y lodos de dragado. Se detectaron concentraciones de diversos

plano de la red de piezómetros\_  
map of the piezometer network





## \_ \_soil quality

\_In September 2006, as a result of a soil classification project carried out by the Empresa para la Gestión de Residuos Industriales, S. A., through a “management contracting agreement” with the Ministry of the Environment, 21 borings were taken on land not granted through concessions in the facilities of the A Coruña port, with the installation of a piezometer to take samples of soil and underground water and to determine the characteristics of the subsoil of the facilities.

The conclusions of the soil and groundwater characteristics study carried out from test samples and the corresponding environmental risk evaluation allowed us to reach the following conclusions: the port of A Coruña is almost entirely situated on land taken from the sea that was filled in by materials of various origins. These materials are chiefly made up of granite sand or sandy limestone materials also found in quarries of granite and to a lesser degree mud and sludge from dredging. Concentrations of various contaminants were found that were higher than the reference used<sup>xxvii</sup> for soil as well as for groundwater.

The detected concentrations are partly associated with the fill used in the construction of the port, as appears to be the case of metals or pesticides, or with activities related to the concession companies, such

as total petroleum hydrocarbons or TPHs near the hydrocarbon storage areas.

The environmental diagnosis of the soil of the port may imply the need for environmental restoration activities so that the surplus contamination, if any, is reduced to risk levels that are acceptable in accordance with the use of the soil. Whenever possible, the recovery will be aimed at eliminating sources of contamination and reducing the concentration of contaminants in the soil. If,

contaminantes por encima de los niveles de referencia<sup>xxvii</sup> empleados, tanto para suelos, como para aguas subterráneas.

Las concentraciones detectadas se asocian en parte a los rellenos empleados para la construcción del puerto, como parece ser el caso de los metales o los pesticidas, o bien a actividades relacionadas con las empresas concesionarias, como los hidrocarburos totales de petróleo o TPHs en las proximidades de las zonas de almacenamiento de hidrocarburos.

El diagnóstico ambiental de los suelos del recinto puede implicar la necesidad de realización de actuaciones para proceder a su recuperación ambiental con la finalidad de que la contaminación remanente, si la hubiera, se traduzca en niveles de riesgo aceptables de acuerdo con el uso del suelo. Siempre que sea posible, la recuperación se orientará a eliminar los focos de contaminación y a reducir la concentración de contaminantes en el suelo. En el caso de que por razones justificadas de carácter técnico, económico o ambiental no sea posible esa recuperación, son aceptables soluciones de recuperación tendentes a reducir la exposición, siempre

que incluyan medidas de contención o confinamiento de los suelos afectados.

Como consecuencia de esta valoración de riesgos, y en cumplimiento del citado Real Decreto 9/2005, la Autoridad Portuaria puso en conocimiento de distintas empresas concesionarias las exigencias de información y remediación de la contaminación de suelos. De igual forma, se remitió a la Dirección Xeral de Calidad e Ava-

liación Ambiental de la Consellería de Medioambiente e Desenvolvemento sostible cinco informes preliminares de situación correspondientes a tres actividades (Carros de Varada, Taller de Conservación y Depuradora) de las que la Autoridad Portuaria es titular y consideradas tras el análisis de 32 zonas del puerto no concesionadas ni con autorización en vigor. También se presentaron los informes correspondientes a dos actividades de

“Depósito y almacenamiento de mercancías peligrosas” de las que la Autoridad Portuaria de A Coruña no es titular.

La actualización de analíticas, el seguimiento de las actuaciones de recuperación de suelos realizadas, la identificación de otras nuevas, siempre bajo el principio de “Quien contamina, paga<sup>xxviii</sup>”, y la identificación de medidas de confinamiento de suelos son esenciales para una adecuada asignación de sus posibles usos.



for justifiable technical, economic, or environmental reasons, this recovery is not possible, recovery solutions aimed at reducing exposure are acceptable, provided that they include measures to contain or confine the affected soil.

As a result of this risk assessment, and in compliance with the aforementioned Royal Decree 9/2005, the Port Authority informed different concession companies of the requirements in regard to information and the correction of the contaminated soil. Likewise, five preliminary status reports were sent to the

Directorate-General for Environmental Quality and Assessment of the Regional Ministry for the Environment and Sustainable Development for three activities (Drydocks carriage use, Conservation Workshop, and Treatment Plant) carried out by the Port Authority and considered after the analysis of 32 zones with no concessions or authorizations in effect. The reports corresponding to two activities of “Unloading and storage of hazardous cargo” not organized by the A Coruña Port Authority were also presented.

The updating of analyses, the tracking of the soil recovery ac-

tions carried out, the identification of new activities, always under the “Polluter pays<sup>xxviii</sup>” principle, and the identification of soil containment measures are essential to adequately assign possible uses.

## \_ \_calidad del agua



\_La Autoridad Portuaria de A Coruña solicitó en 2007 la inclusión de la masa de agua interior de las incluidas en la zona de servicio del puerto de A Coruña, definida como Zona I (que abarca las aguas abrigadas naturalmente, las dársenas destinadas a operaciones portuarias, incluyendo las zonas necesarias para maniobras de atraque y revido, y los espacios de agua incluidos en los diques de abrigo) como “masa de agua muy modificada” dentro de la masa de agua costera nº 15 “A Coruña” en la “Propuesta para la delimitación y tipificación de las masas de agua costeras y de transición dentro del proceso de implantación de la Directiva Marco del Agua<sup>xxix</sup> en la Demarcación Galicia-Costa”, por la “existencia de modificaciones en la hidromorfología, la probabilidad de no alcanzar un buen estado ecológico por modificaciones hidromorfológicas y la existencia de alteraciones físicas de origen antrópico que modifican la masa de agua”.

También como consecuencia de la implantación de la Directiva Marco del Agua, en diciembre de 2007 la Autoridad Portuaria de

A Coruña organizó un encuentro con responsables de otras Autoridades Portuarias gallegas, Portos de Galicia y del organismo autónomo Augas de Galicia para definir la participación de las Autoridades Portuarias gallegas en el proceso de planificación hidrológica<sup>xxx</sup> dentro de la

Demarcación Hidrográfica Intra-comunitaria Galicia Costa.

La monitorización mediante red fija fue prevista en el Convenio con la Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible “para la protección del medio ambiente atmosférico y marino”,

donde se acordó la transformación de la estación situada en el morro del dique de abrigo en una estación océano-meteorológica al dedicarse también al registro de variables de tipo oceanográfico y de calidad del agua, como la temperatura, conductividad, turbidez y otros parámetros.

## \_ \_water quality

In 2007, the A Coruña Port Authority requested the inclusion of the internal body of water of the waters included in the service zone of the A Coruña port, defined as Zone I (which covers naturally sheltered waters, the wharves intended for port operations, including the zones required for docking and sluing manoeuvres, and the water spaces included in the seawalls) as a “heavily modified water body” within the nº15 “A Coruña” coastal water body in the “Proposal for the demarcation and characterization of coastal

and transitional water bodies as part of the process to implement the Water Framework Directive<sup>xxix</sup> in the Galicia-Coast Zone”, due to the “existence of modifications in the hydromorphology, the probability that a good ecological state would not be achieved with hydromorphological modifications, and the existence of human-generated physical alterations that modify the water body”.

Also as a result of the implementation of the Water Framework Directive, in December 2007, the A Coruña Port Authority organized an encounter with the heads of other Galician Port Authorities, Portos de Galicia, and the Regional institution Augas de Galicia to define the participation of the Galician Ports in the hydrological planning process<sup>xxx</sup> within the Intraregional Hydrographical Demarcation Galicia Coast.

The monitoring through the fixed network was planned in the Agreement with the Regional Ministry for the Environment and Sustainable Development “for the protection of the marine and air environment”, in which they agreed to transform the station located on the point of the seawall into an oceano-weather station by also registering oceanographic and water-quality variables, such as temperature, conductivity, cloudiness, and other parameters.



## VERTIDOS

\_Augas de Galicia comunicó en septiembre de 2007 a la Autoridad Portuaria de A Coruña una serie de actividades desarrolladas en la Dársena de Oza de los que podían derivarse episodios de contaminación del agua de la dársena. Sobre aquellas actividades no concesionadas se emprendieron las siguientes acciones:

\_ Desguace de barcos: se prohibirá, de acuerdo con la Capitanía Marítima de A Coruña, el desguace de barcos sin los correspondientes permisos de vertido u otros de carácter ambiental en

todo el recinto portuario de A Coruña.

\_ Varadero de la Autoridad Portuaria: no se autorizará la realización de trabajos que impliquen vertidos directos a la dársena de Oza sin autorización de la Autoridad Competente.

En las dársenas del puerto de A Coruña se vierten aguas procedentes de la red de saneamiento municipal. Estos puntos de vertido, que han de ser considerados para una correcta caracterización del potencial ecológico de las aguas abrigadas son los siguientes:

\_ Arroyo de los Judíos: punto de vertido al mar procedente directamente de la ciudad de A Coruña;

\_ Río Monelos: punto de vertido al mar; también vacían sus aguas las instalaciones situadas en el muelle de San Diego, entre otras.

\_ Varaderos: punto de vertido al mar procedente de la red municipal; también vacían sus aguas las naves cercanas.

\_ Marina Seca, Parrote y Batería: puntos de vertido al mar de aliviaderos de crecida y pluviales, procedentes de la ciudad de A Coruña.

El correcto saneamiento de las aguas vertidas en las dársenas, es uno de los principales objetivos identificados en el análisis ambiental efectuado en el puerto de A Coruña durante 2007.

## DUMPING

\_In September 2007, Augas de Galicia informed the A Coruña Port Authority of a series of activities carried out on the Oza Basin which could result in the contamination of the water around the basin. The following actions were taken in regard to these non-concession activities:

\_ Scrapping of ships: in agreement with the Harbourmaster's Office of A Coruña, the scrapping of ships without the corresponding dumping permits or other environmental permits will be prohibited in the entire area of the A Coruña port's facilities.

\_ Port Authority Drydock: The execution of work that involves direct dumping to the Oza Basin will not be allowed without prior authorization from the corresponding Authorities.

Waters from the municipal drainage network are dumped at the basins of the A Coruña port. These outflow points, which must be considered for the proper characterization of the eco-

logical potential of the sheltered waters are the following:

\_ Arroyo de los Judíos: sea dumping point originating directly from the city of A Coruña;

\_ Río Monelos: sea dumping point; the facilities located on the San Diego dock, among others, also dump their wastewater.

\_ Drydocks: sea dumping point from the municipal

network; the nearby warehouses also dump their wastewater at this point.

\_ Marina Seca, Parrote and Batería: sea dumping points for rainwater and flood spillways from the city of A Coruña.

Correct drainage of the waters dumped on the wharves is one of the main objectives identified in the environmental analysis done at the A Coruña port in 2007.





**GRI EN21\_**  
Vertimiento total de  
aguas residuales,  
según su naturaleza  
y destino.

**GRI EN23\_** Número  
total y volumen  
de los derrames  
accidentales más  
significativos.

## LA DEPURADORA DE OZA

Las aguas residuales procedentes de las actividades industriales enclavadas en la dársena de Oza son recogidas hacia una red de colectores, no conectada a la red municipal, sino vertidas al medio marino, previo tratamiento en una instalación de depuración. En 2007 se solicitó el permiso de vertido pertinente, si bien se está trabajando en una alternativa de conexión final con los

colectores municipales o en una posible reutilización del agua depurada.

La estación de tratamiento, que cuenta con una rejilla de desbaste situada en la entrada a la depuradora, consta de las siguientes instalaciones de proceso: bombeo de agua bruta, separador de hidrocarburos y filtro biológico. El vertido total de aguas residuales (GRIEN21), una vez depuradas por la EDAR Oza, se estima que alcanzó los volúmenes que figuran en el gráfico siguiente.

## LIMPIEZA DE LAS ZONAS COMUNES DE AGUA

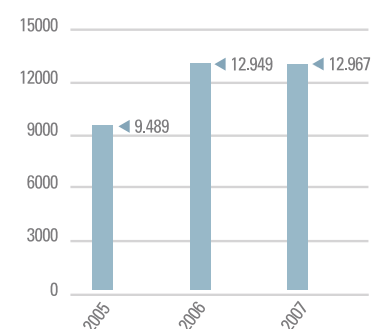
La finalidad del servicio de limpieza de las zonas comunes de agua es mantener estas permanentemente en un elevado estado de limpieza, así como la gestión de los residuos sólidos y líquidos recogidos (véase Residuos, página 182). Para su realización, se dispone de dos embarcaciones tipo Pelicano acondicionadas para la recogida tanto de sólidos como de líquidos flotantes y de una gabarra autopropulsada con 100 m<sup>3</sup> de capacidad de almacenamiento de residuos peligrosos.

Si bien el servicio de limpieza de las zonas comunes de agua no incluye la de los derrames y vertidos marítimos contaminantes (véase páginas 60 y 108), la Autoridad Portuaria de A Coruña ha asumido hasta 2007 su recogida y tratamiento. El número de derrames significati-

vos (GRIEN23) ocurridos durante los años 2005, 2006 y 2007, y su peso, se muestran en el gráfico de esta página.

De estos, cinco ocurrieron en la dársena de Oza, uno en el muelle del Este y uno en el muelle de La Palloza.

vertido aguas residuales  
EDAR Oza (m<sup>3</sup>)\_  
wastewater dumped Oza  
WWTP Oza (m<sup>3</sup>)



## AGUAS DE LASTRE

Véase apartado dedicado a la Biodiversidad (página 200).

## THE OZA TREATMENT PLANT

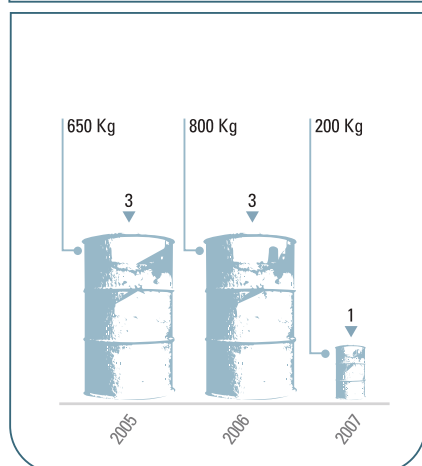
The wastewater generated by the industrial activities installed at the Oza basin, are gathered by a collector network, which is not connected to the municipal network, but are dumped to the sea after being processed in a water treatment facility. In 2007, the corresponding dumping permit was requested, although work is being done to find an alternative for the final connection to the mu-

nicipal collectors or for the possible recycling and reuse of processed water.

The water treatment station, which has a rough filtering grate located at the treatment plant intake, consists of the following processing facilities: raw water pumping, hydrocarbon separator and biological filter. The total dumping of wastewater (GRIEN21), after processing by

the Oza WWTP (Waste Water Treatment Plant) is estimated at the following volumes in the graph (page 170).

### número de derrames\_ number or spills



## CLEANING COMMON WATER ZONES

One purpose of the service for the cleaning of common water zones is to keep them permanently in perfectly clean condition, as well as the management of the solid and liquid wastes collected (see Waste, page 183). To do this, there are two Pelican boats conditioned to collect both floating solids and liquids, and one self-propelled lighter boat with a capacity to store 100 m<sup>3</sup> of hazardous waste.

Though the service for the cleaning of common water zones does not include spills and dumping of maritime pollutants (see pages 61 and 109), the A Coruña Port Authority assumes responsibility for collection and treatment until 2007. The number of significant spills (GRIEN23) occurring in 2005, 2006, and 2007, and their weights, are in the table (page 170).

Of these, five occurred at the Oza basin, one at the Este dock, and one at the La Palloza dock.

## BALLAST WATER

See the section on Biodiversity (page 201).

GRI EN21\_Total water  
discharge by quality and  
destination.

GRI EN23\_Total number  
and volume of  
significant spills.

plano de ubicacion de las estaciones meteorológicas automáticas  
y la estación de control de emisiones \_plan with the placement of  
automatic weather stations and the emissions monitoring station



## \_ \_calidad del aire

\_Para el control de la calidad del aire, la Autoridad Portuaria de A Coruña cuenta con una estación de control de emisiones que mide según métodos de referencia concentraciones de óxidos de nitrógeno, dióxidos de azufre, monóxido de carbono y partículas  $PM_{10}$ .

El criterio de la ubicación de esta estación de control de emisiones, al final de una calle orientada a los muelles de San Diego y Centenario Sur e inmediatamente al lado de la zona de aparcamiento y tránsito de los camiones que transportan los graneles sólidos y de las vías del ferrocarril, fue la exposición máxima a las actividades poten-

cialmente contaminantes de la atmósfera que se desarrollan en el puerto, con la finalidad de emplear las concentraciones registradas como elemento de validación de los factores de emisión del modelo de dispersión de contaminantes con que cuenta la Autoridad Portuaria<sup>xxxix</sup>. Esta característica de medida de microambiente no la adecúa, sin embargo, como estación orientada a la protección de la salud humana<sup>xxxix</sup> por su baja representatividad, si bien la información que se presenta en los siguientes apartados, no validada por la Autoridad Portuaria de A Coruña, se refiere a superaciones de los límites establecidos en la regulación con crite-

rios de protección de la salud humana, más restrictivos.

Con la finalidad de registrar los flujos que determinan los campos de viento y los transportes asociados mediante los modelos de diagnóstico meteorológico y de dispersión de contaminantes de que dispone<sup>xxxix</sup>, la Autoridad Portuaria de A Coruña cuenta también con tres estaciones meteorológicas automáticas instaladas en el morro del dique de Abrigo, en el muelle de San Diego y en el muelle del Centenario (ver plano), esta última instalada en 2007 para proporcionar información de control de las operaciones de manipulación y almacenamiento de carbón.

## \_ \_ air quality

In order to measure air quality, the Coruña Port Authority has acquired an emissions monitoring station that measures concentrations of nitrogen oxide, sulphur dioxide, carbon monoxide and PM<sub>10</sub> particles according to a referenced method.

The placement of the emissions monitoring station at the end of a street facing the San Diego and Centenario Sur docks, immediately next to the parking area and truck traffic that transport solid bulk cargo and right next to the railway tracks, was based on the criteria of maximum exposure to port activities that are potentially the most polluting to the atmosphere. The objective is to use the registered concentration as validation evidence of the emissions factors in the dispersion model of the pollutants that the Port Authority<sup>xxxii</sup> relies upon. This characteristics of measurement of the microenvironment but is not adapted however, as a station oriented towards the protection of human health<sup>xxxiii</sup> by its low representation, if in fact the information that is presented in the following sections, refers to exceeding the established regulated limits with respect to protection criteria for human health and being the most restrictive, not validated by the Port Authority of A Coruña.

With the intent on measuring the flow that determines the areas of wind and the associated transport via meteorological diagnostic models and of the dispersion of pollutants that are

available<sup>xxxii</sup>, The Coruña Port Authority also makes use of three automatic weather stations, installed at the outer most point of the Breakwater dyke on the San Diego and Centenario docks (see figure on the previous page), the latter having been installed in 2007 to provide control information regarding the operations, management and storage of coal.



### características de la estación de control de emisiones atmosféricas\_ characteristics of the atmospheric emissions monitoring station

| COORDENADAS UTM<br>UTM COORDINATES                                                                                        | HUSO<br>HUSO                                                                   | X(M)<br>X(M)  | Y(M)<br>Y(M)    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|
|                                                                                                                           | 29                                                                             | 0549390       | 4800817         |
| ANALIZADOR<br>ANALYZER                                                                                                    | TÉCNICA ANALÍTICA<br>ANALYTICAL TECHNIQUE                                      | MARCA<br>MAKE | MODELO<br>MODEL |
| ANALIZADOR DE DIÓXIDO DE AZUFRE<br>SULPHUR DIOXIDE ANALYZER                                                               | FLUORESCENCIA ULTRAVIOLETA<br>ULTRAVIOLET FLUORESCENCE                         | API           | 100 E           |
| ANALIZADOR DE ÓXIDOS DE NITRÓGENO<br>NITROGEN OXIDE ANALYZER                                                              | QUIMILUMINISCENCIA<br>CHEMILUMINESCENCE                                        | API           | 200 E           |
| ANALIZADOR DE MONÓXIDO DE CARBONO<br>CARBON MONOXIDE ANALYZER                                                             | ESPECTRÓMETRO INFRARROJO NO DISPERSIVO<br>NON-DISPERSIVE INFRARED SPECTROMETER | API           | 300 E           |
| ANALIZADOR DE PARTÍCULAS PM <sub>10</sub> Y PM <sub>2.5</sub><br>PM <sub>10</sub> AND PM <sub>2.5</sub> PARTICLE ANALYZER | MICROBALANZA<br>MICROBALANCE                                                   | R&P           | TEOM 1400       |

## EMISIONES DE PARTÍCULAS PM<sub>10</sub>: GESTIÓN AMBIENTAL DEL TRÁFICO DE GRANELES SÓLIDOS

El tráfico de carbón en el puerto de A Coruña, estratégico para alimentar las centrales térmicas de Meirama (Unión Fenosa Generación, S. A.) y Cubillos del Sil (Endesa Generación, S. A.), ha sido motivo frecuente de desencuentro con los vecinos de A Coruña. La respuesta de la Autoridad Portuaria de A Coruña, desde el compromiso de colaboración con el Ayuntamiento de A Coruña y la Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible, ha sido el establecimiento de normas de explotación que exigen el empleo de buenas prácticas sobre la

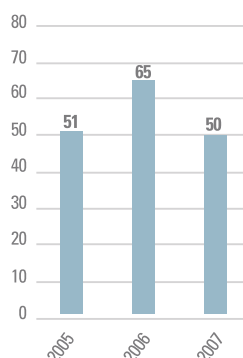
carga y descarga, el almacenamiento y el transporte de graneles sólidos, y la aplicación de las MTDs por parte de los operadores de estiba (véase apartado sobre estibadores, página 132), como el establecimiento de rutinas de riego con aditivos selladores en el caso del carbón y coque, toldado, empleo de tolvas ecológicas, cucharas de cierre hermético, circuitos cerrados y cintas capotadas y dispositivos tipo “cleveland cascades” para fluidificar el granel sólido cargado o descargado, la puesta en funcionamiento de un dispositivo lavador de ruedas y cajas de camiones para evitar la salida de carbón adherido a los bajos y la implantación de nuevas rutinas de limpieza desde verano de 2007 para optimizar la acción de barrido y baldeo de muelles y viales.

Este mismo compromiso técnico ha obligado a establecer en 2007 unos criterios extremadamente severos para la descarga de cierto tipo de graneles sólidos pulverulentos, como el palmito, el clinker y determinados carbonatos y fosfatos, todo ello en la búsqueda de equilibrio entre los intereses de los operadores y los de los ciudadanos.

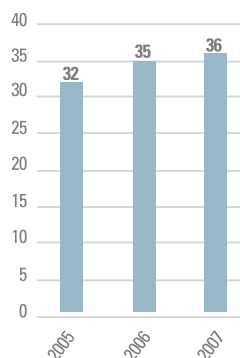
Los años 2005, 2006 y 2007 se registraron, de acuerdo con la legislación más restrictiva, no aplicable por las características de la ubicación de la estación de control de emisiones (véase apartado Calidad del aire, página 172), las superaciones de los valores límite para las partículas PM<sub>10</sub> en condiciones ambientales (GRIEN20) reflejadas en los gráficos siguientes.

### concentraciones de PM<sub>10</sub>\_concentrations of PM<sub>10</sub>

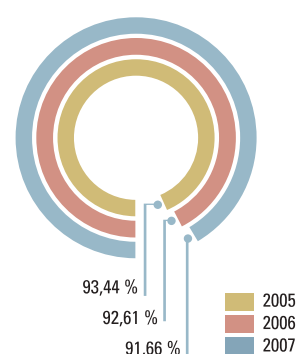
Número de superaciones del valor límite diario (50 µg/m<sup>3</sup>)\_Number of excesses in daily value limit (50 µg/m<sup>3</sup>)



Valor medio anual (µg/m<sup>3</sup>)\_Average annual value (mg/m<sup>3</sup>)



Datos válidos (%)\_Valid data (%)



GRI EN20\_ NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.




---

#### PARTICLE EMISSIONS $PM_{10}$ : ENVIRONMENTAL MANAGEMENT OF SOLID BULK CARGO TRANSPORT

The transport and traffic of coal at the port of A Coruña, which is key to supply the thermal power plants of Meirama (Union Fenosa Generacion, S. A.) and Cubillos del Sil (Endesa Generacion, S. A.), has been a reoccurring cause for contention with the population of A Coruña. The reply of the A Coruña Port Authority, stemming from its collaboration commitments with the A Coruña City Council and the Regional Ministry for the Environment & Sustainable Development, has been to establish exploitation norms that require good practices regarding loading and unloading, storage and transport of solid bulk cargo, the application of BATs (Best

Available Technology) by the stevedores (see the section on stevedores, page 133), such as the establishment of routine soaking with binders in the case of coal and coke fuel, as well as employing the lorry canopy cover, the use of ecological hoppers, hermetic (airtight) dock loading shovels, closed circuits and covered conveyors belts and “Cleveland cascades” type devices in order to liquefy the solid bulk cargo that is loaded and unloaded, the implementation of a wheel and trailer washing device in order to keep coal that has adhered itself to the undercarriage from leaving the premises and the implementation of new cleaning routines begun in the summer of 2007 in order to optimize the sweeping and washing procedures of docks and dock ways.

This same technical commitment has obligated the Port Authority to establish some particularly severe criteria with respect to the loading and unloading

of certain types of powdery solid bulk cargo, such as palm oil seed, clinker cement and certain carbonates and phosphates, and everything in the name of searching for an equilibrium between the interests of the operators and those of the citizenry.

In 2005, 2006 and 2007, were recorded in accordance with the applicable legislation, not applicable due to the placement characteristics of the emissions monitoring station (see section Air quality on page 173), the excesses of the limits for particles  $PM_{10}$  in environmental conditions (GRIEN20) are in the figure on the previous page.

GRI EN20\_NO, SO, and  
other significant air  
emissions by type  
and weight.

## ESTUDIO DE CASO

\_La instalación de **lavado de camiones** entró en funcionamiento el 15 de febrero de 2007. Este dispositivo, al paso del camión y con el fin de evitar la propagación del polvo de carbón que queda adherido a los camiones, lanza chorros de agua hacia los bajos y las ruedas de forma automática.

**Lignosulfonato.** La identificación de un aditivo del agua de características selladoras efectivas y que cumpliera los criterios químicos exigidos por los clientes (Unión Fenosa Generación, S.A., Endesa Generación, S.A.) se efectuó con la colaboración de la empresa TMGA, S.L. Se realizaron una serie de pruebas sobre parvas y bandejas de carbón de distintos tipos de aditivos selladores, como Settler, Dustex y Pozzolith, en distintas concentraciones. Finalmente, se eligió el compuesto Pozzolith 319N de "BASF Construction Chemicals España" (con un 95% de lignosulfonato y menos de un 2% de azufre) para su dilución en agua al 10%. El viernes 15 de

junio de 2007 se instaló en el muelle del centenario el depósito dosificador del aditivo.

La **cisterna de alta presión** permite superar los 15 m de altura, humedeciendo el carbón desde la cima de la parva en una rutina diaria, solo relajada los días de lluvia, que mantiene el carbón permanentemente mojado y sellado.

Esta rutina de humedecimiento de las parvas, de lavado de los camiones, de limpieza de los viales evitando la resuspensión por rodaduras, y la adición al agua de un aditivo que sella la superficie de la parva de carbón impidiendo la emisión de partículas, se considera una herramienta fundamental para la reducción de las emisiones de partículas sedimentables de polvo de carbón en 2007.





## CASE STUDY

\_The **truck wash facilities** became operational on 15 February 2007. The purpose of this device is to curtail the spreading of coal dust that adheres itself to the trucks by shooting a jet of water automatically towards the underside and wheels when the trucks pass by.

### Ligninsulphonate condensate.

The identification of a water additive with an effective binding characteristic and that complies with the chemical criteria required by the clients (Unión FENOSA Generación, S. A., Endesa Generación, S. A.) was implemented with the collaboration of the TMGA, S.L. company. A series of tests were done on hay and trays of coal using various types of binding additives, such as Settler, Dustex and Pozzolith, in distinct concentrations. Finally, the compound Pozzolith 319N from "BASF Construction Chemicals Spain" was chosen (containing 95% ligninsulphonate and less than 2% sulphur) to be diluted in water to 10%. Friday, 15 June 2007 a dispenser for the additive was installed in the Centenario dock.

The **high pressure cistern** allows for heights 15m tall, wetting the coal from the top of the pile as a daily routine, only letting up on rainy days, which keeps the coal permanently wet and sealed.

This routine of humidifying the piles, of washing the trucks, of cleaning the roads and avoiding the re-suspension of the wearing course, and the addition of an additive to water that seals the surface of the piles of coal and therefore impedes the emission of particles, is considered the fundamental tool in the reduction of emissions of sedimentary particles of coal dust in 2007.

\_Desde la perspectiva de un incremento en la seguridad y de la disminución de emisiones, se ha promovido un incremento en la proporción de mercancías que entran y salen del puerto por ferrocarril (carbón, bioetanol, cereal), estableciéndose la obligación, coordinada con la policía local del Ayuntamiento de A Coruña, de que los camiones mayores de 8,000 kg circulen por la carretera de Oza y túnel de Eirís, y no por la calle Ramón y Cajal ni por la Avenida del Ejército.

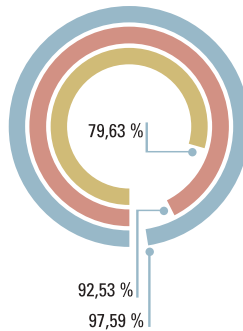
\_From the increased security perspective and from the decrease in emissions, an increase in the proportion of merchandise (goods) that come and go from the port via railway (coal, biofuels, cereals), has been promoted, and therefore establishing the obligation of trucks larger than 8,000 kg to circulate through the Oza roadway and Eiris tunnel and not through Ramon y Cajal street nor by way of the Ejercito avenue.

concentraciones de CO\_concentrations of CO

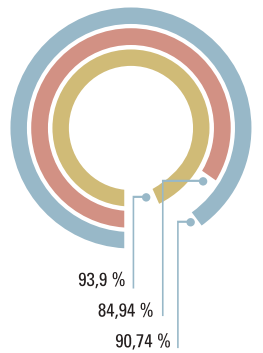
|                                                                                                           | 2005 | 2006 | 2007 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| NÚMERO DE SUPERACIONES DEL LÍMITE DIARIO DE PROTECCIÓN<br>NUMBER OF EXCESSES OF LIMIT PROTECTION SCHEDULE | 0    | 0    | 0    |
| VALOR MÁXIMO HORARIO (µG/M³)<br>MAXIMUM VALUE SCHEDULE (µG/M³)                                            | 10   | 2    | 2    |

Datos válidos (%)\_Valid data (%)

2005  
2006  
2007



concentraciones de



Datos válidos (%)\_Valid data (%)

2005 2006 2007

EMISIONES DE DIÓXIDO DE AZÚFRE, MONÓXIDO DE CARBONO Y DIÓXIDO DE NITRÓGENO

\_Como se ha descrito, la ubicación de la estación de control de emisiones en el muelle de San Diego está expuesta a un intenso tráfico pesado, lo que tiene como consecuencia el registro de elevados niveles de óxidos de nitrógeno, contaminantes característicos, junto con las partículas PM<sub>10</sub>, de la combustión del gasoil. Sin embargo, no se hallaron elevaciones significantes de las concentraciones de CO, NO<sub>2</sub> y SO<sub>2</sub> durante el incidente de combustión espontánea del carbón en la "Medusa". En las tablas de estas páginas se pueden ver las superaciones de los límites registrados, de acuerdo con la legislación más restrictiva, no aplicable por características de ubicación de la estación [\[GRIEN20\]](#).

GASES DE EFECTO INVERNADERO Y OZONO

\_Las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, en concreto de CO<sub>2</sub>, como resultado de las actividades de prestación de servicio de la Autoridad Portuaria de A Coruña, se describen en el capítulo sobre Cambio Climático. No se han encontrado otras fuentes de GEI en las instalaciones propiedad de la Autoridad Portuaria de A Coruña ni fuentes de emisión de O<sub>3</sub> [\[GRIEN19\]](#).

EMISIONES ORGANOLÉPTICAS

\_No son frecuentes incidentes de fermentación de cereales u otros productos agroalimentarios cuyo resultado puede ser la emisión de malos olores. La localización inmediata de las fuentes de fermentación para su extracción e inertización, con la colaboración de las empresas estibadoras, es imprescindible para evitar estos episodios.

GRI EN20 NO, SO y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.

GRI EN19 Emisiones de sustancias destructoras de la capa de ozono, en peso.

GRI EN20 NO, SO, and other significant air emissions by type and weight.

GRI EN19 Emissions of ozone-depleting substances by weight.

SO<sub>2</sub> concentrations of SO<sub>2</sub>

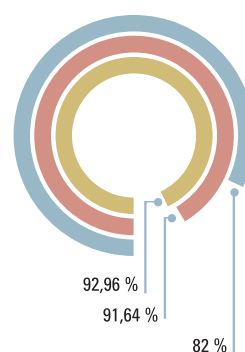
|                                                                                                            | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| NÚMERO DE SUPERACIONES DEL LÍMITE HORARIO DE PROTECCIÓN<br>NUMBER OF EXCESSES OF LIMIT PROTECTION SCHEDULE | 3    | 0    | 0    |
| NÚMERO DE SUPERACIONES DEL LÍMITE DIARIO DE PROTECCIÓN<br>NUMBER OF EXCESSES OF LIMIT PROTECTION SCHEDULE  | 1    | 0    | 0    |

concentraciones de NO<sub>2</sub> concentrations of NO<sub>2</sub>

|                                                                                                            | 2005 | 2006 | 2007 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|
| NÚMERO DE SUPERACIONES DEL LÍMITE HORARIO DE PROTECCIÓN<br>NUMBER OF EXCESSES OF LIMIT PROTECTION SCHEDULE | 231  | 257  | *    |
| VALOR MEDIO ANUAL (µg/M <sup>3</sup> )<br>AVERAGE ANNUAL VALUE (µg/M <sup>3</sup> )                        | 52   | 59   | *    |

Datos válidos (%)\_Valid data (%)

2005  
2006  
2007

EMISSIONS OF SULPHUR  
DIOXIDE, CARBON  
MONOXIDE AND  
NITROGEN DIOXIDE

\_As has been described, the location of the emissions monitoring station on the San Diego docks exposes it to intense heavy traffic, which results in higher levels registered for nitrogen dioxide, together with PM<sub>10</sub> particles, which are characteristic pollutants of the combustion of diesel fuel. Nevertheless, significant levels of CO, NO<sub>2</sub> and SO<sub>2</sub> concentrations have not been found during the spontaneous combustion incident of coal in the "Medusa". In the tables on these pages, the amounts registered by which the pollution limits have been exceeded are shown, in accordance with the most restrictive legislation which is not applicable, in this case, due to the location characteristics of the station (GRIEN20).

GREENHOUSE GASES  
AND OZONE

\_The emissions of Greenhouse gasses, CO<sub>2</sub> in particular, as a result of the activities and services rendered by the A Coruña Port Authority are described in the chapter on Climate Change. No other sources of Greenhouse gases at facilities belonging to the A Coruña Port Authority have been found nor sources of emissions of O<sub>3</sub> (GRIEN19).

ORGANOLEPTIC  
EMISSIONS

\_Fermentation incidents of cereals or other agro-foodstuff are not frequent, which may result in the emission of foul odours. The immediate localization of the sources of fermentation for its removal and inertisation, in collaboration with stevedore companies, is essential to avoid these episodes.

## BÚSQUEDA DE LA COLABORACIÓN

\_En 2007 ha sido explícitamente regulada<sup>xxxiii</sup> como actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera el “Almacenamiento y manipulación de minerales y material pulverulento a granel y a la intemperie en

zonas portuarias”. Y la misma Ley establece, en su capítulo V, los instrumentos de fomento de protección de la atmósfera, a través de acuerdos voluntarios entre los agentes económicos y las Comunidades Autónomas, y el fomento de la “implantación voluntaria de sistemas de gestión y auditorías ambientales (EMAS)”. La consecuencia es inmediata, y avala

la estrategia de sostenibilidad ambiental de la Autoridad Portuaria: es imprescindible fomentar la firma de acuerdos de colaboración entre nuestros operadores de estiba con la Consellería de Medio Ambiente e Desenvolvemento Sostible, así como la sistematización de la gestión ambiental de las actividades de manipulación de graneles sólidos.

## \_ \_calidad acústica

\_El mapa de ruido no estratégico es la herramienta de evaluación de la contaminación acústica del puerto de A Coruña. Este mapa se elaborará en caso de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica del mapa de ruido estratégico de la ciudad de A Coruña y en el se establecerán los planes de acción pertinentes.

En el caso de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en el municipio de Arteixo, se está estudiando la posibilidad de elaborar un mapa de ruido no estratégico para la definición, en su caso, de una zona de servidumbre<sup>xxxiv</sup> acústica.






---

## THE SEARCH FOR COLLABORATION

\_In 2007 the storage and handling of solid bulks in port areas has been regulated<sup>xxxiii</sup>. In chapter V of this same law establishes the promotion instruments of the protection of the atmosphere via voluntary agreements between the economic agents and the Autonomous Communities and the promotion of the “voluntary implementation of Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)”. The results are immediate, and it endorses the environmental sustainability strategy of the Port Authority: It is essential to promote the

signing of collaboration agreements between our stevedore operators with the Regional Ministry for the Environment and Sustainable Development, as well as the systemization of the management of the environment, and of the handling activities of solid bulks.

## \_ \_ acoustic quality

\_The non strategic noise map is the evaluation tool of noise pollution of the port of Coruña. This map will be elaborated in case of non compliance of the acoustic quality objectives of the strategic noise map of the City of A Coruña and the appropriate action plans will also be established.

The case of the new port facilities in Punta Langosteira in the municipality of Arteixo, the possibility of drawing up a noise map that is non strategic for the definition, in this case, of the areas subject to noise<sup>xxxiv</sup> pollution.

\_ \_residuos

\_El “Diagnóstico ambiental de la gestión de residuos en el puerto de A Coruña”, resultado del Convenio Específico entre la Autoridad Portuaria de A Coruña y la Sociedade Galega do Medio Ambiente para el desarrollo y optimización de un sistema de gestión de residuos en el puerto de A Coruña, y la colaboración de la Autoridad Portuaria de A Coruña con la Fundación Centro Tecnológico del Mar en el Observatorio medioambiental sobre residuos sólidos de la actividad acuícola, pesquera y portuaria han conseguido dibujar la situación [GRIEN22] de la gestión de los residuos en el puerto de A Coruña.

Con independencia de la necesidad de actualizar la situación de la Autoridad Portuaria como pequeño productor de residuos y de disponer de las autorizaciones pertinentes la entidad gestora de aquellos, la falta de segregación en origen de los residuos orgánicos no permite efectuar una adecuada recogida selectiva. No obstante, a partir del mes de septiembre de 2007 se puso en marcha un nuevo plan de segregación de la fracción orgánica (restos de pescado) de la fracción inorgá-

nica, mediante la disponibilidad de contenedores verde y amarillo, obteniéndose mejores resultados y llegando a retirar diariamente entre 1.000 y 1.500 kg de residuo orgánico no mezclado. Aún así, se siguen depositando periódicamente algunas cantidades de residuos orgánicos en los contenedores de inorgánico, lo que dificulta enormemente su adecuada gestión en planta. En algunos casos se contabilizaron hasta 2.000 kg de marisco depositados de manera incorrecta en una sola jornada.

Otro problema es la adecuada gestión de aparejos y residuos peligros y sólidos urbanos en la dársena de Oza.

Los residuos procedentes del servicio de limpieza de las zonas comunes de agua se dividen en RSU y RP<sup>5</sup>. Se presentan más abajo las cantidades recogidas.

La recogida de residuos peligrosos, como filtros, aceites usados, etc. es responsabilidad de la empresa encargada del servicio de limpieza de zonas comunes de tierra, así como las maderas, papel y cartón e incluso los residuos procedentes de la limpieza de los muelles del Centenario y San Diego, donde se desarrollan operaciones de depósito y manipulación de mercancías, si bien se encuentran fuera del ámbito regulado del citado servicio de limpieza de las zonas comunes de tierra.

GRI EN22\_Peso total de residuos gestionados, según tipo y método de tratamiento.

5\_Desechos generados por buques procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas o de los equipos de depuración de combustible y aceites de los motores de los buques.



residuos recogidos por el servicio de limpieza de zonas comunes\_ waste collected by sanitation services in the common water areas

|         | 2005   | 2006  | 2007  |
|---------|--------|-------|-------|
| RSU (t) | 120,57 | 58,12 | 54,37 |
| RP (t)  | 0,99   | 1,12  | 0,94  |

## cantidades de residuos recogidas\_quantities collected of waste

| TIPO<br>TYPE                                                                          | RESIDUOS<br>WASTE                                                                 | 2005     | 2006     | 2007     |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| RSU                                                                                   | RESIDUOS ORGÁNICOS (T)<br>ORGANIC WASTE (T)                                       | 2.016,28 | 2.083,64 | 1895,58  |
| RSU                                                                                   | CARTÓN Y PAPEL (T)<br>CARDBOARD AND PAPER (T)                                     | 59,12    | 54,80    | 49,6     |
| RSU                                                                                   | VIDRIO (T)<br>GLASS (T)                                                           | 12,94    | 14,23    | 12,95    |
| RSU                                                                                   | POLIEXPÁN Y PLÁSTICOS (T)<br>STYROFOAM AND PLASTICS (T)                           | 14,16    | 5,60     | 723      |
| RESIDUOS DE CARGA, BARREDURAS Y GRANELES (T)<br>LOAD, SWEEPING AND GRANULAR WASTE (T) |                                                                                   | 1.388,10 | 1.367,79 | 1.200,41 |
|                                                                                       | MADERA (T)<br>WOOD (T)                                                            | 116,00   | 171,00   | 166      |
|                                                                                       | FRACCIÓN METÁLICA (T)<br>METALLIC FRACTION (T)                                    | 1,80     | 5,80     | 1,2      |
|                                                                                       | CARTUCHOS DE TONER (UNIDADES)<br>TONER CARTRIDGES (UNITS)                         | 0        | 20       | 52       |
| RP                                                                                    | FILTROS DE ACEITE (KG)<br>OIL FILTERS (KG)                                        | 35       | 30       | 110      |
| RP                                                                                    | ACEITE USADO (KG)<br>USED OIL (KG)                                                | 450      | 700      | 550      |
| RP                                                                                    | ENVASES CONTAMINADOS (KG)<br>CONTAMINATED RECIPIENTS / CONTAINER (KG)             | 156      | 20       | 200      |
| RP                                                                                    | MATERIAL IMPREGNADO (KG)<br>IMPREGNATED MATERIAL (KG)                             | 41       | 30       | 75       |
| RP                                                                                    | PILAS, BATERÍAS Y LÍQUIDOS (KG)<br>ALKALINE BATTERIES, BATTERIES AND LIQUIDS (KG) | 940      | 120      | 65       |
| RP                                                                                    | LUMINARIAS (KG)<br>LIGHT BULBS AND LIGHTING DEVICES (KG)                          | 12       | 0        | 0        |
| RP                                                                                    | FLUORESCENTES (UNIDADES)<br>FLUORESCENT LIGHT BULBS (UNITS)                       |          |          | 25       |

GRI EN22. Total weight of waste by type and disposal method.

5. Residual waste produced by ships from the engine chamber's bilge or from fuel and oil treatment equipment from the ship's engines.

of green and yellow containers. In this way, obtaining improvements resulting in the extraction of between 1,000 and 1,500 kg of non mixed organic waste. Even so, from time to time, various quantities of organic waste are still being deposited in the inorganic container, which makes it extremely difficult to adequately manage the plant. In some cases up to 2,000 kg of seafood remains incorrectly deposited were tallied in just one day.

Another problem is the appropriate management of preparation of hazardous waste and urban solids in the de Oza Basin.

## — waste

The “Environmental diagnosis of the waste management in the port of A Coruña”, a result of the Specific Agreement between the A Coruña Port Authority and the Galician Society of the Environment for the development and optimization of a waste management system in the port of A Coruña, and with the collaboration of the A Coruña Port Authority with The Foundation of the Technical Centre of the Sea (Fundación Centro Tecnológico del Mar) is the environmental Observatory for solid waste from aquiculture activity, fishing and ports have managed to outline the situation (GRIEN22) of the

waste management in the port of A Coruña.

Independent of the necessity to update the situation of the Port Authority as a small producer of waste and to possess the necessary authorisation as the management entity of this waste, the lack of segregation with respect to the origin of the organic waste does not allow for the adequate selective waste collection. Nevertheless, as of the month of September 2007, a new plan was implemented of segregation of the fraction of organic matter (fish remains) from the inorganic fraction, through the availability

The waste from sanitation services in the common water areas are divided in RSU and RP<sup>5</sup>. The quantities collected during the last three years are on the previous page.

The collection of hazardous waste, such as filters, used oil, etc. is the responsibility of the company in charge of the cleaning service in common areas on land, such as wood, paper, cardboard and even the waste from the cleaning of the Centenario and San Diego docks where deposit and handling operations of merchandise take place, if in fact they lie beyond the legal scope of the aforementioned sanitation service of the common areas.

## ESTUDIO DE CASO

\_El poliestireno expandido o poliexpán tiene características que lo hacen un material ideal para la conservación y el transporte de pescado: es higiénico, ligero, aislante térmico y resistente a la humedad y los golpes. En el puerto de A Coruña, como en otros puertos pesqueros, se emplean miles de metros cúbicos de poliexpán para el comercio del pescado, que después de utilizado, se convierte en un residuo de muy difícil gestión: no es biodegradable y su baja densidad, entre 10 y 25 kg/m<sup>3</sup>, encarece enormemente su traslado a empresas recicla-

doras de poliexpán o, si no hay otra posibilidad, a vertedero.

La compactadora instalada en el puerto de A Coruña, consecuencia de la colaboración de la Autoridad Portuaria en el proyecto OMAR (véase apartado de Innovación y divulgación, página 304), está diseñada para triturar y prensar exclusivamente poliexpán, libre de plásticos y sin ningún tipo de residuo orgánico (para lo que es indispensable la segregación de fracciones), y consigue una reducción de hasta 40 veces el volumen original, abaratando su transporte y su reciclaje posterior.



## RESIDUOS MARPOL

\_La Autoridad Portuaria de A Coruña, como entidad gestora del puerto de A Coruña, tiene la obligación<sup>xxxv</sup> de disponer de “instalaciones adecuadas para la recepción de los desechos generados por los buques y de los residuos de carga, que satisfa-

gan las necesidades de los buques que habitualmente utilicen el puerto y de aquellos tipos de buques que, aunque no utilicen habitualmente el puerto, participan en el tráfico más relevante de mercancías con dicho puerto, sin causarles demoras innecesarias”, asegurando la correcta gestión ambiental de los residuos recibidos y la calidad del servicio portuario prestado por las empresas autorizadas por la Autoridad Portuaria de A Coruña. Esta exigencia, consecuencia de los acuerdos estipulados en el Convenio Marpol 73/78, tiene la consideración de servicio portuario básico (véase páginas 58 y 74) en lo referente a



### CASE STUDY

los denominados “desechos sólidos y líquidos generados por buques” definidos como todos los desechos, incluidas las aguas residuales y los residuos distintos de los de carga, producidos por el buque y que están regulados por los anexos I y IV (líquidos) y V (sólidos) del Convenio Marpol 73/78, así como todos los materiales que se convierten en desechos al ser utilizados a bordo para estibas y manipular la carga<sup>xxxvi</sup>.

Una deficiencia detectada es la necesidad de disponer de instalaciones receptoras de residuos regulados por el anexo IV en el puerto de A Coruña,

The characteristics of Styrofoam make it an ideal material for conserving and transporting fish: it is hygienic, light, a thermo isolator and resistant to humidity as well as being shock resistant. In the port of A Coruña, as in many other fishing ports, thousands of cubic meters of Styrofoam are used in the fishing industry that are, afterwards, turned into waste that is quite difficult to deal with: it is not biodegradable and its low density is between 10 and 25 kg/m<sup>3</sup>, which makes it much more expensive to transport to Styrofoam recycle centres

or if there is no other alternative, to the landfill.

The compacter installed in the port of A Coruña, fruit of the collaboration of the Port Authority and the OMAR project (see section on Innovation and disclosure, page 305), is exclusively designed to grind and press Styrofoam, free of plastics and free of any type of organic residuals (which makes it essential to separate residual fragments), and therefore to achieve a volume of down to 40 times that of the original volume which in turn makes its transport and later recycling cheaper.

al haberse producido solicitudes de recogida.

En esta página se pueden encontrar los m<sup>3</sup> recibidos del anexo I, tipo B en la terminal de REPSOL del puerto de A Coruña y en la página siguiente, los servicios realizados y los m<sup>3</sup> recibidos del anexo I, tipo C y anexo V en el puerto de A Coruña.



MARPOL WASTE

\_The A Coruña Port Authority, as the managing entity of the port of A Coruña, has the obligation<sup>xxxv</sup> to furnish “appropriate facilities for the reception of the waste generated by ships and the waste on board that satisfy the needs of the ship that frequent the port and other ships that, although do not use the port on a regular basis, nevertheless make up the relevant commercial traffic with the said port without causing unnecessary delays”, in this way assuring the proper environmental management of residual waste received and the quality of port service rendered by the company authorized by the Port Authority of A Coruña. These strict requirements which are a consequence of the agreements stipulated in the Marpol convention 73/78, has a consideration for the basic port services (see pages 59 and 75) with reference to the denominated “solid waste and liquids generated by ships” defined as all of the waste, including wastewater and waste distinct from that of the cargo, produced by the ship which

m<sup>3</sup> recibidos del anexo I (tipo B) en la terminal de REPSOL\_m<sup>3</sup> received from annex I (type B) in the REPSOL terminal

|                                                   | 2005   | 2006  | 2007  |
|---------------------------------------------------|--------|-------|-------|
| RESIDUOS MARPOL ANEXO I, TIPO B (m <sup>3</sup> ) | 10.645 | 6.089 | 4.434 |
| MARPOL WASTE ANNEX I, TYPE B (m <sup>3</sup> )    |        |       |       |

are regulated by annex I and IV (liquids) and V (solids) of the Marpol Convention 73/78, as well as all of the materials that end up as waste and are used on board in the loading and unloading and in the cargo handling process<sup>xxxvi</sup>.

One deficiency detected is the necessity to furnish regulated waste collection facilities, regulated by annex IV in the port

of Coruña, having received requests for waste collections.

The cubic meters received from annex I, type B in the REPSOL terminal of the port of A Coruña is shown on the previous page and the services rendered and the cubic metres received from annex I, type C and annex V in the port of A Coruña are as follows in this page.

año 2005\_for the  
year 2005

#### ANEXO I\_ANNEX I

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 281                              | 143                         |
| 1.001-5.000    | 280                              | 80                          |
| 5.001-10.000   | 140                              | 38                          |
| 10.001-25.000  | 70                               | 19                          |
| 25.001-50.000  | 40                               | 10                          |
| 50.001-100.000 | 30                               | 4                           |
| > 100.000      | 40                               | 3                           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>881</b>                       | <b>297</b>                  |

año 2006\_for the  
year 2006

#### ANEXO I\_ANNEX I

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 281                              | 143                         |
| 1.001-5.000    | 493                              | 89                          |
| 5.001-10.000   | 575                              | 20                          |
| 10.001-25.000  | 177                              | 10                          |
| 25.001-50.000  | 102                              | 9                           |
| 50.001-100.000 | 96                               | 7                           |
| > 100.000      | 27                               | 4                           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1.751</b>                     | <b>282</b>                  |

año 2007\_for the  
year 2007

#### ANEXO I\_ANNEX I

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 138                              | 132                         |
| 1.001-5.000    | 320                              | 124                         |
| 5.001-10.000   | 309                              | 31                          |
| 10.001-25.000  | 80                               | 8                           |
| 25.001-50.000  | 120                              | 14                          |
| 50.001-100.000 | 90                               | 6                           |
| > 100.000      |                                  |                             |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1.057</b>                     | <b>315</b>                  |

#### ANEXO V\_ANNEX V

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 64                               | 16                          |
| 1.001-5.000    | 264                              | 85                          |
| 5.001-10.000   | 270                              | 71                          |
| 10.001-25.000  | 60                               | 15                          |
| 25.001-50.000  | 70                               | 19                          |
| 50.001-100.000 | 244                              | 51                          |
| > 100.000      | 310                              | 62                          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1.282</b>                     | <b>319</b>                  |

#### ANEXO V\_ANNEX V

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 20                               | 57                          |
| 1.001-5.000    | 388                              | 106                         |
| 5.001-10.000   | 256                              | 66                          |
| 10.001-25.000  | 234                              | 42                          |
| 25.001-50.000  | 136                              | 23                          |
| 50.001-100.000 | 896                              | 20                          |
| > 100.000      | 16                               | 4                           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1.946</b>                     | <b>318</b>                  |

#### ANEXO V\_ANNEX V

| GT<br>GT       | M <sup>3</sup><br>M <sup>3</sup> | Nº SERVICIOS<br>Nº SERVICES |
|----------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 1-1.000        | 15                               | 58                          |
| 1.001-5.000    | 105                              | 104                         |
| 5.001-10.000   | 170                              | 66                          |
| 10.001-25.000  | 98                               | 43                          |
| 25.001-50.000  | 147                              | 21                          |
| 50.001-100.000 | 540                              | 22                          |
| > 100.000      |                                  |                             |
| <b>TOTAL</b>   | <b>1.075</b>                     | <b>314</b>                  |

El carácter local de la búsqueda de condiciones sostenibles sitúa al puerto como un entorno privilegiado geográficamente y funcionalmente para el desarrollo de iniciativas de ecoeficiencia energética. Estas iniciativas pueden dividirse en dos categorías necesariamente complementarias: aquellas destinadas a reducir los consumos energéticos de las actividades portuarias, mediante la reducción de la demanda energética y la optimización de la eficiencia de los equipos y sistemas (iluminación, calefacción y refrigeración), y aquellas orientadas a fomentar el empleo de energías renovables para satisfacer las necesidades de aquellas. Un posterior escalón, como es el uso de la tecnología del hidrógeno tanto para almacenar como suministrar la energía generada, puede también encontrar en los puertos, en su función de nodo intermodal de transporte, un cliente necesario. (Abastecimiento energético y ecoeficiencia portuaria. Netbiblo, 2007)

## \_ \_ ecoeficiencia

\_La gestión de las superficies para la manipulación de graneles y mercancías (véase página 230), la valorización de residuos de pesca y procedentes de los buques que hacen escala en el puerto o el aprovechamiento de las infraestructuras portuarias o de las zonas de servicio para la obtención de energías renovables son líneas de trabajo que han sido identificadas en la Autoridad Portuaria de A Coruña para su desarrollo.

En el puerto de A Coruña se encuentra uno de los muelles más eficientes de Europa en el movimiento de mercancías por metro lineal: el muelle del Centenario. En 2007, se movieron por este muelle 3.385.507 t de granel sólido, el 81,8% del total del puerto, lo que representa un movimiento de 2732,4  $\text{tm}^{-1}$  por año. Este ratio implica elevados ritmos de carga, descarga y levante de la mercancía. A otra escala, y como se dijo en el apartado anterior, la reutilización del poliestireno y de otros residuos portuarios en el futuro, la utilización de paneles solares para el funcionamiento de las señales marítimas que tiene adscritas la Autoridad Portuaria o las iniciativas presentadas a la Comisión Europea en 2007 sobre el aprovechamiento de la energía del mar han sido apuestas del puerto por la ecoeficiencia.

La Autoridad Portuaria ha interiorizado también la necesidad de reducir sus consumos y de limitar sus emisiones y vertidos, bien a través de la implantación de mejores prácticas en el uso de recursos naturales (iniciativas de ahorro de agua y de reutilización de residuos) y energías convencionales, bien a través de la innovación tecnológica. Sin embargo, la implementación de técnicas de recuperación de productos vendidos o de sus embalajes (GRIEN27) no es aplicable a la Autoridad Portuaria de A Coruña en su función de prestadora de servicios portuarios.

La introducción del término ecoeficiencia por el World Business Council for Sustainable Development en 1991, proporcionó una estructura teórica para abordar las anteriores necesidades mediante el establecimiento de cuatro objetivos para las empresas: la reducción del consumo de recursos, la reducción del impacto ambiental de productos y servicios, el incremento en el valor del producto o servicio y la implementación de sistemas de gestión de la sostenibilidad.

Estos principios de responsabilidad económica y ambiental,

GRI EN27. Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos.

## \_ \_eco-efficiency

tanto en el uso y la generación de energía, como en el empleo óptimo de los recursos naturales, de la superficie litoral y la valorización de los residuos generados, tienen el objetivo de favorecer la sostenibilidad de la actividad del puerto.

A continuación se exponen los consumos de agua, combustibles y electricidad de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

\_The management of surface areas where solid bulk cargo and merchandise is handled (see page 231), the evaluation of fish residual waste coming from ships that call on the port or take advantage of the port infrastructure or service areas for obtaining renewable energy are types of work that have been identified by the A Coruña Port Authority for development.

At the port of A Coruña one of the most efficient docks in Europe with respect to movement of merchandise per linear metre can be found: the Centenario dock. In 2007, 3,385,507 tonnes of solid bulk cargo was moved through this dock, which is 81.8% of the port total, which represents the movement of 2,732.4 tm<sup>-1</sup>

per year. This ratio involves increased rates of loading and unloading and lifting of merchandise. In another scale, and as mentioned in the previous section, the future reuse of Styrofoam and of other port waste products, the use of solar panels to power the sea signs that are ascribed by the Port Authority or the initiatives presented to the European Commission in 2007 on the use of energy from the sea have been bet on by the port in the name of eco-efficiency.

The Port Authority has also internalized the need to reduce its consumption and to limit its emissions and dumping of waste by the introduction of practical improvements in the use of natural resources (water-saving

The local characteristics of the search for sustainable energy conditions situate the port as a privileged geographical area and operationally ideal for the development of initiatives for eco-efficient energy. These initiative can be divided into two necessary and complementary categories: those that are destined to reduce energy consumption of port activity, via the decrease in the energy demand and the optimisation in efficiency of equipment and other systems (such as lighting, heating and refrigeration), and those bent towards the greater use of renewable energy to satisfy their energy needs. A step taken afterwards, such as the use of hydrogen technology for storage as well as to supply the energy generated, can also find the necessary clients in its function as an intermodal node of transport. (Energy supply and port eco-efficiency, Netbiblo, 2007)

AGUA

El agua empleada en la Autoridad Portuaria de A Coruña procede de la Presa de Cecebre (GRIEN9), es depurada en la estación de tratamiento de agua potable de La Telva y bombeada y distribuida por la red propia de EMALCSA (Empresa Municipal Aguas de La Coruña, S. A.) hasta los puntos de toma en el puerto. La captación total de agua por la Autoridad Portuaria de A Coruña (GRIEN8) durante los años 2005, 2006 y 2007 se muestra en el gráfico de esta página.

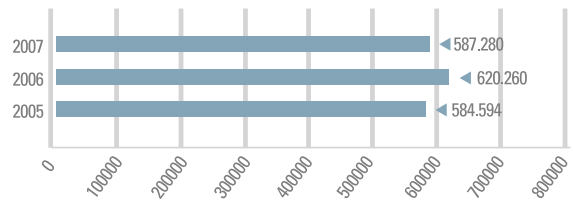
El empleo de aditivos selladores ha supuesto un notable ahorro de agua de riego para

las parvas; sirva como estimación la diferencia de consumos de agua sin y con aditivo sellador para una parva de carbón estacionario en el muelle centenario norte. Para mantener la parva húmeda sin sellador se estima que eran necesarios riegos cada 2 días con un consumo de 6 cisternas diarias; cada cisterna contiene 9.000 l de agua, lo que da un total de 810 m³ mensuales. Si se utiliza el aditivo sellador, el consumo disminuye, si no hay lluvia, a un riego semanal, con un consumo de 3 cisternas diarias. Esto da un total de 108 m³, siete veces y medio menos.

GRI EN9. Fuentes de agua que han sido afectadas significativamente por la captación de agua.

GRI EN8. Captación total de agua por fuentes.

captación total de agua (m³)\_total  
water collection by sources (m³)





initiatives and residual waste re-use) and conventional energy sources, or by technological innovation. Although the introduction of recuperation techniques of products sold or of their packaging (GRIEN27) is not applicable to the Port Authority of A Coruña with respect to its function as a provider of port services.

The introduction of the term eco-efficiency by the World Business Council for Sustainable Development in 1991, provided a theoretical framework to address previous needs via the establishment of four objectives for busines-

ses: the reduction in consumption of resources, the reduction of the environmental impact of products and services, the increase in the value of the product or service and the implementation of management systems of sustainability. The aim of these principles of economic and environmental responsibility, with respect to the use and production of energy, as well as the optimum use of natural resources of the coastal surface areas and the evaluation of waste product produced, is to promote and improve the sustainability of the port activity.

**GRI EN27** \_Percentage of products sold and their packaging materials that are reclaimed by category.

**GRI EN9** \_Water sources significantly affected by withdrawal of water.

**GRI EN8** \_Total water withdrawal by source.

The consumption of water, fuel and electricity of the A Coruña Port Authority is shown below.

## WATER

The water used by the A Coruña Port Authority comes from the Cecebre reservoir (GRIEN9), it is treated in the drinking-water treatment plant of La Telva and pumped and distributed by EMALCSA's own network (Empresa Municipal Aguas de La Coruña, S. A.) to the connection points in the port. The total collected water by the A Coruña Port Authority (GRIEN8) for the years 2005, 2006 and 2007 is shown on the figure in the previous page.

The use of binder additives has resulted in a noteworthy saving in the use of water for the solid

bulk piles: the difference serves as an estimate of water consumption with and without the binder additive for a pile of stationary coal in the north Centenario dock. In order to keep the piles wet without the use of the sealant, it was necessary to water them every two days with a daily water usage of 6 cisterns; each cistern contains 9,000 litres of water which results in a total of 810m<sup>3</sup> per month. If the binder additive is used, the water consumption decreases. If there is no rain, this results in one watering per week with a consumption of 3 cisterns per day. This is a total of 108m<sup>3</sup> which is seven and a half times less than it is without the use of the additive.

**GRI EN3** Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.

**GRI EN29** Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal.

**GRI EN1** Materiales utilizados, por peso o volumen.

**GRI EN3** Direct energy consumption by primary energy source.

**GRI EN29** Significant environmental impacts of transporting products and other goods and materials used for the organization's operations, and transporting members of the workforce.

**GRI EN1** Materials used by weight or volume.

La naturaleza es el Narciso de la mitología. Está tan orgullosa de sí misma, tan satisfecha de su obra, que no se corrige ni se rectifica jamás. Pero, de improviso, vio nacer al hombre. La excelente matrona quedó verdaderamente confusa. ¡Ta, ta, ta!, se dijo. He aquí un nuevo ser que viene a trastornar mi labor con sus necesidades y su esencia. El caso es que ha llegado tarde. Si yo quisiera atender sus exigencias, tendría que rehacer por completo el mundo. Tal y como está hoy la Tierra, no hay posibilidad de que produzca casas de varios pisos con calefacción interior, fuentes de aperitivos, minas de calzado, tantas y tantas cosas como serían precisas... Meditó más aún, y decidió con un encogimiento de hombros: "que se arregle como pueda." (Las gafas del diablo, 1918. Wenceslao Fernández Flórez, escritor, periodista y humorista coruñés).

Nature is the mythological Narcissus. It's so proud of itself, so satisfied with its work, that it never ever corrects or rectifies itself. But suddenly, man was born. The excellent matron was truly befuddled. "Ta ta ta!", she said. Here I have a new being to disturb my work with his needs and his essence. But he's too late. If I wanted to respond to his needs, I would have to redo the world completely. With the Earth as it is today, there is no way to produce multi-story buildings with indoor heating, snack fountains, shoe mines, so many things that would be needed.... She thought even more and decided with a shrug: "let him manage as best he can." (Las gafas del diablo, 1918. Wenceslao Fernández Flórez, A Coruña writer, journalist, and humorist).

COMBUSTIBLE

Los consumos de combustible <sup>(GRIEN3)</sup> por la caldera del edificio de la Autoridad Portuaria (gasóleo C) y parque de automóviles (gasóleo A y gasolina) <sup>(GRIEN29)</sup> fueron los que se muestran en la siguiente tabla.

consumos de combustibles\_fuel consumption

|                                     | 2005      | 2006      | 2007      |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| GASÓLEO A (I)<br>A GRADE DIESEL (I) | 27.308,30 | 29.444,50 | 28.046,10 |
| GASÓLEO C (I)<br>C GRADE DIESEL (I) | 23.120    | 26.850    | 22.950    |
| GASOLINA (I)<br>GASOLINE (I)        | 1.394,15  | 1.614,00  | 1.431,82  |

MATERIALES

La aplicación de la técnica "matriz de consumos" descrita en el capítulo sobre metodologías de cálculo permite estimar los pesos de los materiales consumidos <sup>(GRIEN1)</sup> en los años 2005, 2006 y 2007, a partir de sus costes (ver tabla materiales comprados).

FUEL

The fuel consumption <sup>(GRIEN3)</sup> by the Port Authority's building boilers or furnaces (C grade diesel) and the motor pool (A grade diesel y gasoline) <sup>(GRIEN29)</sup> were as the table before shows.

MATERIALS

The application of the consumption matrix technique described in the chapter on calculation methodologies allows us to estimate the weight of the consumed material <sup>(GRIEN1)</sup> for the years 2005, 2006, and 2007, stemming from the costs (see table materials purchased).



## materiales comprados\_materials purchased

|                                                                                                                                  | 2005 (t)   | 2006 (t)   | 2007 (t)   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| CEMENTO<br>CEMENT                                                                                                                | 24         | 30         | 21         |
| MANUFACTURAS DEL CEMENTO, YESO, PIEDRA Y SIMILARES<br>DERIVATIVES OF CEMENT, PLASTER, ROCK AND SIMILAR MATERIAL                  | 3          | 2          | 2          |
| DERIVADOS DEL VIDRIO, PORCELANA Y CERÁMICOS (LADRILLOS...)<br>DERIVATIVES OF GLASS, PORCELAIN AND CERAMIC (BRICKS...)            | 1          | 0          | -          |
| PRODUCTOS DERIVADOS DEL PLÁSTICO<br>PRODUCTS DERIVED FROM PLASTICS                                                               | 6          | 1          | 4          |
| VESTUARIO Y TEXTIL SINTÉTICO CONFECCIONADO<br>CLOTHING AND MANUFACTURED SYNTHETIC TEXTILES                                       | 2          | 2          | 1          |
| PRODUCTOS QUÍMICOS, HIGIÉNICOS Y LIMPIEZA; PINTURAS, ETC.<br>CHEMICAL, HYGIENIC AND CLEANING PRODUCTS ; PAINT, ETC.              | 2          | 4          | 2          |
| PRODUCTOS BÁSICOS DEL HIERRO Y ACERO Y OTROS METALES<br>BASIC IRON AND STEEL PRODUCTS AND OTHER METALS                           | -          | 3          | 0          |
| MANUFACTURAS DEL HIERRO, ACERO Y OTROS. MOBILIARIO METÁLICO<br>IRON, STEEL AND OTHER MANUFACTURING. METAL FIXTURES               | 3          | 18         | 2          |
| MISCELÁNEA DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS<br>MISCELLANEOUS MANUFACTURED PRODUCTS                                                    | 4          | 5          | 4          |
| MAQUINARIA INDUSTRIAL Y GRANDES EQUIPAMIENTOS<br>INDUSTRIAL MACHINERY AND HEAVY EQUIPMENT                                        | 1          | 1          | 1          |
| APARATOS ELÉCTRICOS, TELECOM., SONIDO, MÁQUINAS OFICINA<br>ELECTRICAL APPLIANCES, TELECOMMUNICATIONS, SOUND AND OFFICE EQUIPMENT | 3          | 5          | 5          |
| PRODUCTOS FOTOGRÁFICOS Y CINEMATOGRAFÍCOS<br>PHOTO AND CINEMATOGRAPHY PRODUCTS                                                   | -          | -          | -          |
| VESTUARIO Y TEXTIL CONFECCIONADO DE ALGODÓN<br>CLOTHING AND MANUFACTURED COTTON TEXTILES                                         | 6          | 5          | 4          |
| PRODUCTOS BÁSICOS DE MADERA<br>BASIC WOOD PRODUCTS                                                                               | 7          | 13         | 5          |
| MOBILIARIO DE MADERA Y OTRAS MANUFACTURAS<br>WOOD FURNITURE AND OTHER MANUFACTURED PRODUCTS                                      | -          | -          | -          |
| PAPEL, CARTÓN Y SUS MANUFACTURAS<br>PAPER, CARDBOARD AND OTHER DERIVATIVES                                                       | 18         | 15.8       | 22         |
| PRODUCTOS EDITORIALES, PRENSA E INDUSTRIA GRÁFICA<br>PUBLISHED MATERIAL, THE PRESS AND GRAPHIC INDUSTRY                          | 136        | 87         | 80         |
| <b>TOTAL</b><br><b>TOTAL</b>                                                                                                     | <b>218</b> | <b>176</b> | <b>150</b> |

Durante los años 2005, 2006 y 2007 se han efectuado en el puerto las siguientes obras:

\_ ampliación zona depósito muelle batería,

\_ variante de la carretera de acceso a varaderos de Oza,

\_ señalización horizontal del puerto,

\_ pavimentación y obras complementarias en el puerto de A Coruña,

\_ mejora del pavimento del vial de acceso al puerto y dársena de Oza,

\_ proyecto de pavimentación en el muelle del Este, Centenario y dársena de Oza,

\_ proyecto de mejora del canal de acceso de Seixo Branco

\_ relleno en la dársena de San Diego del puerto de A Coruña,

\_ proyecto de instalación de un pantalán fijo y veinticuatro flotantes en la zona de las Ánimas,

\_ proyecto de rehabilitación de la estructura del muelle del Centenario Norte,

\_ redacción del proyecto y ejecución de las obras de nuevas defensas en el pantalán nº 4 del terminal petrolero

\_ proyecto de instalación de una semibarrera enclavada en el paso a nivel de acceso ferroviario al puerto de A Coruña,

\_ nuevo trazado ferroviario en San Diego,

\_ proyecto de ampliación del muro sur en la zona de depósito del muelle del Centenario,

\_ proyecto modificado del de adecuación de los varaderos de Oza,

\_ adecuación del almacén de cajas de la lonja de Linares Rivas para su uso como oficinas,

\_ suministro e instalación de tomas de corriente para grúas en el muelle de Calvo Sotelo Sur (1ª fase).

Para la estimación de los materiales de construcción consumidos en la realización de estas obras se ha empleado la matriz de obras, como se explica también en el capítulo sobre metodologías de cálculo (véase página 322).



## consumo de materiales de construcción\_construction materials used

|                                                                        | 2005  | 2006  | 2007  |
|------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| CEMENTO (t)<br>CEMENT (t)                                              | 838,2 | 409   | 163,3 |
| PRODUCTOS SIDERÚRGICOS (t)<br>IRON & STEEL PRODUCTS (t)                | 467,7 | 175,7 | 31,9  |
| LIGANTES BITUMINOSOS (t)<br>BITUMINOUS ADHESIVES (t)                   | 312,7 | 821,7 | 122,7 |
| CERÁMICOS Y REFRACTARIOS (t)<br>CERAMICS AND OTHER FIRED MATERIALS (t) | 113,8 | 52,8  | 17,6  |
| MADERA (t)<br>WOOD (t)                                                 | 39    | 18,1  | 6     |
| COBRE (t)<br>COPPER (t)                                                | 0     | 20,7  | 0     |

During the years 2005, 2006 and 2007 the following construction projects have been carried out:

- \_ expansion of the dock battery deposit area,
- \_ access roads to the Oza drydocks,
- \_ horizontal signposting of the port,
- \_ paving of completed projects in the port,
- \_ improvements to pavement of access way to the port and drydocks of Oza,

\_ pavement projects for the East and Centenario docks and the Oza drydocks,

\_ improvement project of the Seixo Branco access channel,

\_ filling and resurfacing of the San Diego drydock of the port of A Coruña,

\_ installation project for a light tonnage permanent dock and twenty five floating docks in the Ánimas area,

\_ renovation project of the North Centenario dock,

\_ drawing up and execution of the plans for new defence project in the nº 4 light tonnage dock of the oil tanker terminal,

\_ installation project for a signal or control tower for railway access to the port of A Coruña,

\_ new railway tracks in San Diego,

\_ expansion project of the south wall in the deposit area of the Centenario dock,

\_ modification and adaption project of appropriateness of the Oza drydocks,

\_ adaption of the box warehouse of the Linares Rivas fish market area to be used as offices,

\_ supply and installation of electricity sources for loading cranes in the Calvo Sotelo south dock (1<sup>st</sup> phase).

For the estimate of construction materials used to carry out these projects, a works matrix has been used, as is also explained in the chapter on calculation methodologies (see page 323).



Sobre el empleo de materiales reciclados <sup>(GRIEN2)</sup>, la Autoridad Portuaria de A Coruña no dispone de estimaciones de su uso ni de una política de fomento del empleo de este tipo de materiales. Durante 2007 se contempló la posibilidad del empleo de 70.000 t de escorias procedentes de la planta termoeléctrica de SOGAMA, autoriza-

das para su uso con fines de construcción. Sin embargo, este material no se requería para ninguna de las obras llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria ni para la fase constructiva en la que se encuentra en 2007 la construcción del puerto exterior en Punta Langosteira por lo que, hasta el momento, se ha desestimado su empleo.



## ENERGÍA ELÉCTRICA

Los consumos totales <sup>(GRIEN4)</sup> en el recinto portuario de A Coruña, procedentes de las compañías eléctricas Unión FENOSA, S.A. y Eléctrica del Jallas, S.A., se muestran en la página siguiente.

En concreto, y durante 2007, se suministra por terminales "touch memory" en la dársena de Oza a barcos pesqueros 175.796.2 kWh, lo que repre-

senta aproximadamente el 95% del total de suministro de electricidad a buque por este medio. También en 2007, el consumo eléctrico <sup>(GRIEN4)</sup> de las grúas empleadas por la empresa estibadora Pérez Torres Marítima, S.L. alcanzó los 47.475 kWh, y el consumo de las utilizadas por la estibadora TMGA, S.L. ascendió a los 99.268 kWh.

**GRI EN2** Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.

**GRI EN4** Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.

With respect to recycled materials used (GRIEN2), the A Coruña Port Authority does not have the estimates of their use nor of a policy that promotes the use of this type of material. During 2007 the possibility of using up to 70,000 tonnes of coal slag from the SOGAMA thermo-electric plant was considered, and authorized for construction purposes. Nevertheless, this material was not required for the use of any of the projects completed by the Port Authority, or for the construction

phase in 2007, the construction of the outer port in Punta Langosteira which has, at present, underestimated its use.

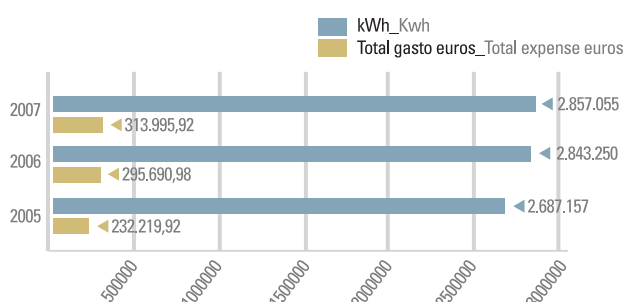
## ELECTRIC ENERGY

\_The totals of consumption (GRIEN4) in the port facilities of A Coruña, from the Unión FENOSA, S.A. and Eléctricas del Jallas, S.A. power companies have been as follows in the graph.

Specifically, during 2007 fishing ships were supplied with 175,796.2 kWh with "touch memory" terminals in the docking area of Oza, which re-

presents approximately 95% of the total electricity supplied to ships by this method. Also in 2007, the use of electricity (GRIEN4) by the loading and unloading cranes used by the Pérez Torres Marítima Ltd. Stevedore reached a high of 47,475 kWh, and the consumption by the Stevedore company TMGA, Ltd rose to 99,268 kWh.

### consumo de energía eléctrica (Unión Fenosa, S.A. y Eléctrica del Jallas, S.A.)\_electric energy consumption (Unión Fenosa, S.A. y Eléctrica del Jallas, S.A.)



GRI EN2\_Percentage of materials used that are recycled input materials.

GRI EN4\_Indirect energy consumption by primary source.

## \_ \_biodiversidad

**GRI EN11** Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de los espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.

**GRI EN12** Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos o servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.

\_El puerto interior de A Coruña no está situado ni su actividad afecta directamente a ningún espacio natural protegido <sup>(GRIEN11)</sup>. En cuanto a espacios protegidos adyacentes afectados por las obras del puerto exterior, destacan el Embalse de Rosadoiro, declarado Refugio de Caza, y Punta Langosteira, espacio protegido no incluido en el Registro General de Espacios Naturales de Galicia ni propuesto como Espacio de la Red Natura 2000. Ambas figuras fueron consideradas en la Declaración de Impacto Ambiental que consideraba el proyecto nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira ambientalmente viable, cumpliendo una serie de condiciones que se describen en el apartado "La vigilancia ambiental de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira".

### AVIFAUNA COSMOPOLITA

\_Las características del puerto de A Coruña, con grandes cantidades de pescado en lonjas y de grano en silos y naves de fácil acceso, con ausencia de predadores y competidores, han convertido la presencia de la denominada avifauna cosmopolita en un problema no por conocido y habitual en los puertos, menos grave, pues sus consecuencias son la contaminación de las mercancías destinadas al consumo humano y animal, la suciedad, los riesgos sanitarios y el deterioro de las instalaciones, el incremento de los gastos de limpieza y mantenimiento e incluso la pérdida de imagen comercial.

En el recinto portuario de A Coruña las especies más habituales <sup>(GRIEN12)</sup> de esta avifauna son la Gaviota Patiamarilla (*Larus cachinnans*), habitual de nuestros barcos, y la Paloma Doméstica (*Columba livia*).

La gestión de la presencia de estas especies es dilemática;

por un lado, se hace necesario dar cumplimiento a la legislación alimentaria<sup>xxxvii</sup>; por otro, los tratamientos podrían afectar a otras especies que disfrutaran de un estatus jurídico<sup>xxxviii</sup> de protección recientemente regulado. Esta circunstancia, y las dificultades técnicas implícitas en el control de estas poblaciones han hecho que la Autoridad Portuaria de A Coruña participara durante 2007 en el Programa Integrado de Control de Avifauna, coordinado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, del Ministerio de Fomento.

Este programa ha permitido definir un conjunto de recomendaciones que la Autoridad Portuaria de A Coruña puede poner en marcha, pero es indudable que para obtener resultados prácticos es imprescindible la participación del Ayuntamiento de A Coruña, pues el casco urbano es lugar de nidificación colonial.





**GRI EN11** Location and size of land owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.

**GRI EN12** Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.

## COSMOPOLITAN AVIFAUNA

### \_ biodiversity

The inner port of A Coruña is not situated on any natural or protected reserves or protected lands nor does its activity directly affect them (GRIEN11). With regards to the adjacent protected areas affected by the Outer port work, the Rosadoiro reservoir is particularly noteworthy; it has been declared a hunting refuge. Punta Langosteira, another adjacent area is a protected area not included in the General Re-

gistry of Natural Areas of Galicia nor is it proposed as a natural area of the "Red Natura 2000". They were both considered environmentally viable in the Declaration of Environmental impact that were considered by the new port facilities project in Punta Langosteira, meeting a series of conditions that are described in the section "Environmental surveillance of the construction of new port facilities in Punta Langosteira".

One of the characteristics of the port of A Coruña is an extensive fisherman's warf area of the port and the grain silos and warehouses that are easily accessible. The absence of predators and competitors has converted the presence of the denominated "cosmopolitan avifauna" into a problem, not because they are known to frequent ports, which is not as serious, but because of the more serious consequences of the contamination of the merchandise destined for human and animal consumption, uncleanliness, health risks and facilities deterioration of the facilities, the increase in cleaning and maintenance costs and even the harm to the business image.

In the port area of A Coruña, the most common species of fowl (GRIEN12) is the yellow footed gull (*Larus cachinnans*), which is a common companion to our ships, and the common pigeon (*Columba Livia*).

The management of the presence of these species is a dilemmatic; on the one hand it is necessary to comply with the food legislation<sup>xxxvii</sup>; on the other hand, the treatment could affect other species that have a recently regulated legal status of protection<sup>xxxviii</sup>. These circumstances, and the implicit technical difficulty in the control of these bird populations has meant that the A Coruña Port Authority has had to participate in the Integrated Control Programme of the Avifauna, coordinated by the Centre for Studies and Experimentation of Public works, from the Ministry of Development.

This programme has allowed for the defining of a set of recommendations that the A Coruña Port Authority can put into practice, although it is unquestionable that in order to obtain practical results, the participation of the A Coruña City Council, is essential since the urban centre of Coruña is a nesting ground for this avifauna.

## AGUAS DE LASTRE

—Durante el periodo comprendido entre enero de 2006 y diciembre de 2007, se llevó a cabo un proyecto de investigación sobre el impacto del agua de lastre de los barcos en las dársenas del puerto en colaboración con el Instituto de Acuicultura de la Universidad de Santiago de Compostela. El objetivo del estudio era evaluar el riesgo real asociado a la entrada de nuevos agentes <sup>[GRIEN12]</sup> en el medio marino consecuencia de la actividad portuaria. Para ello, se investigó la presencia de patógenos humanos y un indicador de contaminación fecal mediante muestreos quincenales de agua de mar durante el primer año de estudio.

Los resultados de este estudio para el puerto de A Coruña revelaron una presencia en solo el 5,5% de las muestras que pudieran asociarse con poblaciones patógenas de los microorganismos, con comportamiento estacional. La contaminación fecal se detectó durante todo el periodo de muestreo.

La presencia de poblaciones patógenas en las aguas del puerto de A Coruña es relevan-

te ya que estos especímenes se detectan raramente en el medio marino y podrían constituir una evidencia preliminar de una posible asociación entre la entrada de poblaciones patógenas y el transporte marítimo o las aguas de lastre de los barcos. La Autoridad Portuaria seguirá estudiando en el futuro la presencia de este patógeno en el medio ambiente para poder dilucidar si su origen es ambiental o se debe a la acción antropogénica, de forma que se implementen medidas dirigidas a prevenir y controlar contaminaciones e infecciones.



**GRI EN12** Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos o servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.



## BALLAST WATERS

During the time span between January 2006 and December 2007, an research project was carried out on the impact of the ballast waters from ships and the drydocks of the port, in collaboration with the Aquiculture Institute of the University of Santiago de Compostela. The goal of the study was to evaluate the real risks associated with the introduction of new agents (GRIEN12) in the marine environment stemming from port activities. To this end, the presence of human pathogens and faecal contamination indicators were researched through biweekly

samplings of sea water during the first year of study.

The results of this study for the port of A Coruña revealed the presence of only 5.5% of the samples that could be associated with pathogenic populations of the microorganisms, with seasonal behaviour. Faecal contamination was detected throughout the entire sampling period.

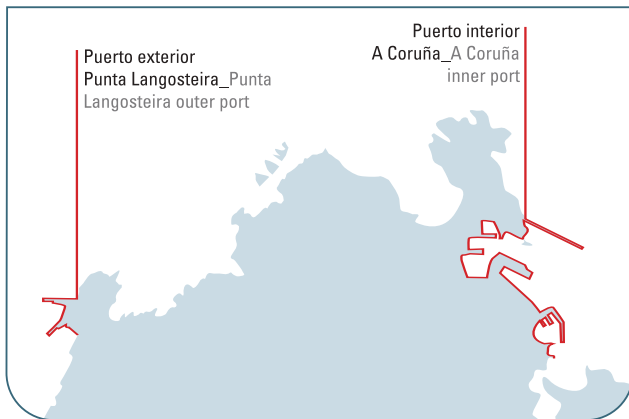
The presence of pathogenic populations in the waters of the port of A Coruña is relevant since these specimens are rarely detected in the marine environ-

ment, and could constitute preliminary evidence of a possible association between the introduction of pathogenic populations and maritime transport, or the ballast waters from ships. In the future, The Port Authority will continue to study the presence of this pathogen in the natural environment in order to shed light on whether its origin is environmental (natural) or if it is attributed to human activity (anthropogenesis), in this way, measures aimed at the prevention and control of contaminants and infections can be implemented.

**GRI EN12** Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.

## \_ \_La vigilancia ambiental de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira

### ubicación de Punta Langosteira\_Punta Langosteira location



\_En 1999 la Autoridad Portuaria de A Coruña redactó el proyecto básico de las nuevas instalaciones portuarias en A Coruña para el que se obtuvo Declaración de Impacto Ambiental que fue publicada en el BOE nº 63 de 14 de marzo de 2001.

En febrero de 2004 la Autoridad Portuaria de A Coruña redactó el proyecto constructivo con algunos cambios respecto al proyecto básico. Como consecuencia, hubo de redactarse un nuevo Programa de Vigilancia Ambiental que conside-

rara las prescripciones incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Entre estas prescripciones incluidas tanto en el Programa de Vigilancia Ambiental como en la Declaración de Impacto Ambiental, y por tanto de obligado cumplimiento, se encuentran la realización de campañas de medición periódica durante la ejecución de las obras de distintas variables ambientales en aguas, aire, medio biótico terrestre, biocenosis en medio marino, niveles sonoros y vibraciones.

## \_ \_environmental surveillance





## of the construction of new port facilities in Punta Langosteira

In 1999, The A Coruña Port Authority drew up the basic project of the new port facilities in A Coruña for which the Declaration of Environmental Impact was published in the BOE nº 63 (Official State Bulletin) on 14 March 2001.

In February of 2004, the A Coruña Port Authority drew up the construction project with some changes to the basic project. As a result, there had to be a new Programme of Environmental Surveillance that could consider the guidelines

included in the Declaration of Environmental Impact.

Among these guidelines included in the Programme of Environmental Surveillance, as well as in the Declaration of Environmental Impact, and the obligation to comply, the undertaking of periodical measuring campaigns during the construction process of differing environmental variables in water, air, biotic land environment, marine environment biocoenosis, and noise & vibration levels are found.

## \_ \_indicadores<sup>6</sup> de desempeño ambiental en la obra de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira

### CONSUMOS

6\_ Los indicadores que comienzan por PL se refieren a la vigilancia ambiental de Punta Langosteira.

\_Durante 2007 y 2006 la energía consumida en la obra procede de fuentes no renovables. El consumo total de gasóleo ha ascendido a 82.000 m<sup>3</sup> (PLGRIEN3). La instalación de placas solares para el suministro de energía se ha limitado a las cámaras de seguridad de la obra. El consumo de energía eléctrica durante el año 2007 ha ascendido (PLGRIEN4) a 2.893.000 kWh.

El agua utilizada durante el año 2007 en las instalaciones procede de suministro del concello de Ar-teixo (procedente a su vez de la Presa de Cecebre) y de la extraída en obra de un manantial me-

dante la instalación de dos pozos en la zona de desmonte (PLGRIEN8), siendo el total obtenido de 97.688 m<sup>3</sup>, desglosado en:

- \_ Manantial subterráneo: 28.000 m<sup>3</sup>
- \_ Suministro: 69.688 m<sup>3</sup>

El consumo de materiales de construcción durante 2007 ha sido el siguiente:

- \_ Cemento: 84.394,5 t
- \_ Aditivos hormigón: 1.150.360 kg

- \_ Árido externo: 375.752,90 t
- \_ Acero: 3.000 kg
- \_ Todo en uno: 3.677.326 m<sup>3</sup>
- \_ Escollera: 272.119 m<sup>3</sup>
- \_ Hormigón: 373.279 m<sup>3</sup>

El consumo de papel y toner (PLGRIEN1) durante el año 2007 las oficinas de la UTE Langosteira tanto por la UTE como por las Asistencias Técnicas ascendió a 798 kg de papel y 166 cartuchos de toner.

PL GRI EN3\_Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.

PL GRI EN4\_Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.

PL GRI EN8\_Captación total de agua por fuentes.

PL GRI EN1\_Materiales utilizados, por peso o volumen.

PL GRI EN11\_Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de los espacios naturales prote-

gidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.

PL GRI EN12\_Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos

o servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.

PL GRI EN15\_Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción, incluidas en la Lista Roja de la UICN y en los listados nacionales y cuyos hábitats se encuentren en áreas afectadas por las operaciones según el grado de amenaza de la especie.

### BIODIVERSIDAD

\_La zona afectada por la ejecución de las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira no comprende espacios naturales protegidos catalogados ni zonas consideradas como de alta biodiversidad (PLGRIEN11 y PLGRIEN12). Sin embargo se consideran en este apartado las zonas adyacentes de Punta Langosteira y el Embalse de Rosadoiro, espacios protegidos e incluidos en el seguimiento de avifauna establecido en el Plan de Vigilancia Ambiental:

PL GRI EN5\_Direct energy consumption by primary energy source.

PL GRI EN4\_Indirect energy consumption by primary source.

PL GRI EN8\_Total water withdrawal by source.

PL GRI EN1\_Materials used by weight or volume.

PL GRI EN11\_Location and size of land owned, leased, managed in, or adjacent to, protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.

PL GRI EN12\_Description of significant impacts of activities, products, and services on biodiversity in protected areas and areas of high biodiversity value outside protected areas.



6\_ The indicators that begin with PL refer to the environmental surveillance of Punta Langosteira.

## \_ \_environmental performance indicators<sup>6</sup> in the new port facilities project in Punta Langosteira

### CONSUMPTION

\_ During the years 2007 and 2006, the energy consumed during the project was not from renewable resources. The total consumption of diesel fuel increased to 82,000 m<sup>3</sup> (PLGRIEN3). The installation of solar panel for the supply of electricity was limited to the surveillance cameras of the project. The consumption of electricity during the year 2007 increased (PLGRIEN4) to 2,893,000 kWh.

The water used during the year 2007 in the facilities comes from a supply from the municipality of Arteixo (which in turn comes from the Cecebre reservoir) and from the water extracted from the tapping of a spring and by the installation of two wells in the clearing area (PLGRIEN8), for a total extraction of 97,688 m<sup>3</sup> broken down as follows:

\_ Subterranean Spring: 28.000 m<sup>3</sup>

\_ Supplied: 69.688 m<sup>3</sup>

The totals for construction materials used in 2007 are as follows:

\_ Cement: 84,394.5 t

\_ Concrete additives: 1,150,360 kg

\_ External aggregate: 375,752.90 t

\_ Steel: 3,000 kg

\_ Core material: 3,677,326 m<sup>3</sup>

\_ Loose Rock filling: 272,119 m<sup>3</sup>

\_ Concrete: 373,279 m<sup>3</sup>

The consumption of paper and toner (PLGRIEN1) by the offices of UTE Langosteira during the year 2007, for UTE as well as Technical Support, rose to 798 kg of paper and 166 cartridges of toner.

### BIODIVERSITY

\_ Embalse de Rosadoiro: localizado en el polígono industrial de Sabón, al sur de la zona de obra, abarca una superficie de 0,56 km<sup>2</sup>. Sometido a una alta presión industrial, especialmente en la cabecera del embalse, cuenta con importantes zonas de vegetación palustre, principalmente juncos y espadañas, y amplias plataformas fangosas en épocas en las que el nivel de agua registrado es menor, facilitando la presencia de espe-

cies (PLGRIEN15) como correlimos común, aguja colinegra, archibebe claro, martinete o garza real, consideradas de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Están presentes asimismo una importante variedad de anátidas como patos azulones, fochas y gallinetas, que crían en estas aguas. El embalse de Rosadoiro cuenta con la protección de Refugio de Caza y está considerado dentro del Plan

\_ The area affected by the construction process of the new port facilities in Punta Langosteira does not include catalogued natural protected areas or areas considered to be of high biodiversity (PLGRIEN11 and PLGRIEN12). Nevertheless, in this section the adjacent areas of Punta Langosteira and the Rosadoiro Reservoir are considered as protected areas and included in the tracking of established avifauna in the Environmental Surveillance Plan:

hidrológico de Galicia-Costa como espacio de interés natural. Durante el desarrollo de las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en las proximidades del embalse de Rosadoiro se ha procedido a la ejecución del viaducto de acceso a las obras desde el polígono de Sabón, aguas abajo de la cabecera del embalse. Según las observaciones efectuadas durante el seguimiento de la avifauna desde el inicio de las obras, es de resaltar que la avifauna presente en

el embalse de Rosadoiro no ha sido afectada por las obras del proyecto, siendo la evolución de la abundancia y diversidad específica la esperada en las diferentes épocas del año en la que se ha realizado el seguimiento.

— Punta Langosteira: localizada al norte de la zona de obra, cuenta con una superficie de más de 50 ha y está formada por acantilados rocosos de pendiente pronunciada, donde es frecuente la observación de la especie <sup>[PLGRIEN15]</sup> *Phalacroco-*

*rax aristotelis* (cormorán moñudo), considerado de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Punta Langosteira está considerada espacio protegido por la Normativa urbanística, incluyéndose en el anexo II, Espacios Naturales, de las Normas Complementarias y Subsidiarias de la provincia de A Coruña; asimismo está catalogada como espacio de interés natural dentro del Plan hidrológico de Galicia-Costa. Durante el desarrollo de las obras de



— Rosadoiro-Reservoir: located in the industrial park of Sabón, to the south of the construction zone, covering a surface area of 0.56 km<sup>2</sup>. Subject to elevated industrial pressure, especially at the origin of the reservoir, since it has important areas of marshland vegetation, primarily reeds and bulrush, a variety of mire platforms at times of the year when the level of water is registered as lower,

**PL GRI EN15.** Número de especies, desglosadas en función de su peligro de extinción, incluidas en la Lista Roja de la UICN y en los listados nacionales y cuyos hábitats se encuentran en áreas afectadas por las operaciones según el grado de amenaza de la especie.

**PL GRI EN15.** Number of IUCN Red List species and national conservation list species with habitats in areas affected by operations, by level of extinction risk.



making it easy for the presence of species <sup>(PLGRIEN15)</sup> such as the common dunlin, the black-tailed Godwit, the Greenshank, the Black-Crowned Night Heron and the Grey Heron, considered to be of special interest in the National Catalogue of Endangered Species. There are also an important variety of anatidea such as mallards, Eurasian Coot and the Moorhen that raise their young in these waters. The Rosadoiro reservoir is protected by the Hunting Reserve and is accounted for in the hydrological Plan of "Galicia-Costa" as an area of natural interest. During the process of the construction of the new port facilities in Punta Langosteira, in the proximity of the Rosadoiro reservoir, the building of the access bridge was started from the

construction site to the industrial park of Sabón, down river from the origin of the reservoir. According to the observations made during the tracking of the avifauna from the beginning of the project, it is noteworthy that the present avifauna in the Rosadoiro reservoir has not been affected by the construction of the project, being that the evolution of the abundance and diversity specifies the expected for

different times of the year that the tracking has been carried out.

— Punta Langosteira: situated to the north of the construction site has a surface area of more than 50 hectares and is formed by steep rocky cliffs where the Cormorants Shag species <sup>(PLGRIEN15)</sup> (*Phalacrocorax aristotelis*) can be frequently observed, which is of special in-



las nuevas instalaciones portuarias, se ha procedido a la explotación de la cantera y a la ejecución del arranque del dique en las inmediaciones de Punta Langosteira. El seguimiento de la especie *Phalacrocorax aristotelis* en el entorno de Punta Langosteira constata la relación existente entre la modificación de la fisonomía de la zona y el número de individuos localizados. Los rellenos efectuados entre Punta de Muros y Punta do Salto durante la ejecución del dique definitivo y la explotación de la cantera próxima, han expuesto la zona anteriormente ocupada por *Phalacrocorax aristotelis* a una gran presión, pudiéndose constatar la existencia del efecto vacío, producido cuando una determinada actividad crea molestias limitantes para una especie que motiva que ésta des-

aparezca de la zona. Se ha observado sin embargo el realojo de la colonia en zonas próximas, siendo habituales los desplazamientos de ejemplares desde dormitorios cercanos, detectándose de forma continua la presencia de ejemplares en las inmediaciones de Punta Langosteira y en obra, sobre los bloques del morro del dique auxiliar. Es de resaltar que hasta el momento no se han detectado signos de cría o de realojo de la especie en la zona.



terest in the National Catalogue for Endangered Species. Punta Langosteira is considered a protected area by the Urban Regulations, which is included in annex II, Nature areas, of the Complementary Norms and Subsidiaries of the province of A Coruña; in like manner it is also catalogued as an nature area of special interest within the hydrological Plan of Galicia-Costa. During the development of the project of the new port facilities, the exploitation of the quarry and

the initiation and execution of the dyke of the surrounding area of Punta Langosteira have been undertaken. The tracking of the species *Phalacrocorax aristotelis* (Cormorants Shag) in the area of Punta Langosteira affirms the existing relationship between the modification of the physiognomy of the area and the number of specimens localized. The filling in carried out between Punta de Muros and Punta do Salto in quarry A, during the building of the permanent dyke and the exploitation of the nearby quarry have subject the area previously occupied by *Phalacrocorax aristotelis* to great pressure, enabling us to affirm the existence of the vacuum effect, produced when a determined activity creates inhibiting conditions which limit the species natural behaviour and therefore provoking its disappearance

from this area. Nevertheless, there has been observed a relocating of the colony in nearby areas, whose displacement of specimens from nearby roosting areas is habitual, and therefore continuously detecting their presence in the surrounding areas of Punta Langosteira and the construction site, on blocks of the auxiliary dyke. It is especially noteworthy that, up to the present, sightings of young birds or of relocation of the species in the area have not been detected.

## EMISIONES Y VERTIDOS

\_ Se ha desglosado la emisión (PLGRIEN16) de CO<sub>2</sub> según la fuente de origen:

\_ Emisión de CO<sub>2</sub> por consumo de energía eléctrica: 1197,7 t CO<sub>2</sub>/año.

\_ Emisión de CO<sub>2</sub> por vehículos, generadores y maquinaria: 6,7 t CO<sub>2</sub>/año.

Los focos principales de generación de partículas PM<sub>10</sub> vinculados con las obras de las nuevas instalaciones portuarias se centran principalmente en la realización de voladuras y extracción de material en la zona de desmonte, y en la planta de áridos.

Respecto a los vertidos planificados (PLGRIEN21), estos han sido los derivados de las instalaciones de la planta de hormigón y de la planta de trituración de áridos.

\_ Planta de hormigón: las aguas de escorrentía y las aguas residuales de la planta vierten a una red de drenaje, dotada de decantadores que tiene como punto final una arqueta con separador de grasas y salida al mar. Se ha solicitado autorización de vertido al organismo competente para su conexión definitiva.

\_ Planta de trituración de áridos: el agua resultante del proceso de la planta es reutilizada mediante un sistema de filtro prensa, no existiendo emisión de aguas residuales. Tanto el agua de escorrentía como el agua de recirculación de la planta vierten a una balsa situada en las instalaciones, junto al filtro prensa.

El derrame (PLGRIEN23 y PLGRIEN25) accidental más significativo ocurrió el 9 de mayo de 2006: 2.000 l de gasoil fueron vertidos por una apertura accidental desde cisterna en una zona de desmonte.

El derrame afectó al terreno próximo a la cisterna origen del derrame y al terreno colindante. Como consecuencia, se estableció el corte del manantial próximo y la recogida del agua con cisterna para evitar su contacto con el terreno afectado. Asimismo se dan indicaciones de recogida y acopio del terreno afectado para su gestión como residuo peligroso, indicándose principalmente la impermeabilización de la zona de acopio del material retirado. En octubre de 2006 se procede a la retirada y gestión de 2.037 t de tierra contaminada, acopiada en la obra, mediante gestor autorizado.

PL GRI EN16\_Emissiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.

PL GRI EN21\_Vertimiento total de aguas residuales, según su naturaleza y destino.

PL GRI EN23\_Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.

PL GRI EN25\_Identificación, tamaño, estado de protección y valor de la biodiversidad de recursos hídricos y hábitats relacionados, afectados significativamente por vertidos de aguas y aguas de escorrentía de la organización informante.





## EMISSIONS AND SPILLS

\_The emissions (PLGRIEN16) of CO<sub>2</sub> have been broken down according to the originating source:

- \_ Emission of CO<sub>2</sub> by electricity consumption: 1197.7 t CO<sub>2</sub>/year.
- \_ Emission of CO<sub>2</sub> by vehicles, generators y machines: 6, 7 t CO<sub>2</sub>/year.

The principal focal points of PM<sub>10</sub> particle production linked to the construction work for the new port facilities is centred mainly on demolition and extraction of material in the clearing areas, and in the dry-materials plant.

With respect to the planned waste, (PLGRIEN21), these have been the by-products of the cement plant facilities and of the dry material milling plant.

\_ Concrete Plant: the runoff water and the residual water from the concrete plant spill into a drainage network provided with decanters that feed into a sump with a separator for grease and an opening to the sea. Dumping authorisation has been applied for to the competent legal body for a permanent connection.

\_ Dry solids milling plant: the excess water from the plant process is reused via a filter press system, where no residual water is left. The runoff water as well as the recycled water of the plant spills into a reservoir situated in the premises and close to the filter press.

The most significant accidental spill (PLGRIEN23 and PLGRIEN25) occurred on May 9 2006: 2,000 l of diesel fuel were accidentally poured through an opening from the cistern in a clearing area. The spill affected the terrain next to the original cistern and the adjacent terrain as well. As a result, the cut-off of the nearby spring and the collection of water by cistern to avoid its contact with the affected terrain was established. As a result, instructions for the collection and storage of the affected terrain for its management as hazardous waste are given, which point out primarily the impermeability of the collection and storage area of waste material. In October of 2006 the removal and management of 2,037 t of contaminated earth stock piled in the construction site was begun, employing an authorized waste management company to manage the removal.

PL GRI EN16\_ Total direct and indirect greenhouse gas emissions by weight.

PL GRI EN21\_ Total water discharge by quality and destination.

PL GRI EN23\_ Total number and volume of significant spills.

PL GRI EN25\_ Identity, size, protected status, and biodiversity value of water bodies and related habitats significantly affected by the reporting organization's discharges of water and runoff.

PL GRI EN22\_Peso total  
de residuos gestionados,  
según tipo y método de  
tratamiento.

PL GRI EN22\_Total weight  
of waste by type and  
disposal method.

RESIDUOS

\_Los residuos generados (PLGRIEN22) por las operaciones derivadas de la ejecución de obra durante 2007 se han clasificado en residuos de construcción y demolición (RCDs) y residuos peligrosos (RP), desglosados en la tabla d esta página, según datos facilitados por UTE Langosteira.

Los residuos producidos son gestionados por medio de gestor autorizado que hace entrega de los correspondientes certificados de recogida y gestión.

WASTE

\_The waste produced (PLGRIEN22) by the operations derived from the activity of the project during 2007 has been classified as construction and demolition refuse (RCDs) and hazardous waste (RP), broken down as follows in the table, according to data furnished by UTE Langosteira.

The waste produced are managed by an authorized waste management company that generate and send reports of the corresponding certificates of waste collection and management.

residuos  
generados\_waste  
produced

|                                                 |         |
|-------------------------------------------------|---------|
| TOTAL RCD: 76 T (METALES Y MADERA)              |         |
| TOTAL RCD: 76 TONNES (METALS Y WOOD)            |         |
| TOTAL RP: 3.748,05 T, DESGLOSADOS EN :          |         |
| TOTAL RP: 3,748.05 TONNES, BROKEN DOWN IN:      |         |
| TIERRA CONTAMINADA<br>CONTAMINATED EARTH        | 3,741 T |
| ENVASES CONTAMINADOS<br>CONTAMINATED CONTAINERS | 1,73 T  |
| ABSORBENTES<br>ABSORBENTS                       | 0,53 T  |
| BATERÍAS<br>BATTERIES                           | 0,09 T  |
| ACEITE USADO<br>USED OIL                        | 2,40 T  |
| ADITIVO DESECHADO<br>SPENT ADDITIVES            | 2,30 T  |





## MITIGACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

\_De forma complementaria a la realización de las obras, y desde el inicio de las mismas se están llevando a cabo las medidas de control (PLGRIEN26) establecidas en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que proporcionan información sobre el grado de afectación de las obras al medio y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras aplicadas. Así, el control de las medidas establecidas en el PVA mediante el seguimiento diario en obra y la aplicación del propio plan de gestión medioambiental de la empresa constructora UTE Langosteira, proporcionan una herramienta efectiva en la reducción de los impactos derivados de la ejecución de las obras.

Las medidas (PLGRIEN14) establecidas en el PVA, aplicadas duran-

te el año 2007, abarcaron los siguientes aspectos:

\_ Control Atmosférico y Estudio de predicción de la inmisión de contaminantes, con la medición en continuo del parámetro PM<sub>10</sub> a través de captadores de alto volumen instalados en el entorno de la obra.

**PL GRI EN26 \_Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.**

**PL GRI EN26 \_Initiatives to mitigate environmental impacts of products and services, and extent of impact mitigation.**

**PL GRI EN14 \_Estrategias y acciones implantadas y planificadas para la gestión de impactos sobre la diversidad.**

**PL GRI EN14 \_Strategies, current actions, and future plans for managing impacts on biodiversity.**

## REDUCTION OF ENVIRONMENTAL IMPACTS

\_Complementary to the construction process, and from the outset of this construction, control measures (PLGRIEN26) established in the Environmental Surveillance Programme are being implemented that provide information as to what degree the construction project affects the environment and the efficiency of the protection and correction measures. In this way, the control of the established measures in the Programme by means of daily on the job tracking and the application and environmental management of the UTE Langosteira construction company's own plan, provide an effective tool in the compilation of the impacts derived from the construction process.

The measures established in the Programme, applied during the year 2007, encompass the following aspects:

\_ Atmospheric Control and Study of prediction of pollution emissions, and the continuous measurement (PLGRIEN14) of the PM<sub>10</sub> parameter through high volume devices installed at the construction site.



— Plan de riegos de superficies, ejecutado por la UTE Langosteira en el periodo comprendido entre mayo y octubre de 2007, con el mantenimiento de 3 camiones cisterna en obra. Fuera de este periodo se establecen riegos puntuales de ser necesarios.

— Control del nivel sonoro: análisis del parámetro  $L_{eq\ t}$ , con periodicidad mensual, en horario diurno y nocturno, en las estaciones del Porto de Suevos, Suevos y Raño-bre, en el entorno de la obra.

— Control de vibraciones: registro de vibración y frecuencia de obra durante la realización de cada una de las voladuras efectuadas en obra, estableciéndose dos puntos de control en el entorno de la misma.

— Control del replanteo y señalización provisional de la zona de obras y elementos auxiliares.

— Control del desbroce y eliminación de la cubierta vegetal.

— Control de la recuperación y mantenimiento de tierra vegetal.

— Seguimiento de las superficies revegetadas (PLGRIEN13).

— Seguimiento de la disposición de la vegetación implantada y labores de mantenimiento.

— Seguimiento de la evolución de los ecosistemas próximos. Destaca en este apartado el control de la avifauna en el Embalse de

Rosadoiro y de la evolución de la especie *Phalacrocorax aristotelis* en el entorno de Punta Langosteira.

— Control de residuos procedentes del mantenimiento de la maquinaria y su gestión.

— Control de residuos derivados del funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones.

— Adecuación de zonas específicas para el mantenimiento y reparación de maquinaria.

— Seguimiento de la calidad del agua de mar, estableciéndose un control semanal de parámetros físico-químicos y microbiológicos que determinan la calidad del

PL GRI EN13\_Habitats protegidos o restaurados.

PL GRI EN13\_Habitats protected or restored.



\_ Surface watering plan, carried out by the Langosteira UTE in the time frame between May and October of 2007, and the maintenance of 3 on-the-job cistern trucks. Outside of this timeframe on-the-spot watering is established as necessity dictates.

\_ Sound level control: analysis of the Leq t para-

meter, with a monthly periodicity during a daytime and night time schedule, in the stations of Suevos Port, Suevos and Rañobre, on the work site premises.

\_ Vibration control: detection of vibration and frequency from the project during the implementation of each one of the demolitions carried out on the work site, and establishing two control points in the same site.

\_ Control of layout plan and provisional signposting in the construction site and auxiliary elements.

\_ Control of vegetation overgrowth and underbrush clearing and elimination.

\_ Control of the recuperation and maintenance of land and vegetation.

\_ Monitor and tracking of surfaces that have recuperated vegetation (PLGRIEN13).

\_ Monitor and tracking of condition of the implanted vegetation and maintenance work.

\_ Monitor and tracking of the development of the nearby ecosystems. In this

section the control of avifauna in the Rosadoiro reservoir is emphasised as well as the development of the species *Phalacrocorax aristotelis* in the Punta Langosteira area.

\_ Control of waste from the maintenance of the machinery and its management.

\_ Control of waste derived from the operations and maintenance of the facilities.

\_ Adaption of the specific areas for the maintenance and repairs of machinery.

\_ Monitor and tracking of the quality of the ocean water, and establishing a weekly control of physical-chemical and microbiological parameters which determine the quality of the water in the five sampling stations situated in the work site.

\_ Monitor and tracking of the biocenosis, producing the characteristic of the present communities and the ecological evaluation of the environment in the area just below the coastal waters between Punta Langosteira and Punta Ucha.

agua en las cinco estaciones de muestreo localizadas en el entorno de las obras.

\_ Seguimiento de la biocenosis, efectuándose la caracterización de las comunidades presentes y la valoración ecológica del medio en el área del infralitoral entre Punta Langosteira y Punta de Ucha.

\_ Seguimiento Batimétrico de las playas de Alba, Vaca, Hucha y Barrañán, con el registro anual de profundidades en estas zonas.

\_ Control de la Toma de agua de la Central Térmica de Sabón, para garantizar las condiciones de captación relativas a temperatura y sólidos en suspensión.

\_ Seguimiento de las operaciones de dragado realizado fuera de las estructuras portuarias mediante el análisis de sedimentos, si bien durante el año 2007 no se ha procedido a la ejecución de dragados.

\_ Seguimiento del relleno de explanadas y de la procedencia de los materiales de préstamo.

\_ Seguimiento y control arqueológico.

\_ Seguimiento de la explotación de la cantera.

Otra medida significativa llevada a cabo es la orientada a la minimización de la emisión de polvo desde la planta de trituración de áridos presente en obra, basada en la instalación de un sistema de nebulizadores que alcanza hasta un 90% de eficacia de supresión de polvo en los puntos tratados, por lo que la afección a las poblaciones y comunidades cercanas se ve considerablemente reducida.

Es de destacar asimismo la restauración de los terrenos afectados por la obras como es el caso de las canteras en las zonas de desmonte en obra, y del entorno

del río Seixedo, aguas abajo del embalse de Rosadoiro, afectado por la ejecución del viaducto de acceso a obra desde el polígono industrial de Sabón. Esta restauración se ha concretado con el aporte inicial de tierra vegetal sobre las bermas originadas en ambas zonas de desmonte, y con el aporte de tierra vegetal, retallado, siembra y plantación de especies arbustivas en las riberas del río Seixedo.





\_ Monitor and tracking of Bathymetry of the beaches of Alba, Vaca, Hucha, and Barrañán, recording of depths in these areas annually.

\_ Control of water intake of the Sabón Thermo-electric Plant, in order to guarantee the conditions of water intake relative to temperature and solids in suspension.

\_ Monitor and tracking of the dredge work done outside the port structures by sediment analysis, in fact during the year 2007 there was no dredging operations carried out.

\_ Monitor and tracking of the filling operations of the esplanades and of the origin of the material.

\_ Monitor and tracking of archaeological control.

\_ Monitor and tracking of the quarry exploitation.

Another significant measure carried out is aimed at the minimisation of dust emissions from the on-site dry solids milling plant based on the installation of a nebulizer system that reached up to 90% dust suppression efficiency in the areas treated, which has considerably reduced the affects to the population and surrounding community.

It is also important to emphasise the restoration of the lands affected by the construction as in the case of the quarries in both of the clearing areas under construction, and in the Seixedo river

area, downriver from the Rosadoiro reservoir, affected by the initiation of the access bridge project from the Sabón industrial park. This restoration has been specified by the initial contribution of topsoil on the original verges in both clearing areas, and with the contribution of topsoil, reconstructed, sowed and tree species planted along the banks of the river Seixedo.

# moviendo mercancías, recibiendo pasajeros:

creando valor

EN ESTA SECCIÓN SE EXPLICA LA GESTIÓN ECONÓMICA DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA POR UNIDADES DE NEGOCIO.

## 10\_1

### \_estrategia para la creación de triple valor

\_La estabilidad de las cadenas logísticas de transporte exige de manera creciente que el desarrollo sostenible se convierta en el marco de referencia de la gestión económica del puerto de A Coruña <sup>[GRI11.2]</sup>. Su implantación será el resultado de un intenso diálogo y de la colaboración entre todos sus grupos de interés y la Autoridad Portuaria, que se traducirá necesariamente en la creación de valor económico, social y ambiental en su entorno.

GRI 1.2 Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.

# 10\_





moving merchandise,  
receiving passengers: creating value

IN THIS SECTION THE ECONOMIC MANAGEMENT OF THE PORT  
AUTHORITY IS EXPLAINED BY UNITS OF BUSINESS.

\_strategy for  
the creation of  
triple value

\_The stability of the logistics chains of transport places an increasing demand on sustainable development and that it is converted into the standard for the economic management of the port of A Coruña (GRI1.2). Its implementation will be the result of intense dialogue and of the collaboration between all stakeholders and the Port Authority that will necessarily translate into the creation of economic, social and environmental value in the surrounding area.



# \_creación de valor económico y financiero

\_Las magnitudes de la cuenta de resultados de 2005, 2006 y 2007 <sup>(GRI EC1)</sup> se muestran en la tabla.

Durante el año 2007 se recibieron subvenciones <sup>(GRI EC4)</sup> de capital por importe de 33,7 millones de euros. La totalidad de dichas subvenciones proceden de Fondos Europeos, de los programas de fondos FEDER y Cohesión. Las subvenciones de fondos FEDER ascendieron a 400 mil euros

aproximadamente y fueron destinados a diversas obras del plan de inversiones del puerto interior. El fondo de Cohesión, destinado en su totalidad a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, se devengó en cantidad de 33,3 millones de euros aproximadamente. El importe total a devengar en materia de fondos de cohesión para las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira fase I as-

cenderá a 257,5 millones de euros aproximadamente.

También en 2007 se han comenzado a efectuar revisiones en las políticas de gestión de gasto, a efectos de incrementar el compromiso de la entidad con el cambio climático (véase el capítulo “Nuevos rumbos”, página 260) y la gestión responsable de recursos <sup>(GRI EC2)</sup>, en la totalidad de áreas de actuación de la Autoridad Portuaria.

## cuenta de resultados\_results

|                                                                                            | 2005   | 2006   | 2007   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| CIFRA DE NEGOCIO (MILES DE EUROS)<br>BUSINESS FIGURES (THOUSANDS OF EUROS)                 | 21.436 | 21.298 | 23.070 |
| EBITDA (MILES DE EUROS)<br>EBITDA (THOUSANDS OF EUROS)                                     | 11.358 | 10.920 | 12.163 |
| OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN (MILES DE EUROS)<br>OTHER OPERATING COSTS (THOUSANDS OF EUROS) | 4.702  | 4.753  | 4.739  |
| GASTOS PERSONAL (MILES DE EUROS)<br>PERSONNEL COSTS (THOUSANDS OF EUROS)                   | 5.303  | 5.813  | 6.315  |
| RESULTADO EXPLOTACIÓN (MILES DE EUROS)<br>OPERATING COST TOTALS (THOUSANDS OF EUROS)       | 5.004  | 4.561  | 6.364  |
| RESULTADO NETO (MILES DE EUROS)<br>NET COSTS (THOUSANDS OF EUROS)                          | 5.980  | 7.142  | 9.072  |

10\_2

**GRI EC1.** Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.

**GRI EC4.** Ayudas financieras significativas recibidas en gobiernos.

**GRI EC2.** Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.



## \_creation of economic and financial value

\_The totals for the Results for 2005, 2006 and 2007 (GRI EC1) are in the table (on the previous page).

During the year 2007, 33.7 million Euros worth of capital subsidies were received (GRI EC4). The sum total of these subsidies comes from European Union Funds, from the ERDF Cohesion

programme (European Regional Development Fund). The subsidies from the ERDF rose to approximately 400,000 Euros and were allocated to various projects of the Inner Port investment plan. The Cohesion funds, destined in its entirety to the new port facilities in Punta Langosteira, accrued to approximately 33.3 million Euros. The total amount received from the cohesion funds for the new port facilities in Punta Langosteira phase I rose to approximately 257.5 million Euros

Also in 2007, revisions in the policies of cost management in order to increase the commitment of the entity with respect to climate change (see chapter "New courses", page 261) have begun to take effect, and the responsible management of resources (GRI EC2), in the whole of the areas of operations of the Port Authority.

GRI EC1\_Direct economic value generated and distributed, including revenues, operating costs, employee compensation, donations and other community investments, retained earnings, and payments to capital providers and governments.

GRI EC4\_Significant financial assistance received from government.

GRI EC2\_Financial implications and other risks and opportunities for the organization's activities due to climate change.

## \_ \_inversiones en infraestructuras

\_Existe una relación positiva entre la provisión de infraestructuras y el crecimiento económico. La Autoridad Portuaria a lo largo del ejercicio 2007 ha materializado su plan de inversiones en cantidad de 64.151 miles de euros aproximadamente (GRIEC8), destinando la mayor parte de la misma a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

### inversiones\_investment

GRI EC8\_Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.

|                                                                                        | 2005   | 2006   | 2007   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| INMOVILIZADO MATERIAL (MILES DE EUROS)<br>FIXED ASSETS (THOUSANDS OF EUROS)            | 16.296 | 32.644 | 63.852 |
| INMOVILIZADO INMATERIAL (MILES DE EUROS)<br>INTANGIBLE ASSETS (THOUSANDS OF EUROS)     | 180    | 223    | 161    |
| INMOVILIZADO FINANCIERO (MILES DE EUROS)<br>FINANCIAL INVESTMENTS (THOUSANDS OF EUROS) | 21     | 23     | 137    |





## \_ \_investment in infrastructure

\_There is a positive correlation between the provision for infrastructure and economic growth. During the 2007 fiscal year, the Port Authority has materialised their investment plan with an amount of approximately 64,151,000 Euros (GRI EC8), allocating the greater part of these funds to the construction of the new port facilities in Punta Langosteira.

GRI EC8\_Development and impact of infrastructure investments and services provided primarily for public benefit through commercial, in-kind, or pro bono engagement.





**GRI EC3.** Cobertura de las obligaciones debidas a programas de beneficios sociales.

**GRI EC6.** Política, prácticas y promoción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.

**GRI EC9.** Entendimiento y descripción de los impactos económicos indirectos significativos, incluyendo el alcance de dichos impactos.

## \_creación de valor social

\_La Autoridad Portuaria dedica una parte muy importante de sus gastos de personal a las coberturas sociales de sus trabajadores. Más del 1% de estos se dedican a planes de pensiones y prácticamente un 4% a otros gastos sociales entre los que destaca el gasto en formación (véase página 96). Por otra parte se destinan anualmente <sup>[GRI EC3]</sup> fondos a políticas de anticipos de hasta dos mensualidades a amortizar en doce meses, sin coste financiero, así como créditos

para adquisición de vivienda, a amortizar a diez años al 4% de interés y en cuantía unitaria de 6.000 euros.

La Autoridad Portuaria en el año 2007 generó una cifra de negocio de 23 millones de euros, de los cuales una parte significativa como se puede observar en el gráfico de la siguiente página, se dedican a la generación de empleos directos en A Coruña <sup>[GRI EC6]</sup>, pero también se contribuyó al crecimiento económico <sup>[GRI EC9]</sup> del entorno de la ciudad mediante el gasto en la adquisición de bienes y servicios que la Autoridad Portuaria necesita para el desarrollo de su actividad, lo que ayuda a la generación de empleo indirecto.

Por otro lado se apoya a la comunidad mediante el pago de impuestos y cargas sociales a las diferentes administraciones, además de las aportaciones a

Puertos del Estado y al fondo de compensación interportuario. Este último, además de para ajustar los recursos generados por cada Autoridad Portuaria según su diferente situación competitiva, se dedica al desarrollo sostenible de la actividad portuaria en el conjunto de los puertos de interés general, a la mejora de la accesibilidad viaria y ferroviaria y al desarrollo tecnológico del sector portuario. En 2007, la aportación neta de la Autoridad Portuaria de A Coruña al fondo de compensación ascendió a 529.000 euros.

## gastos sociales\_social expenses

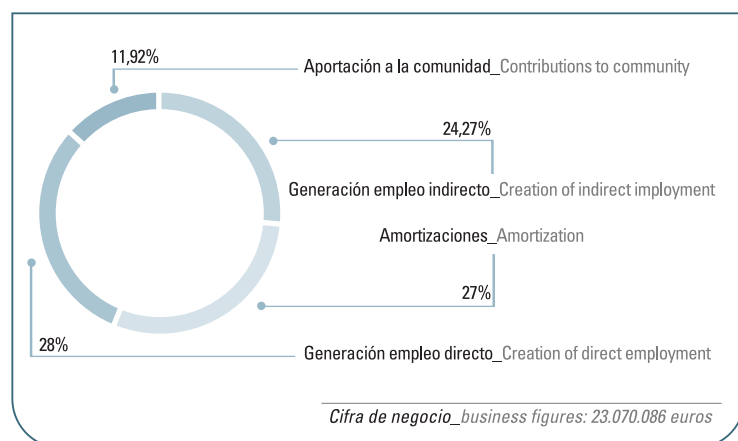
|                                                                                          | 2005  | 2006  | 2007  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| GASTO PERSONAL (MILES DE EUROS)<br>PERSONNEL EXPENSES (THOUSANDS OF EUROS)               | 5.303 | 5.813 | 6.315 |
| GASTO PLANES PENSIONES (MILES DE EUROS)<br>RETIREMENT PLAN EXPENSES (THOUSANDS OF EUROS) | 69    | 70    | 63    |
| OTROS GASTOS SOCIALES (MILES DE EUROS)<br>OTHER SOCIAL EXPENSES (THOUSANDS OF EUROS)     | 170   | 203   | 226   |
| TOTAL DE GASTOS SOCIALES (MILES DE EUROS)<br>TOTAL SOCIAL EXPENSES (THOUSANDS OF EUROS)  | 5.542 | 6.086 | 6.604 |

## \_creating social benefits

The Port Authority dedicates an important part of its personnel costs to social coverage of its workers. More than 1% of their workers are dedicated contributors to retirement plans and practically 4% is dedicated to other social expenses of which training expenses are emphasised (see page 97). On the other hand, funds for advance payment policies of up to two months to be paid off (GRI EC3) in twelve months without finance charges, such as for 10 year home loans at 4% interest and for the total amount of 6,000 euros are reserved annually.

In the year 2007 the Port Authority generated 23 million euros of business, of which a significant part, as can be observed in the graph, is dedicated to the creation of employment in A Coruña itself (GRI EC6), also, the contribution to economic growth (GRI EC9) in the city and surrounding area through spending on goods and services that the Port Authority needs for its operations and its activity, has helped create indirect employment as well.

## cifra de negocio\_business figures \*



GRI EC3\_Coverage of the organization's defined benefit plan obligations.

GRI EC6\_Policy, practices, and proportion of spending on locally-based suppliers at significant locations of operation.

GRI EC9\_Understanding and describing significant indirect economic impacts, including the extent of impacts.



Ninguna de las inversiones <sup>(GRIHR1)</sup> efectuadas en 2007, por su naturaleza y localización, ni los contratos, licencias, autorizaciones o concesiones otorgadas, sujetas a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, ha precisado de un análisis específico <sup>(GRIHR2)</sup> en materia de derechos humanos.

Según datos<sup>xxxix</sup> de 2002, la aportación del puerto de A Coruña a

la economía de su entorno, sin incluir el sector pesquero, se concretó en términos de valor añadido, de modo que se puede decir que es responsable (directo, indirecto e inducido) de más de 66 millones de euros de Gastos de Personal y de casi 84 millones de euros de Excedente Bruto de Explotación en la región gallega. Este valor añadido tiene su origen (datos de 2002) en una actividad portuaria que supone unos 418 millones de euros en Ventas y aporta a la Hacienda Pública unos 64 millones de euros en concepto de Impuestos, cifra de la que es responsable en parte los tráficcos de graneles líquidos.

Por último, en términos de creación de empleo y también con datos de 2002, la actividad portuaria, sin incluir la pesca, genera 3.500 empleos en la Comunidad Autónoma Gallega, cifra superior a otras industrias portuarias próximas como las de Gijón (2.779 empleos) o Santander (3.114 empleos).

**GRI HR1** Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.

**GRI HR2** Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos, y medidas adoptadas como consecuencia.

**GRI HR1** Percentage and total number of significant investment agreements that include human rights clauses or that have undergone human rights screening.

**GRI HR2** Percentage of significant suppliers and contractors that have undergone screening on human rights and actions taken.

Se puede concluir que estamos hablando de un puerto que es un verdadero motor de crecimiento y desarrollo, y un generador de riqueza en su entorno próximo.



We can conclude that we are talking about a port that is a true engine of growth and development, as well as a producer of wealth in the surrounding area.

On the other hand, the community is also supported through the payment of taxes and social charges to the various administrative bodies, in addition to the contributions made to State Ports and to the inter-port compensation fund.

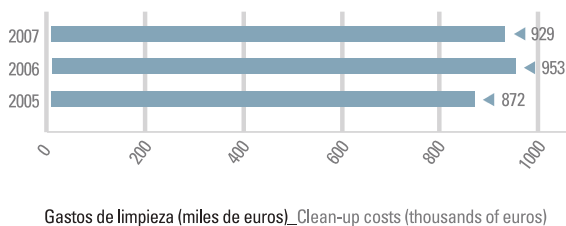
None of the investments (GRIHR1) made in 2007 (contracts, licen-

ses, authorizations nor concessions granted), due to their nature and location, and subject to the Public Administration Contract law, have required a specific analysis (GRIHR2) on the subject of human rights.

According to data<sup>XXXX</sup> from 2002, the contribution from the port of A Coruña towards the economy of its surroundings, without including the fishing sector, has solidified in terms of value added, in such a way that it can be stated that it is responsible (directly, indirectly and induced) for more than 66 million Euros of Personnel costs and of almost 84 million Euros of Net Surplus of Operating Costs in the region of Galicia. This value added stems from port activity (2002 data) that is estimated around 418 million Euros of Sales and contributes to Public Financing another 64 million Euros in taxes, a figure which is in part, due to bulk liquid cargo traffic.

Lastly, in terms of job creation, and also with the data from 2002, the port activity, excluding the fishing sector, generates 3,500 jobs in the Autonomous Community of Galicia, which is a higher figure than other nearby port industries such as Gijón (2,779 jobs) or Santander (3,114 jobs).

costes asociados a la limpieza de zonas  
comunes de tierra y agua\_costs  
associated with clean-up of common  
land and water areas



## \_protección de los recursos

10\_4

\_La relación entre la actividad de la Autoridad Portuaria y la gestión ambiental es muy estrecha. En la planificación de su plan de inversión, y con carácter general, las inversiones en sistemas, equipos o instalaciones cuyo fin sea la minimización del impacto ambiental y la protección y mejora del medio ambiente, se presupuestan implícitamente en la mayor parte de los casos en los proyectos y actuaciones previstos para su

inmovilizado material, con independencia de que existan inversiones específicas en la materia, de acuerdo con la planificación de objetivos en materia medioambiental.

En 2007 se comprometió un gasto de 389.792 euros en el mantenimiento de la estación depuradora, estaciones meteorológicas y de control de emisiones, en la adquisición de sistemas de alarma ambiental, en la implantación de sistemas de

## \_protecting resources

\_The relationship between the Port Authority activity and the environmental management is very close. With respect to the investment plan whose objective it is to limit the impact on the environment and the protection and improvement of

the environment, in the vast majority of cases the projects and initiatives planned for the material allocation, independently of whether there exists specific investment regarding this matter, is implicitly budgeted for, in agreement with the planning of objectives in environmental matters

In 2007 an expenditure of 389,792 euros was committed to the maintenance of the water treatment, the weather stations and to the emissions control, through the acquisition of environmental alarm systems and the setting up of environmental management systems and those specific to waste in the development of the Environmental Dashboard and in the acquisition of Clean-up equipment for accidental marine pollution and spills.

The installation of a truck wash (see page 177) cost 53,224.67 euros, and the costs associated with clean-up of common land and water areas in 2005, 2006 and 2007 are in the graph [\(GRIEN30\)](#) (on the previous page).

gestión ambiental y específicos de residuos, en el desarrollo del Cuadro de Mando Ambiental y en la adquisición de equipamientos de lucha contra la contaminación marina accidental.

La instalación del lavadero de camiones (véase página 176) tuvo un coste de 53.224,67 euros, y los costes asociados a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua 2005, 2006 y 2007 se recogen en el gráfico [\(GRIEN30\)](#) de la página anterior.

**GRIEN30.** Desglose por tipo de total de gastos e inversiones ambientales.

**GRIEN30.** Total environmental protection expenditures and investments by type.

## unidades de negocio\_business units

|                                                                                 | 2005       | 2006       | 2007       |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|
| TRÁFICO TOTAL (T)<br>TOTAL TRAFFIC (T)                                          | 14.534.676 | 13.807.025 | 14.347.263 |
| GRANELES LÍQUIDOS (T)<br>LIQUID BULK CARGO (T)                                  | 8.533.758  | 8.205.047  | 8.360.925  |
| GRANELES SÓLIDOS (T)<br>SOLID BULK CARGO (T)                                    | 4.437.796  | 4.095.639  | 4.140.677  |
| MERCANCÍA GENERAL (T)<br>GENERAL MERCHANDISE (T)                                | 1.015.276  | 1.050.589  | 1.375.375  |
| PESCA FRESCA (T)<br>FRESH FISH (T)                                              | 28.924     | 30.757     | 31.094     |
| AVITUALLAMIENTO Y TRÁFICO INTERIOR (T)<br>PROVISIONING AND INTERIOR TRAFFIC (T) | 518.922    | 424.993    | 439.192    |

recta de sus clientes propios, utilizando para ello los recursos necesarios a través de los centros de responsabilidad correspondientes.

Esta nueva organización obedece a la especialización de la gestión del negocio portuario en sus principales tráficos para lograr un conocimiento exhaustivo de sus cuentas de resultados, de su evolución en términos financieros, de su peso dentro del tráfico global, etc. y poder así conocer en cada momento la situación real del negocio y poder planificar su futuro, expectativas de crecimiento, oportunidades y amenazas, etc.

Por otra parte, esta nueva organización ha permitido estrechar la relación tanto con nuestros operadores como con los cargadores, pues ha obligado a los directores de cada unidad de negocio a profundizar en el conocimiento de cada negocio, a analizar su situación, a comparar con los negocios de nuestros competidores, etc. y lograr así un mejor entendimiento entre ambas partes.

Así la estructura de gestión por unidades de negocio se superpone a la organización funcional en que se estructura la Autoridad Portuaria de A Coruña de acuerdo con el organigrama de la siguiente página.

## \_enfoco de gestión: unidades de negocio

GRI 2.3. Estructura operativa de la organización.

GRI 2.7. Mercados servidos.

GRI 2.8. Dimensiones de la organización.

GRI 2.9. Cambios significativos durante el período.

La Presidencia de la Autoridad Portuaria sometió a consideración del Consejo de Administración celebrado el 20 de febrero de 2007 la adopción de un modelo de organización de la entidad orientada al cliente, basándose en una gestión por las siguientes unidades de negocio (GRI2.3, GRI2.7, GRI2.8 y GRI2.9): Graneles líquidos, Graneles sólidos, Mercancía general, Pesca, Cruceros y Embarcaciones deportivas. Cada unidad de negocio está encargada de la gestión di-

## \_management approach: units of business

**GRI 2.3** Operational structure of the organization.

**GRI 2.7** Markets served.

**GRI 2.8** Scale of the reporting organization.

**GRI 2.9** Significant changes during the reporting period.

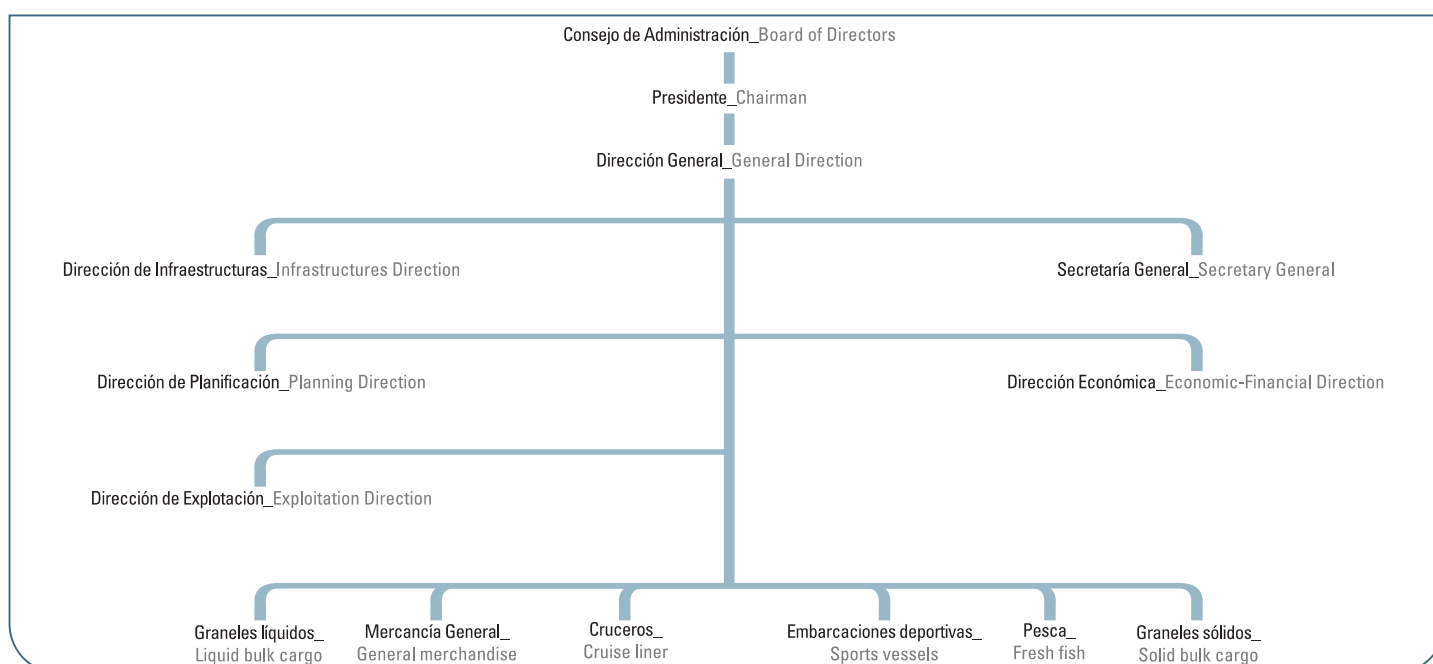
The Chairmanship of the Port Authority submitted a proposal for the consideration of the Administrative Council (held 20 February 2007) regarding the adoption of an organization model of the entity oriented towards the client, based on the management of the following business units (GRI2.3, GRI2.7, GRI2.8 y GRI2.9): liquid bulk cargo, solid bulk cargo, general merchandise, fishing, cruise liners and sports & leisure boating. Each business unit is in charge of the direct management (broken down in the Annual Report) of its own clients, employing the necessary resources through the appropriate responsible entities for this purpose.

This new organization adheres to the specialization of management of port business with regards to its main traffic in order to obtain in-depth knowledge of the results, of its development in financial terms, of its importance with respect to global traffic, etc. And in this way come to understand the actual situation of the business in each moment and be able to plan its future, forecast growth, analyse opportunities and threats, etc.

On the other hand, this new organization has allowed for a close relationship with our operators as well as with our stevedores. It has obligated our managers of each business unit to deepen their understanding of each business, to analyse its own situation, to make comparisons with the businesses of our competitors, etc. And in this way come to understand more thoroughly both parts.

In this way the management structure by units of business is superimposed on the functional organization in which the A Coruña Port Authority is structured according to the following organizational chart:

### organigrama de las unidades de negocio\_business units organizational chart



## \_ \_unidad de negocio de graneles líquidos

\_El tráfico de graneles líquidos supone aproximadamente el 60% del tráfico total de mercancías movidas por el Puerto de A Coruña, con mas de 8,3 millones de toneladas en 2007

---

### INSTALACIONES Y CONCESIONES

\_En el puerto de A Coruña, disponen de concesiones <sup>(GRI 3.8)</sup> para el tráfico de graneles líquidos las siguientes empresas:

\_ REPSOL-YPF cuenta con una Terminal en Concesión Administrativa para almacenaje de productos petrolíferos con una capacidad total de 204.500 m<sup>3</sup>. Las instalaciones de la Terminal poseen bombas de carga y descarga para los productos manejados. Utilizan cuatro pantalanés de esta Autoridad Portuaria. Los números 1 y 2 tienen un calado de 11

metros y se utilizan para barcos con productos refinados de 45.000 y 60.000 TPM, mientras que los números 3 y 4 tienen un calado de 16 metros y se utilizan para barcos de 120.000 y 65.000 TPM respectivamente.

\_ CLH, S.A. dispone de una Concesión Administrativa destinada al almacenamiento de productos petrolíferos refinados con una capacidad de tancaje de 27.000 m<sup>3</sup>, utilizándose parte del mismo para almacenaje del bioetanol. Dispone asimismo de

una serie de instalaciones para el suministro de combustible a los barcos.

\_ Bioetanol Galicia, S.A. dispone de una Concesión Administrativa destinada a descargadero del bioetanol que se produce en Monte Salgueiro y que se transporta por ferrocarril para ser posteriormente cargado en barco a través del pantalan número 1.

\_ Oleosilos de Galicia, S.A. dispone de una Concesión Administrativa para el



## \_ liquid bulk cargo business unit

\_The liquid bulk cargo traffic makes up approximately 60% of the total traffic of merchandise moved through the Port of A Coruña, reaching more than 8.3 million tonnes in 2007.

---

### FACILITIES AND CONCESSIONS

\_The port of A Coruña has at their disposal concessions <sup>(GRI 3.8)</sup> for the traffic of liquid bulk cargo from the following companies:

\_ REPSOL-YPF has an Administrative Concession Terminal for the storage of petroleum products with a total capacity of 204,500 m<sup>3</sup>, the Terminal facilities have pumps for loading and unloading of products being handled. They use four Port

Authority docks. Numbers 1 and 2 have a draft of 11 metres and are used for ships with refined products of 45,000 and 60,000 Dead weight tonnage (TPM), while numbers 3 and 4 have a draft of 16 metres and are used for ships of 120,000 and 65,000 TPM respectively.

\_ CLH, S.A. has an Administrative Concession for the storage of refined petroleum products with a tankage capacity of 27,000 m<sup>3</sup>, using part of this tankage for the storage of bio-ethanol. It also has a series of facilities to supply fuel to ships.

\_ Bioetanol Galicia, S.A. has an Administrative Concession for the purpose of unloading bio-ethanol that is produced in Monte Salgueiro and that is transported by train for later loading on ships from dock number 1.

almacenamiento de aceites, grasas y melazas seis tanques y una capacidad total de aproximadamente 4.000 m<sup>3</sup>.

\_ Bunge Ibérica, S.A. dispone de una concesión Administrativa para el almacenamiento de aceites, grasas y melazas en seis tanques, con una capacidad total de aproximadamente 3.000 m<sup>3</sup>.

#### DILEMAS, OPORTUNIDAD Y ENFOQUE DE GESTIÓN

\_Las mercancías de esta unidad de negocio en su mayor parte son productos petrolíferos, lo que trae consigo unas medidas de seguridad establecidas legalmente muy rigurosas. Toda la mercancía de esta unidad de negocio se mueve a través de muelles y pantalanes gestionados por la Autoridad Portuaria. El traslado al puerto exterior, promovido para alejar estos tráficos de la ciudad, implicará probablemente una

gestión privada por los operadores, percibiéndose como una importante oportunidad para el crecimiento del volumen de graneles líquidos que se mueven por el puerto.

Por otro lado, la subida del precio del petróleo es un gravísimo factor desestabilizador para las terminales de Hidrocarburos, así como la de los cereales, pudiendo afectar esta última a los tráficos de biocombustibles.



\_ Oleosilos de Galicia, S.A. has an Administrative Concession for storing oil, fats and molasses which consists of six tanks with a total capacity of approximately 4,000 m<sup>3</sup>.

\_ Bunge Ibérica, S.A. has an Administrative Concession for storing oil, grease and molasses which consists of six tanks with a total capacity of approximately 3,000 m<sup>3</sup>.

#### DILEMMAS, OPPORTUNITIES AND MANAGEMENT APPROACH

\_The merchandise for this business unit, for the most part, are petroleum products that naturally imply very rigorous security and legal measures. All of the merchandise in this business unit is moved through docks and small crafts docks that are managed by the Port Authority. Relocation to the Ou-

ter port, promoted in order to distance this traffic from the city, entails private management by the operators, and being seen as an important opportunity to increase volume of liquid bulk cargo that is moved through the port.

On the other hand, the increase in petroleum prices is a grave destabilising factor for the Hydrocarbon terminals, just as it is for the price of cereals which could affect bio-fuels traffic.





## \_ \_unidad de negocio de graneles sólidos

\_El tráfico de graneles sólidos sobrepasó los 4 millones de toneladas en 2007 y está previsto un importante crecimiento en el futuro. El puerto de A Coruña se caracteriza por tráfico Tramp, que obliga al sobredimensionamiento de las instalaciones para poder hacer frente a las concentraciones de mercancías. Este rasgo, aplicable tanto a los graneles sólidos como a la mercancía general, produce una sobresaturación coyuntural de los muelles.

Durante el año 2007, los graneles sólidos representaron el 29,09% de las toneladas totales movidas por el puerto y el 36,68% de los ingresos totales por explotación (tasas portuarias). Con respecto al año 2006, se ha producido un incremento

del 1,2% en movimiento de graneles sólidos y un 7,8 % en facturación por tráfico.

### INSTALACIONES

\_Los Graneles sólidos se cargan y descargan en los muelles de San Diego y del Centenario. Estos muelles cuentan con una longitud de más de 1.900 metros y calados entre los 10 y 16,5 metros.

Las instalaciones cuentan con depósitos, naves, tolvas ecológicas, cintas capotadas, básculas y acceso ferroviario.

### DILEMAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN

\_El muelle del Centenario es uno de los más eficientes de Europa en el movimiento de mercancías por metro lineal. Este hecho es resultado de la escasez de espacios para almacenamiento de mercancías en el puerto interior, lo que obliga a una optimización de los espacios y a la aceleración del levante, pero también a atender rápidamente las solicitudes de las empresas estibadoras en

## — \_solid bulk cargo business unit

\_The solid bulk traffic cargo surpassed 4 million tonnes in 2007 and significant growth is forecast for the future. The port of A Coruña is characterized by Tramp traffic, which calls for the over sizing of the facilities in order to handle the concentrations of merchandise. This characteristic applies to the solid bulk cargo as well as general merchandise, producing a combined oversaturation of the docks.

For the year 2007, solid bulk cargo made up 29.09% of total tonnage moved through the port and 35.68% of the total revenue due to operating costs (port taxes). With respect to 2006, an increase of 1.2% in movement of solid bulk cargo has been produced and 7.8% in traffic turnover.

---

### FACILITIES

\_The solid bulk cargo is loaded and unloaded on the Sand Diego and Centenario dock. These docks have a length of more than 1,900 metres and dock draught of 10 and 16.5 meters.

The facilities also have holds, warehouses, environmentally friendly hoppers, covered conveyors belts, scales and rail access.

---

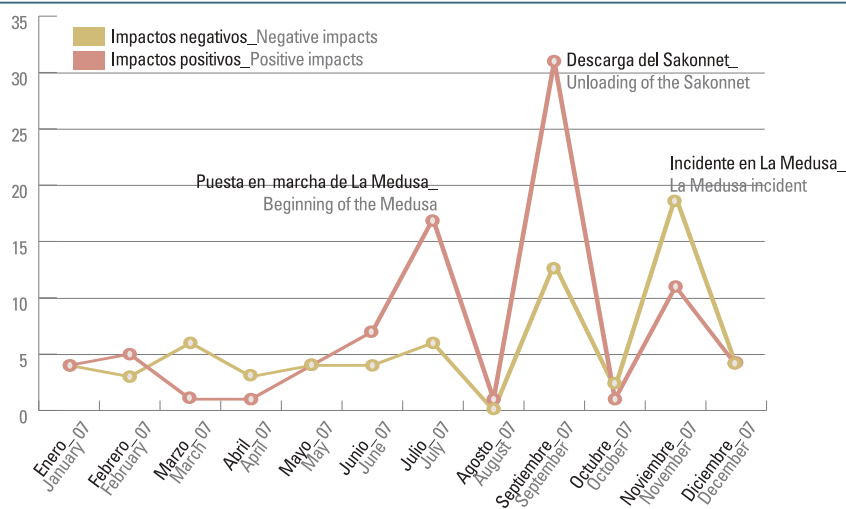
### DILEMMAS AND MANAGEMENT APPROACH

\_The Centenario dock is one of the most efficient in Europe in the movement of merchandise per linear meter. This fact is due to the scarcity of storage spaces in the interior of the port, which necessitate the optimization of spaces and the hastening of the loading and unloading process, and also to quickly attend to the petitions of the stevedores regarding the cleaning of the surface and the coordination of jobs by distinct users. During times of heavy traffic, and with the free,

uncovered surface area which are not privately assigned to any operator, the dock is like a big puzzle with needs reorganization day after day in order to accommodate the merchandise that is unloaded on a daily basis, hoisted, deposited and loaded onto the docks. In the investment plan for 2007-2011 the renovation of the dock structure of Centenario Norte and its new pavement are considered.

The Business unit of solid bulk cargo is the one which to a

### evolución tráfico-noticias sobre graneles sólidos\_evolution of traffic-news about solid bulk



cuanto a la limpieza de las superficies y la coordinación de ocupaciones por usuarios distintos. En condiciones de semisaturación, y con las superficies descubiertas no asignadas privativamente a ningún operador, el muelle es como un puzzle que hay que reordenar día tras día para hacer encajar las mercancías que diariamente se descargan, levantan a tierra, depositan y cargan. En el Plan de Inversiones 2007-2011 se contempla la rehabilitación de la estructura del muelle del Centenario Norte y su nueva pavimentación.

La unidad de negocio de graneles sólidos es la que en mayor grado exige combinar dos necesidades distintas pero compatibles: la economía portuaria y ciudadana, y la calidad de vida del entorno. Esta unidad aporta a la comunidad portuaria y su entorno buena parte de los ingresos generados por el puerto, y varios centenares de puestos de trabajo prácticamente exclusivos, en labores de estiba, limpieza, operación de instalaciones mecánicas, transporte, generación de energía, producción de productos para alimentación animal, producción de biocombustibles, construcción, fabricación de aluminio, minería, etc.

con graneles sólidos; las medidas detalladas en los apartados dedicados a la calidad del aire y a las empresas estibadoras han reducido considerablemente, en especial en el año 2007, dichas molestias. Esto ha mejorado las relaciones del puerto con su entorno rebajando, como consecuencia, las incertidumbres de los transportistas con respecto a la conservación de los tráficos de graneles en el puerto.

Y también el 26 de julio de 2007 se suscribió el acta de recono-

El muelle es como un puzzle que hay que reordenar día tras día para hacer encajar las mercancías que diariamente se descargan, levantan a tierra, depositan y cargan.

Paralelamente, en ocasiones los vecinos de los barrios asentados en las últimas décadas alrededor del puerto han manifestado su preocupación por las molestias percibidas que relacionan con las operaciones

greater degree demands the combination of two different but compatible needs, the economy of the port and of the population, as well as the quality of life of the surrounding area. Moreover, this unit furnishes the port community and its surroundings a fair share of the income produced by the port, as well as hundreds of jobs that are practically exclusive to dock work, clean up, installation and operation of machines, transport, electricity production, production of animal

feed, biofuels production, construction, aluminium production, mining, etc.

At the same time, the people living in the neighbourhoods that have gone up in the last few decades in the vicinity of the port have made known their grievances of their perceived nuisance regarding solid bulk cargo port activity; the measures detailed in the section on air quality and of the Stevedore companies have reduced these grievances consi-

derably, especially in 2007. This has improved the relationship of the port and its surroundings, and consequently reducing the uncertainty of the transport entities with respect to the conservation of the solid bulk cargo traffic.

Also on 26 July 2007, the act of final recognition of the Union Fenosa Generacion's coal handling facility was signed, which was supported by an investment of 2,654,398 euros by the A Coruña Port Authority from the total of 23,621,398 euros. The joint facilities began operations from that moment on: covered conveyor systems, storage facilities, silos, and railway facilities. Other operations begun were the facilities of Tudela Veguín in the San Diego dock, and abandoning the Batería dock.

cimiento final del parque de almacenamiento de Unión Fenosa Generación S. A., que contó con una inversión de la Autoridad Portuaria de A Coruña de 2.654.398 euros del total de 23.621.398, comenzando a operar a partir de ese momento el conjunto de la instalación: sistema de cintas capotadas, parque de almacenamientos, silos y composiciones ferroviarias. También entraron en funcionamiento las instalaciones de Tudela Veguín en el muelle de San Diego, abandonando el muelle de Batería.

The dock is like a big puzzle with needs reorganization day after day in order to accommodate the merchandise that is unloaded on a daily basis, hoisted, deposited and loaded onto the docks.



## \_ \_unidad de negocio de mercancía general

\_La mercancía general ha sobrepasado los 1,3 millones de toneladas, con un crecimiento respecto a 2006 de un 31%. El tráfico de contenedores, inaugurado en el año 2006 con una línea regular, alcanzó en 2007 la cifra de 8.476 TEUs.

### INSTALACIONES

\_La mercancía general se carga y descarga en los muelles de Batería y Calvo Sotelo. Los muelles dedicados a la mercancía general suman 917 metros con un calado entre 5,5 y 10 metros.

La terminal Rías Altas de contenedores (GRI 3.8), en el muelle del Este, consta de dos alineaciones de 100 y 170 metros con más de 10 metros de calado. Como se explica en el apartado de infraestructuras, el 31 de julio de 2007 dieron comienzo las obras de ampliación de la terminal de contenedores, lo que supone un incremento de superficie de 4.500 m<sup>2</sup> aproximadamente.

### ENFOQUE DE GESTIÓN Y RESPUESTA

\_En los últimos años el puerto ha experimentado un incremento espectacular en el segmento de la mercancía general. Así, desde las exiguas 200.000 toneladas del año 1999, se han alcanzado 1.375.375 toneladas en el año 2007, con un incremento del 30,91% respecto a 2006. Este tráfico representa en torno al 9% del total del puerto y un 12% de los ingresos de la Autoridad Portuaria, siendo la cifra de negocio del año 2007 2.371.599 euros, con un incremento del 33,60% respecto a 2006. Asimismo, representa el 50% de las manos de estiba.

El crecimiento viene derivado, fundamentalmente, de los tráficos con forma de presentación convencional relacionados con empresas cercanas





## \_ \_general merchandise business unit

\_The general merchandise figure has surpassed the 1.3 million tonnes mark, with a growth rate of 31% from 2006. Container traffic, which was inaugurated in the year 2006 with established regular shipping lines, reached a figure of 8,476 TEUs in 2007.

### FACILITIES

\_General merchandise is loaded and unloaded on the Batería and Calvo Sotelo docks. The docks are dedicated to general merchandise total 917 meters with a draught of between 5.5 and 10 meters.

The Rías Altas container terminal (GRI 3.8), in the East dock, is made up of two lanes that are 100 and 170 meters long with more than 10 meters of draught. As is explained in the infrastructure section, July 31 of 2007 saw the start of the construction to expand the container terminal, which will increase the surface area in the order of 4,500 m<sup>2</sup>.

### MANAGEMENT AND RESPONSE APPROACH

\_In the last few years the port has gone through a spectacular increase in the general merchandise segment. From a meagre 200,000 tonnes in 1999, to 1,375,375 tonnes having been reached in 2007, which is an increase of 30.91% with respect to 2006. This traffic represents somewhere in the order of 9% of the total for the port and 12% of the income for the Port Authority, which results in an income figure of 2.371,599 euros for the year 2007, which is an increase of 33.60% with respect to 2006, and therefore representing 50% of the loading and unloading dock work.

This growth fundamentally stems from traffic with a conventional appearance and related to companies in the proximity of the port. The response to this growth is a combination of infrastructure considered in the investment plan of 2007-2001, in which the aforementioned East dock extension is found, the ro-ro on the San Diego and Centenario-Sur docks and the surfacing and filling of the San Diego dock ways.

On the other hand, the Container Terminal inaugurated in October 2006, has included a qualitative change in 2007 in the service to potential customers of our port. Such as the existence of regular connections between A Coruña

GRI3.8 Base para incluir información en el caso de negocios conjuntos.

GRI3.8 Basis for reporting on joint ventures.

a nuestro puerto. La respuesta a este crecimiento es un conjunto de infraestructuras contempladas en el plan de inversiones 2007-2011, entre las que se encuentran el mencionado adelantamiento del muelle del Este, las rampas ro-ro en el muelle de San Diego y en el muelle del Centenario-Sur o el relleno en la dársena de San Diego.

Por otro lado, la Terminal de Contenedores inaugurada en octubre 2006, ha inducido en 2007 un cambio cualitativo en el servicio a los potenciales clientes de nuestro puerto. Así, la existencia de conexiones regulares entre A Coruña

y Europa por una parte, y con la fachada mediterránea, por otra, ha facilitado las relaciones comerciales del hinterland coruñés, haciéndolas más competitivas.

Como hechos destacables de 2007 podemos señalar:

— La consolidación de la línea OPDR que une el puerto con Felixtowe (Inglaterra) y Róterdam (Países Bajos), con 125 TEUs/escala.

— El inicio de la línea XPress que une el puerto con Barcelona y, desde ahí, con Extremo Oriente.

## — \_unidad de negocio de pesca

— El puerto de A Coruña está considerado en España como uno de los más importantes dentro del sector pesquero. En el año 2007 se superaron las 31.000 t de pescado comercializado, y el valor de venta del producto se situó cerca de los 105 millones de euros.

Estas cifras vienen a demostrar una de las ventajas de A Coruña: es el mayor precio medio de venta de todas las grandes lonjas gallegas, lo que da una idea de la gran calidad de los productos descargados y vendidos en el puerto.

La fórmula de gestión de la lonja, única en España, a tra-

vés de una concesión <sup>(GRI3.8)</sup> a una sociedad que integra a la mayoría del sector pesquero gallego a través de distintas asociaciones de armadores, subastadores y mayoristas de pescado, ha demostrado ser una apuesta acertada de la Autoridad Portuaria y del propio sector.

El continuo crecimiento de los tráficos pesqueros corrobora este hecho, el cual viene apoyado por la adecuada dirección de la instalación por parte del sector y por el apoyo continuo de la Autoridad Portuaria para dar viabilidad a la explotación de la Lonja.

**GRI3.8** Base para incluir información en el caso de negocios conjuntos.

and other European ports on the one hand, and with the Mediterranean on the other, has facilitated commercial relationships with the Coruña hinterland, making them more competitive.

Two of the most noteworthy for 2007 are shown below:

\_ The consolidation of the OPDR line that unites our port with Felixstowe (England) and Rotterdam

(Netherlands), with 125 TEUs/scale.

\_ The inauguration of the XPress line that joins the port with Barcelona, and from there to the Far East.



## \_ \_fishing business unit

GRI3.8 Basis for reporting  
on joint ventures.

\_The port of A Coruña is considered in Spain as one of the most important within the fishing sector. In 2007 31,000 tonnes of commercialized fish was surpassed, and the commercial value of the product was somewhere in the order of 105 million Euros.

These figures demonstrate one of the advantages of A Coruña: it is the largest average selling price of all of the commercial fish docks in Galicia, which gives us an idea of the superior quality of the products unloaded and sold in the port.

The management formula for the commercial fishing dock,

unique in all of Spain, via a concession (GRI3.8) to a business group that integrates the majority of the Galician fishing sector through various associations of ship owners, auctioneers and wholesalers of fish, has proved to be a winning formula for the Port Authority and of the sector itself.

The continuous growth of fishing traffic substantiates this fact, which is supported by the appropriate management of the facilities by the sector and by the continuous support of the Port Authority in order to give feasibility to the use of the commercial fishing dock.

---

## INSTALACIONES

\_La actividad pesquera en el puerto de A Coruña se desarrolla en dos dársenas principalmente. La primera está constituida por los muelles de Linares Rivas, La Palloza y del Este, y en ella se desarrolla la actividad de descarga, venta, elaboración y comercialización del producto. Destaca dentro de la misma, la presencia de la lonja de Linares Rivas, auténtico centro logístico de comercialización y distribución de la pesca fresca diseñado para favorecer la operativa diaria del sector y adaptado a las características singulares del mismo en nuestro puerto.

La segunda es la dársena de Oza, que sirve de base para la estancia de los buques pesqueros en puerto y las actividades complementarias a esta. La dársena cuenta con locales para armadores, empresas de suministros, talleres, efectos navales y un largo etcétera, que facilitan la preparación del buque previa a su salida y las distintas tareas que se desarrollan como peritrecho, avituallamiento y reparación, entre otras. Para ello, dentro de la dársena se encuentran también diversas instalaciones de varada y suministro de combustible.

Existe un tercer espacio, la tercera línea de concesiones del muelle de San Diego, en la que se asientan las naves de empresas de pesca fresca como Isidro de la Cal-Fresco S.L., El Corte Inglés, Carrefour, Pescarmar (perteneciente al Grupo GADISA) así como frigoríficas y talleres.

En el Plan de Inversiones 2007-2011 se han tomado en consideración el saneamiento integral de la dársena de Oza, la ordenación de sus pantalanes de bajura y la adecuación de las instalaciones pesqueras en la zona de La Palloza.

mulas que le den valor añadido al producto que se comercializa, bien mediante marcas de calidad o bien integrando verticalmente la comercialización. La búsqueda de nuevas fórmulas que permitan optimizar los balances de explotación debe ser una constante por parte de todas las partes implicadas.

---

## RETOS Y FUTURO

\_El sector de la pesca tiene ante sí retos asociados al incremento de los costes de producción derivados principalmente de los elevados precios del gasóleo y de los productos derivados del petróleo. Este hecho, obliga a buscar nuevas fór-

También las sucesivas normativas de tipo sanitario, ambiental y de seguridad que se han ido desarrollando a lo largo de los años, si bien suponen una mejora en las condiciones de trabajo, en la calidad del producto y en el desarrollo sostenible del sector, implican un importante esfuerzo inversor por parte de las empresas implicadas.



Actividades como el desguace de buques deben buscar instalaciones y operativas que permitan el desarrollo de estas labores de forma adecuada, sin suponer una amenaza para el medio marino ni para la seguridad.

Pero es un colectivo luchador (véase páginas 78 y 80), de larguísima tradición, que busca su adaptación y renovación ante los nuevos retos que plantea la sociedad, el mercado y las nuevas normativas, tratando, en definitiva, de abrir claros en las perspectivas de futuro, para mantener una actividad de gran importancia económica y social, no sólo en el entorno de A Coruña, sino en toda Galicia en su conjunto.

---

## FACILITIES

Fishing activity in the port of A Coruña is primarily carried out on two dock ways. The first is comprised of the Linares River dock, the Palloza dock and the East dock, on which the loading and unloading activity is carried out, as well as sales, preparation and merchandising & marketing of the product. Within the group, the Linares Rivas commercial fishing dock is particularly interesting. It is an authentic logistics centre of merchandising and distribution of fresh fish which is designed to facilitate the daily operations of the sector and adapted to the unique characteristics of our port.

The second commercial fishing basin is Oza, which serves as a base for the docking of fishing ships in port and its complementary activities. The basin has premises for ship owners, supply businesses, shops, naval supply stores, head lines, etc., which facilitates ship preparation previous to its departure and the various tasks that are carried out such as stores, provisioning and repairs, among others. To this end, within the basin there are also various slipways and refuelling facilities.

There exists a third space, the third line of concessions of the San Diego dock, in which the fresh fish fishing company warehouses are set up such as Isidro de la Cal-Fresco S.L. El Corte Inglés, Carrefour, Pescamar (belonging to the GADISA group) as well as refrigerators and workshops.

In the 2007-2011 Investment Plan the integrated sewage and drainage system of the Oza basin has been taken into consideration, as well as the organization of the small craft boarding docks and the adaptability of the fishing facilities in La Palloza area.




---

## CHALLENGES AND THE FUTURE

The fishing sector is facing challenges associated with the increasing costs of production stemming primarily from the high costs of diesel fuel and from petroleum derived products. This fact is forcing the fishing industry to look for new formulas that add value to the products marketed and sold, either by seals of quality or by vertical integration marketing, the search for new formulas that can optimize the balance of operations should be a constant by all parties involved.

Con esa intención, en mayo de 2007 la Autoridad Portuaria de A Coruña, en colaboración con Lonja de A Coruña, S.A. participó en la XII Feria náutico-pesquera EXPOMAR 2007, en Burela (Lugo), con el fin de promocionar el puerto y sus infraestructuras.

El sector pesquero del puerto de A Coruña tiene un importante reto pero también una gran oportunidad, en el desarrollo de lo que serán las instalaciones y espacios portuarios del futuro. La cohabitación de la actividad portuaria y pesquera con los

nuevos espacios urbanos debe abrir en los próximos años un importante debate entre los distintos agentes implicados, para que las futuras zonas pesqueras supongan un impulso para la actividad en consonancia con su importancia económica futura.

Also the consecutive sanitary, environmental and security regulations that have been elaborated along the years, if they in fact have resulted in an improvement in the working conditions, in the quality of the product and in the sustainable development of the sector, it involves a tremendous investment effort on the part of the companies involved.

Facilities for activities such as the dismantling of ships should be found as well as the operatives that allow the conducting of this type of work in an appropriate manner, without imposing a security threat or a threat to the marine environment.

But it is a tenacious workforce (see pages 79 and 80), of deep traditions that can adapt and seeks renovation when faced with new challenges that are posed by society, the market and new regulations, intent of opening up new ground with respect to future perspectives in order to carry on with a most important economic and social activity, not only in A Coruña and the surrounding area, but in Galicia as a whole.

With this intention, in May 2007, The A Coruña Port Authority, in collaboration with the 'Lonja de A Coruña, S.A' participated in the XII Fishing and Nautical Fair, EXPOMAR

2007, in Burela (Lugo), whose objective it is to promote the port and its infrastructure.

The fishing sector of the port of A Coruña has a significant challenge before it, but also a great opportunity with respect to the development that will become the port facilities and area in the future. The coexistence of the port activity and the fishing industry with the new urban areas will lead to an important debate between the various entities involved in the next few years, so that the future fishing zones can act as a stimulus for fishing activity in harmony with its important economic future.



## \_ \_unidad de negocio de cruceros

\_En 2007 hicieron escala en el puerto 60 cruceros, lo que permitió a la ciudad de A Coruña recibir 50.261 pasajeros.

---

### INSTALACIONES

\_El puerto de A Coruña cuenta con un muelle de Trasatlánticos, con una longitud de 484 metros y un calado de 11 metros.

---

### ENFOQUE DE GESTIÓN Y NECESIDADES

\_El tamaño de los cruceros aumenta año tras año. En 2007 atracó en el muelle de Trasatlánticos el buque de pasajeros *Navigator of the Seas*, perteneciente a Royal Caribbean Internacional, con más de 3.000 pasajeros a bordo. Esta tendencia obliga a modificar y mejorar los servicios al pasaje prestados tanto directa como indirectamente.

Se observan estrictamente las medidas de seguridad im-

puestas por el código internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, con aislamiento total del muelle de Trasatlánticos cuando hay operación de pasaje, atendándose con regularidad las solicitudes de las empresas de Servicios al Pasaje con respecto a las condiciones de recepción del muelle para los pasajeros, en particular cuando son malas las condiciones meteorológicas.





## \_ \_cruise liner business unit

\_In 2007 60 cruise liners included A Coruña in their Port of Call, which allowed the city of A Coruña to receive 50,261 passengers.

### FACILITIES

\_The port of A Coruña has a Transatlánticos dock, which is 484 meters long and a draught of 11 meters.

### APPROACH ON MANAGEMENT AND NEEDS

\_The sizes of cruise liners continue to increase year after year. In 2007 the cruise liner *Navigator of the Seas* dropped anchor in the Transatlánticos dock, belonging to Royal Caribbean International, with more than 3,000 passengers on board. This trend necessi-

tates the modification and improvements of services to rendered to passengers directly as well as indirectly.

The security measures stipulated by the International Ship and Port Facility Security Code are strictly observed. The Transatlánticos dock is completely isolated from the rest of the port when there is ocean liner passenger activity, and regularly seeing to the requests of the companies that render Services to ocean liner passengers with respect to the reception arrangements of the passenger reception dock, and in particular during bad weather.

## \_ \_unidad de negocio de embarcaciones deportivas

\_La potenciación de negocio de embarcaciones deportivas, que representa solo el 3% de los ingresos del puerto, es una decisión estratégica de la Autoridad Portuaria. El inicio de las obras del Área Náutico De-

portiva de San Antón y la resolución de distintos concursos para la explotación de dársenas y pantalanes durante 2007 son ejemplos de esta apuesta, que combinará la inversión pública y la privada.

---

### INSTALACIONES

\_El puerto de A Coruña cuenta con tres zonas náuticas, el club marítimo el Puntal en la zona de Oza, la dársena de la Marina y las Ánimas.

Como se ha afirmado, el 10 de septiembre se iniciaron las obras de la mayor área náutica del puerto de A Coruña con casi 700 amarres, las cuales se desarrollarán a lo largo del año 2008.

---

### ENFOQUE DE GESTIÓN

\_Las instalaciones portuarias que, por circunstancias del tráfico, han quedado obsoletas, se están reconvirtiendo en instalaciones náuticas y deportivas. De esta forma se recuperan espacios degradados y se abre la ciudad al mar, potenciando el deporte náutico y un turismo de calidad. No obstante, la adecuada gestión de los residuos

procedentes de las embarcaciones es imprescindible para el crecimiento de esta unidad de negocio. Según recientes estudios<sup>XL</sup> de GESAMP, las pequeñas embarcaciones de recreo son responsables de más de 53.000 t/año de vertidos de hidrocarburos en todo el mundo, con la consiguiente degradación ambiental.



## instalaciones\_facilities

| CONCESIONARIO/CONCESSION (ENTITY)                                                  | ESLORAS/LENGTH OF VESSELS |     |     |     |     |    |    |    |    | TOTALES/TOTALS |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----------------|
|                                                                                    | 4                         | 6   | 8   | 10  | 12  | 15 | 18 | 20 | 30 |                |
| CLUB MARÍTIMO OZA O PUNTAL<br>CLUB MARÍTIMO OZA O PUNTAL                           |                           | 171 | 182 |     |     |    |    |    |    | 353            |
| DÁRSENA DEPORTIVA DE A CORUÑA, S.A.<br>DÁRSENA DEPORTIVA DE A CORUÑA, S.A.         |                           |     | 106 | 106 | 86  | 34 | 12 |    | 8  | 352            |
| COMERCIAL INTERNACIONAL<br>COMERCIAL INTERNACIONAL                                 |                           | 42  | 88  |     |     |    |    |    |    | 130            |
| R. C. NÁUTICO DE LA CORUÑA<br>R. C. NÁUTICO DE LA CORUÑA                           |                           | 66  | 44  |     |     |    |    |    |    | 110            |
| AUTORIDAD PORTUARIA<br>PORT AUTHORITY                                              | 35                        | 150 |     |     |     |    |    |    |    | 185            |
| FOMENTO DE INICIATIVAS DE GALICIA, S.L.<br>FOMENTO DE INICIATIVAS DE GALICIA, S.L. |                           | 82  | 291 | 221 | 91  | 8  |    | 7  |    | 700            |
| MARINA SECA, S.L.<br>MARINA SECA, S.L.                                             |                           |     |     |     |     |    |    |    |    |                |
| TOTAL NÚMERO DE EMBARCACIONES<br>TOTAL NUMBER OF VESSELS                           | 35                        | 511 | 711 | 327 | 177 | 42 | 12 | 7  | 8  | 1.830          |

## \_ \_sports vessels business unit

\_The strengthening of the sports marina business, which only represents 3% of the port's income, is a strategic decision made by the Port Authority. The commencement of construction of the San Antón Marina (Área Náutico Deportiva de San Antón) as a result of various competitions for the exploitation of the dock ways and the boarding docks during 2007 was exemplary of this bet which combines both public and private investment.

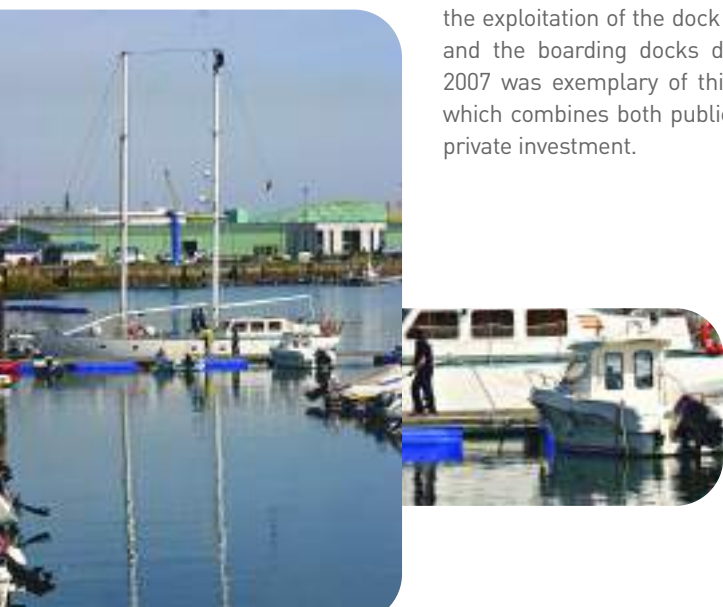
### FACILITIES

\_The port of A Coruña has three marina areas, the Puntal maritime club in the Oza area, and the docks of la Marina and Las Ánimas.

As has already been confirmed, on 10 September the construction began on the largest sports marina area in A Coruña with almost 700 moorings, which will be developed during 2008.

### MANAGEMENT APPROACH

\_The port facilities that, due to traffic, have become obsolete, are being reconverted into marine and sports facilities. In this way, deteriorated and unused spaces are recovered, and the city is opened to the sea, strengthening the quality of marina sports and tourism. Nevertheless, the proper management of the waste from these vessels is absolutely necessary for the growth of this business unit. According to recent studies<sup>XL</sup> from GE-SAMP, small recreational crafts are responsible for more than 53,000 tons of the world's hydrocarbon spills per year, which results in the following environmental degradation.



## \_asegurando el servicio

\_En esta sección se trata de cómo enfrentamos nuestro compromiso de prestación de servicios.



## \_ \_protección portuaria

\_Durante 2007 se llevaron a cabo una serie de actuaciones en las instalaciones portuarias para adecuarlas a los planes de protección exigidos en la normativa de aplicación<sup>XU</sup> en el tráfico internacional de los siguientes tipos:

\_ buques de pasajes,

\_ buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 GT,

\_ unidades móviles de perforación en mar abierto.

En los muelles no otorgados en régimen de autorización o concesión, Trasatlánticos, Batería, Calvo Sotelo, Centenario y San Diego, las medidas adoptadas e instaladas en los mismos son las siguientes:

\_ control de accesos de camiones, vehículos ligeros y peatones, en toda la zona perimetral del puerto,

\_ sistemas de seguridad a aplicar en dicha limitación perimetral,

\_ protocolos a seguir con los sistemas a instalar, dependiendo del sistema de protección 1, 2 ó 3.

Todos los accesos son controlados por barreras con lector de matrículas. Estas barreras son dobles o sencillas según su situación y sistema de protección pudiendo actuar como esclusas para impedir la entrada o salida simultánea de dos o más vehículos. Los accesos peatonales se activan por



medio de tarjetas que facilitan el paso a través de los tornos peatonales. También tienen control todos los accesos a través de cámaras de vídeo vigilancia, y disponen de interfonos, en ambas direcciones, para comunicar cualquier incidencia que se subsanaría desde el control de accesos principal.

El sistema de seguridad perimetral consiste en un sistema de barreras de infrarrojos que cierra todo el perímetro indicando en la entrada principal la presencia de cualquier elemento extraño.

Con independencia de este control y cierre perimetral, los muelles de Trasatlánticos, Batería, Calvo Sotelo, Centenario y San Diego tienen unos cierres

## \_assuring services

\_This section deals with facing our commitment of rendering services.

## \_ \_port protection

\_In 2007, a series of acts were carried out regarding the port facilities to adapt them to the protection plans demanded by the application<sup>xli</sup> norms of international traffic of the following types:

- \_ passenger liners,
- \_ cargo ships with a gross tonnage of 500 GT or higher,
- \_ deep Sea oil drilling platforms.

On the docks not authorized by the regime of authorization or concession such as, the Transatlánticos dock, Batería, Calvo Sotelo, Centenario and San Diego, the measures that have been adopted and in practice on these same docks are as follows:

que los aíslan, en caso necesario, del resto de las instalaciones portuarias. Estos cierres consisten en unas vallas compuestas por tubos de acero inoxidable de 43 mm de diámetro, 2500 mm de altura separados entre sí 110 mm. Las salidas se

efectúan a través de esclusas y se dispone de un portalón de 15 m de ancho para permitir el paso de las grúas móviles.

En referencia al tráfico de pasaje, la Estación Marítima está equipada con dos equipos de inspección por rayos X, arco de seguridad con el mismo fin y equipo portátil para detectar la presencia de explosivos en vehículos.



## \_ \_sistematización de la calidad



\_La Autoridad Portuaria de A Coruña tiene entre sus líneas estratégicas una política de calidad basada en la fidelización de sus clientes con acciones encaminadas a mejorar la eficiencia de sus infraestructuras materiales y recursos humanos.

Durante 2007 se han realizado actividades de mejora de la Calidad, cumpliendo el objetivo operativo de la certificación del sistema de calidad en base a la norma ISO 9001:2000.



Es de destacar el alto nivel de implicación y compromiso de la organización a fin de cumplir con los requisitos establecidos en la norma de referencia UNE:EN:ISO 9001:2000, los requisitos de los clientes y demás requisitos, donde se ha podido evidenciar que para la Autoridad Portuaria de A Coruña, lo más importante es prestar servicios de calidad que respondan a las expectativas de los clientes, y como resultado se ha obtenido la certificación de

\_ access control for trucks, vehicles and pedestrian access in the entire port perimeter area,

\_ a security system set up in the above-mentioned perimeter area,

\_ protocols to follow along with installation systems, depending on the protection system 1, 2, or 3.

All access points are controlled by barriers and have license plate scanners. These barriers are double or single, depending on the situation and the protection system, which can act as locks simultaneously impeding the entrance and exit of two or more vehicles. Pedestrian access is activated by an ID card system that facilitates entry through the pedestrian walk-

ways. In addition, all of the access points are controlled by video surveillance camera and have a two way intercom system to be able to communicate any incident or problem that needs to be rectified from the main access control centre.

The premises security system consists of a system of infrared barriers that enclose all of the parameters which indicate the presence of any foreign entity at the main entrance.

Independently of this control and premises enclosure, the docks of Trasatlánticos, Batería, Calvo Sotelo, Centenario and San Diego have their own enclosures, which isolate them, if necessary, from the rest of the port facilities. These enclosures consist of gates made from stainless steel tubes of 43 mm in diameter, and 2500 mm in height separated by 110 mm each. Exiting is carried out through locks that have a heavy 15 m thick gate to allow for the passing of mobile cranes.

With reference to passenger traffic, the Maritime station is equipped with two types of x-ray inspection equipment, a security arch with the same objective, and portable equipment to detect the presence of explosives in vehicles.

su sistema de gestión de la calidad, con la confirmación del alcance "Prestación de servicios portuarios. Gestión del dominio público. Servicio de vigilancia y seguridad. Gestión y mantenimiento de las ayudas a la navegación, infraestructuras e inversiones portuarias", y con la normativa de referencia ISO 9001:2000.

Alcanzado este objetivo, cumplir una norma voluntaria ISO 9001:2000 conlleva el mantenimiento del sistema de calidad, utilizando para ello las herramientas de control y seguimiento, como son las auditorías internas y externa de comprobación para la conservación de la certificación. Para ello el sistema dispone de un control basado en objetivos estratégicos y operativos con indicadores de

calidad internos y los propios del Cuadro de Mando Integral de la organización.

En el plan de formación está prevista la realización de cursos de actualización a los auditores internos y a los administrativos sobre el análisis y seguimiento de la documentación del sistema de calidad.



## \_ \_quality systematisation

\_One of the points within the A Coruña Port Authority's strategy is a quality policy based on customer loyalty with actions aimed at the improvement of efficiency of infrastructure matters and human resources.

During 2007, improvement activities of Quality have been carried out, and therefore complying with the operational objectives of the Quality System certification based on the norm ISO, 9001:2000.



The high level of implication and commitment is noteworthy of the organization with the objective of complying with the established requisites in the referenced norm UNE:EN:ISO 9001:2000, customer requirements and other requirements, where it has been proven that, for the Port Authority, what is most important is to render quality service that meet the expectations of the customers, and as a result, has received the Quality Management System certification, which is confirma-

tion of the objective "To render Port services, Management of the public domain, Security services, Management and maintenance of navigation infrastructure and Port aide and investments", making reference to ISO norm 9001:2000.

Having reached this objective, that is to say, to meet the voluntary norm ISO 9001:2000, it is made compulsory and entails the maintenance of the Quality Control System using the tools of control and tracking, as are

the internal and external audits checks for the preservation of the certification. To this end, the system has a control based on strategic and operational objectives with internal quality indicators as well as the ones pertaining to the Balanced Scorecard of the organisation.

In the training plan, update training for internal auditors and administrators is planned, and for the administrators, the analysis and tracking of quality system documentation.



## \_ \_evaluación de proveedores

\_ El procedimiento P-7.4.3. del sistema de gestión de calidad de la Autoridad Portuaria de A Coruña establece los criterios de evaluación de proveedores, entre los que se encuentran:

- \_ la calidad, entendida como cumplimiento de las especificaciones definidas,
- \_ el nivel de servicio en cuanto a rapidez, eficacia y flexibilidad en las entregas y la disponibilidad,
- \_ el factor del precio,
- \_ la capacidad financiera y tecnológica del proveedor,
- \_ las referencias y reclamaciones de clientes,
- \_ los resultados del seguimiento de los proveedores

y los grados de demérito que se pudieran derivar de dicho seguimiento,

\_ otros factores que pudieran determinar o condicionar la elegibilidad de nuestros suministradores.



## \_ \_supplier evaluation

\_In proceeding P-7.4.3 of the quality management system of the A Coruña Port Authority, the evaluation criteria for suppliers is established, of which are found the following:

\_ quality, understood as meeting the defined specifications,

\_ the level of service, with respect to expediency, efficiency, and flexibility in deliveries and availability,

\_ the price factor,

\_ the financial and technological capacity of the supplier,

\_ customer references and claims,

\_ the results of supplier tracking and the degrees of shortcomings that can come from this tracking,

\_ other factors which may determine or condition the eligibility of our suppliers.

# nuevos rumbos

UN SEXTO E IMPORTANTÍSIMO GRUPO DE INTERÉS ENTRA EN CONSIDERACIÓN: LAS GENERACIONES FUTURAS. LA AUTORIDAD PORTUARIA HA TRABAJADO Y TRABAJA PARA DAR RESPUESTA A SUS NECESIDADES Y EXPECTATIVAS, Y EXPLICA EN ESTE APARTADO DE QUÉ MANERA SE HAN CONCEBIDO LOS NUEVOS PUERTOS INTERIOR Y EXTERIOR, CÓMO SE HAN PLANIFICADO, CÓMO SE CONSTRUYEN Y CÓMO GESTIONAMOS LAS INCERTIDUMBRES DE UN CAMBIO CLIMÁTICO INCUESTIONABLE.

## 11\_1 \_cambio climático

### 11\_

\_El artículo 4b de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático establece que España, como Estado miembro, debe implementar medidas concretas para adaptarse al ascenso del nivel del mar y demás efectos del cambio climático en las zonas costeras. Estas medidas son definidas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio

Ambiente, a través de la Oficina Española del Cambio Climático, y entre ellas está la definición de estrategias frente al cambio climático en la costa.

La Autoridad Portuaria de A Coruña, tanto como responsable de la provisión de servicios e infraestructuras en las dársenas de A Coruña (puerto interior), como en las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira



## \_climate change

## new courses

A SIXTH AND VERY IMPORTANT  
STAKEHOLDER THAT MUST BE  
CONSIDERED: FUTURE GENERATIONS.  
THE PORT AUTHORITY HAS WORKED AND  
CONTINUES TO WORK TO FIND ANSWERS  
TO CURRENT AND FUTURE NEEDS AND  
EXPECTATIONS, AND EXPLAINS IN THIS  
SECTION THE MANNER IN WHICH THE  
NEW OUTER AND INNER PORTS HAVE  
BEEN CONCEIVED, HOW THEY HAVE BEEN  
PLANNED, HOW THEY ARE BUILT, AND  
HOW TO MANAGE THE UNCERTAINTIES  
OF THE UNQUESTIONABLE FACT OF  
CLIMATE CHANGE.

Article 4b of the United Nations Framework Convention on climate change establishes that Spain, as member State, must implement concrete measures to adapt itself to the rise in sea level and other effects of climate change in its coastal areas. These measures are defined by the General Direction of Quality and Environmental Evaluation of the Ministry for the Environment, through the Spanish office on climate change, and within them is the definition of strategies on combating climate change in coastal areas.

The A Coruña Port Authority, as the responsible party for providing services and infrastructure in the docking areas of A Coruña (inner port), as well as the new port facilities in Punta Langosteira (outer port), is conscious of the estimated effects that climate change may produce on the Galician coasts, and specifically on the strip of coast situated between Estaca de Bares and Fisterra.

(puerto exterior), es consciente de los efectos estimados que el cambio climático puede producir en la costa gallega y, concretamente, en la franja costera situada entre Estaca de Bares y Fisterra.

Se sabe que un aumento del nivel del mar puede producir inundación, erosión costera, aumento de la intrusión salina y pérdida de humedales costeros; un aumento de la temperatura del agua del mar, consecuencia comprobada también del cambio climático puede conducir a cambios en el sistema circulatorio y al aumento de las proliferaciones de algas, y se ha detectado un incremento de temperatura significativo en aguas oceánicas y de la plata-

forma del Cantábrico, y también en aguas costeras de Galicia. La temperatura superficial del mar ha aumentado en A Coruña, tras 13 años de observaciones, una media de 0,53 °C cada diez años.

Además, una variación en el oleaje puede dar lugar a importantes cambios en los procesos de erosión costera, formas de las playas o pérdida de la funcionalidad y estabilidad de obras marítimas. Este último punto suscita especial preocupación de la Autoridad Portuaria de A Coruña. En términos generales, el nivel del mar ha venido aumentando globalmente en el mundo entre 1961 y 2003 con una tasa media de  $1,8 \pm 0,5$  mm/año, aunque con importantes diferencias re-

gionales. En España los datos disponibles indican que el nivel del mar ha aumentado en el norte de la península, durante la segunda parte del siglo XX, entre 2 y 3 mm/año. Las proyecciones futuras de elevación del nivel medio del mar en España, para el horizonte del año 2050, dan un valor mínimo de 15 cm, en consonancia con los órdenes de magnitud señalados en el Cuarto Informe de Evaluación del IPCC.

En concreto, los registros obtenidos por el mareógrafo del Instituto Español de Oceanografía situado en el muelle Calvo Sotelo (Estación Coruña 200/030 del PSMSL) revelan un aumento del nivel del mar de 2,51 mm/año durante el periodo 1943-2001.



Mareógrafo de A Coruña  
(Estación 200/030  
del PSMSL)

A Coruña tide gauge  
(Station 200/030  
of the PSMSL)



It is well known that a rise in the sea level can produce floods, coastal erosion, an increase in the intrusion of salinity and the loss of coastal wetlands; the rise in temperature of seawater, a consequence that has been proved to be the result of climate change, may produce changes in the ocean current system, which may increase the proliferation of algae and a significant increase

in temperature has been detected in the ocean waters in the Cantabric shelf, and also in the coastal waters of Galicia. The surface temperature of the sea has increased in A Coruña an average of  $0.53^{\circ}$  Celsius every 10 years.

In addition, a variation in the tides and swells can result in important changes in the coastal erosion processes, sha-

pe of the beaches or loss of functionality and stability of maritime work. This last point is particularly worrisome for the A Coruña Port Authority. In general terms, the sea level has generally been rising on a global scale between 1961 and 2003 with an average rate of  $1.8 \pm 0.5$  mm/year, although with important regional differences. In Spain, the available data indicates that the sea level has risen in the north of the peninsula, during the second part of the 20<sup>th</sup> century, between 2 and 3 mm per year. Future predictions of the average rise in sea level in Spain, projected for the year 2050, gave a minimum value of 15 cm, in tandem with the figures shown in the Fourth Evaluation Report from the Intergo-

vernmental Panel on Climate Change IPCC.

Specifically, the data registered by the tide gauge of the Spanish Institute of Oceanography, located in the Calvo Sotelo dock (Coruña station 200/030 of the Permanent Service for Mean Sea Level [PSMSL]) revealed an increase in the sea level of 2.51 mm a year during the period of 1943 to 2001.



## \_ \_efectos en las obras marítimas de Galicia<sup>XLII</sup>

\_ En la costa Gallega se ha observado una marcada influencia del cabo Fisterra en la magnitud y tendencia de las variables más relevantes del clima marítimo (altura de ola significativa  $H_s$ , periodo medio, dirección, régimen extremal del oleaje, en concreto altura significativa de 50 años de periodo de retorno  $H_{sT50}$ , regímenes medios y extremos de marea, etc.), estimándose un clima marítimo más riguroso en las Rías Altas que en las Bajas: la energía del oleaje tiende a aumentar, especialmente para los eventos extremos, (estimados mediante  $H_{sT50}$ ), entre Estaca

de Bares y Fisterra. Los posibles efectos en las obras marítimas gallegas en esta zona pueden suponer importantes cambios en el rebase de las obras, tanto en estructuras en talud como la del dique de abrigo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, como en estructuras verticales. Se ha obtenido que tanto las variaciones en el nivel medio así como en la altura de ola significativa del oleaje incidente en el dique, pueden producir variaciones significativas en el rebase.

También se ha puesto de manifiesto que el cambio climático puede acarrear importantes consecuencias en cuanto a la estabilidad de los diques se refiere, de forma que si se produce un aumento del nivel medio del mar, el tamaño de las piezas que componen una obra deberá aumentar para

## — effects of the maritime construction in Galicia<sup>XLII</sup>

mantener los criterios de estabilidad. En el caso de la costa gallega, en los diques muy expuestos al oleaje exterior, como el dique de abrigo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira o el dique de abrigo Barrié de La Maza, las variaciones podrían alcanzar, considerando como año objetivo el año 2050, incluso el 50%.

No obstante, en Punta Langosteira y dada la magnitud de la infraestructura, diseñada para una ola de altura significativa de 140 años de periodo de retorno, con una profundidad de cimentación de -40 m, una cota de coronación de +25 m y un manto principal compuesto por bloques de hormigón de 150 t (véase página 296), no se estima que la modificación del clima marítimo produzca efectos relevantes sobre la infraestructura.

On the coasts of Galicia, a noticeable influence has been observed in the Cape of Fisterra in magnitude and tendency of the most relevant variables of the maritime climate (significant  $H_s$ , wave height, average period, direction, extreme wave patterns, in particular a significant height of a 50 year return period  $H_{sT50}$ , average and extreme tidal patterns, etc, and estimating a more rigorous maritime climate in the Rías Altas than in the Rías Bajas: there is an increase in the trend of tidal energy, especially with respect to extreme events, (estimates derived from  $H_{sT50}$ ), between Estaca de Bares and Fisterra. The possible effects of the maritime construction in the area may imply important changes in limits of the project, from the rubble foundation and breakwater of the new port facilities in Punta Langosteira, to vertical structures. Variations in the average level as well as in the significant wave height of the ti-

dal patterns affecting the dyke have been obtained and may produce significant variations in the limits. It has also been demonstrated that the climate change may entail important consequences with respect to the stability of the referred levees, in such an extent that if an average increase in the sea level were to occur, the size of the components that make up the construction must be increased to maintain the stability criteria. In the case of the coasts of Galicia, the dykes that are particularly exposed to exterior swell conditions, such as the levee of the new port facilities in Punta Langosteira or the levee in Barrié de La Maza, these variations could possibly reach up to 50%, considering the target year of 2050.

Nevertheless, the new port facilities in Punta Langosteira, given the magnitude of the infrastructure, which is designed for waves of a significant height and a return period of 140 years, with a cement-based -40 m deep, and a maximum surface height of +25 m and a base made up of 150 tonne concrete blocks (see page 297), it is not estimated that the modification of the maritime climate will produce relevant effects on the infrastructure.

## \_ \_emisiones de gases de efecto invernadero

**GRI EN16\_** Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.

**GRI EN17\_** Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.

\_Se ha efectuado una estimación sobre las emisiones de GEIs de la Autoridad Portuaria de A Coruña como consecuencia de las actividades desarrolladas por esta, principalmente debidas a las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de las calderas de los edificios de la Autoridad Portuaria de A Coruña y las emisiones de la flota de vehículos y embarcaciones de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Las emisiones de CO<sub>2</sub> se han obtenido mediante la aplicación de los procedimientos de cálculo del World Resources Institute y del WBCSD, como se explica en el apartado de metodologías de cálculo (GRIEN16).

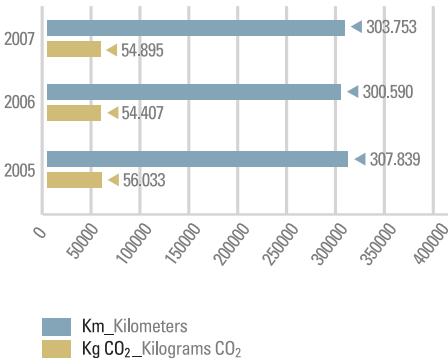
Los valores de emisiones de la flota de vehículos de la Autoridad Portuaria de A Coruña,

donde se ha discriminado la cilindrada de los vehículos y el combustible empleado (gasolina o diesel), así como los valores de las emisión de CO<sub>2</sub> causadas por la combustión de Gasoleo C se adjuntan en los gráficos de esta página.

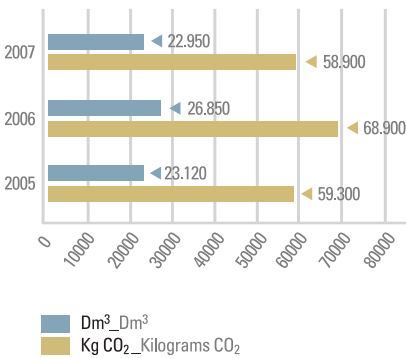
Para la estimación de la emisión total no se ha tenido en cuenta el consumo de Gasoleo B de las embarcaciones de la Autoridad Portuaria de A Coruña, pues su empleo ha sido muy limitado.

Otras fuentes indirectas de emisión de GEIs son aquellas producidas por los desplazamientos del personal de la Autoridad Portuaria de A Coruña (GRIEN17), y el consumo de energía eléctrica en el recinto portuario; para la conversión

emisiones de la flota de vehículos de la  
Autoridad Portuaria de A Coruña\_emissions  
by the fleet of vehicles of the A Coruña Port  
Authority



emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de  
calderas\_emissions of CO<sub>2</sub> coming from  
heating boilers



## desplazamiento del personal de la Autoridad Portuaria\_movement of personnel of the Port Authority

|                                    | 2005    |                    | 2006    |                    | 2007    |                    |
|------------------------------------|---------|--------------------|---------|--------------------|---------|--------------------|
|                                    | KM      | Kg CO <sub>2</sub> | KM      | Kg CO <sub>2</sub> | KM      | Kg CO <sub>2</sub> |
| CARRETERA<br>Motorway              | 11.128  | 2.114              | 48.294  | 9.176              | 60.222  | 11.442             |
| AVIÓN < 1.600 KM<br>Air < 1,600 KM | 141.250 | 16.950             | 261.470 | 31.588             | 271.075 | 32.529             |
| AVIÓN > 1.600 KM<br>Air > 1,600 KM | 35.002  | 3.850              | 320.220 | 35.224             | 319.257 | 35.118             |
| TOTAL<br>TOTAL                     | 187.380 | 22.914             | 629.984 | 75.988             | 650.554 | 79.089             |



GRI EN16 \_Total direct and indirect greenhouse gas emissions by weight.

## \_ \_emissions of greenhouse gases

An estimate on the emissions of greenhouse gases has been carried out by the A Coruña Port Authority as a consequence of the activities carried out by the Authority, due to the emissions of CO<sub>2</sub> in particular, stemming from the heating boilers of the buildings of the A Coruña Port Authority as well as the emissions of the fleet of vehicles and other seagoing vessels from the A Coruña Port Authority. The CO<sub>2</sub> emissions have been obtained via the application of the procedures of calculation from the World Resources Institute, and from WBCSD, just as it is explained

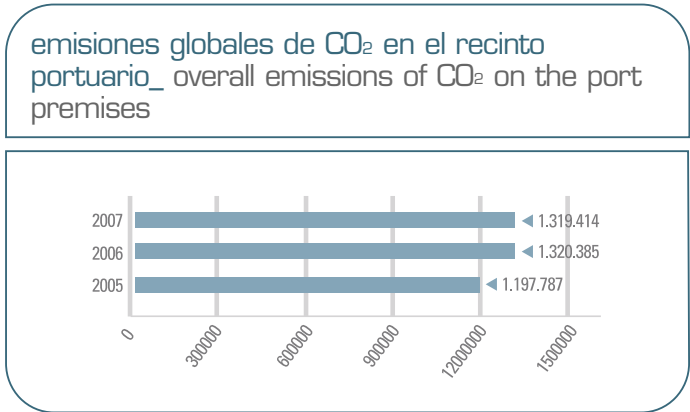
in this section on methodologies of calculation (GRIEN16).

The figures for the emissions by the fleet of vehicles of the A Coruña Port Authority, where the vehicles have been categorized by cylinder size, as well as by fuel type (gasoline or diesel) and the figures for the emissions of CO<sub>2</sub> caused by the combustion of C-grade heating oil (C-grade diesel) have been compiled in the graphs on the previous page.

With respect to the total emissions estimates the consumption of B-grade diesel

consumo de energía eléctrica en el recinto  
en el recinto portuario\_electricity consumption  
on the port premises

|                     | 2005      | 2006      | 2007      |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| kWh                 | 2.687.157 | 2.843.250 | 2.857.055 |
| CO <sub>2</sub> (t) | 1.059,54  | 1.121,09  | 1.126,53  |



GRI EN29. Impactos ambientales significativos del transporte de productos y otros bienes y materiales utilizados para las actividades de la organización, así como del transporte de personal.

de kWh a emisión de CO<sub>2</sub> en 2005 se ha empleado un factor de conversión de 394,298 gr CO<sub>2</sub>/kWh, recomendado para España por la Agencia Internacional de la Energía (GHG Protocol, véase página 322). A falta de otros factores recomendados, se ha emplea-

do el mismo para los años 2006 y 2007. Las emisiones globales de CO<sub>2</sub> procedentes de actividades o servicios prestados en el recinto portuario de A Coruña o de desplazamientos del personal de la Autoridad Portuaria

(GRIEN29) se reflejan en el gráfico de esta página. El consumo de energía eléctrica en el recinto portuario representó un 88% en 2005, un 85% en 2006 y también un 85% en 2007 del total de las emisiones producidas.



convert from kWh to CO<sub>2</sub> emissions in 2005 a conversion factor of 394,298 grams of CO<sub>2</sub>/kWh was used, recommended for Spain by the International Energy Agency (GHG Protocol, see page 323). Due to the lack of other recommended factors, the same conversion factor has been used for 2006 and 2007.

from small seagoing crafts belonging to the A Coruña Port Authority have not been considered since its use has been very limited.

Other indirect sources of emissions of greenhouse gases (GHG) are those produced by the movement of personnel from the A Coruña Port Authority (GRIEN17), and the consumption of electric energy on port premises; in order to

The overall emissions of CO<sub>2</sub> stemming from activities and services rendered in the premises of the Port of A Coruña or from the movement of personnel of the Port Authority (GRIEN29) are shown on the previous page.

Electricity consumption on the port premises, represented 88% in 2005, 85% in 2006 and in 2007 of all of the total emissions produced.

**GRI EN17**\_Other relevant indirect greenhouse gas emissions by weight.

**GRI EN29**\_Significant environmental impacts of transporting products and other goods and materials used for the organization's operations, and transporting members of the workforce.

## \_planificación física



\_La planificación de los espacios portuarios del puerto exterior, se está llevando a cabo dentro del contexto global de la ordenación territorial de la que es subsidiaria, garantizando no sólo una correcta funcionalidad y operatividad de las propias instalaciones en sí, sino también una ordenación del territorio racional y sostenible con adecuadas interrelaciones con el exterior (planificación y ejecución de accesos viarios, ferroviarios y desarrollos industriales asociados al nuevo puerto).

También están en proceso de planificación los traslados de los operadores de graneles sólidos y líquidos que, de forma

paulatina, se irán desplazando al puerto exterior a partir de su puesta en servicio.

Por todo ello, es preciso contar con las herramientas de planificación previstas en la legislación (GRI 4.11) vigente que permitan estos cambios de utilización.

## \_ \_nuevos usos del suelo

\_Durante el año 2007 se llevaron a cabo diversas modificaciones de los documentos de planificación actualmente vigentes, que permiten dar respuesta al Convenio Urbanístico suscrito en Octubre de 2004 entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña, para la or-

denación urbanística de determinados terrenos del puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, y que a su vez contribuirá a impulsar la financiación de parte de las obras del nuevo puerto exterior en Punta Langosteira, en el municipio de Arteixo.

11\_2

## \_planning of physical space

\_The planning of the physical spaces of the outer port, which are being carried out within a global context of territorial organization, of which it is a subsidiary, guarantees not only the correct functionality and operation of the facilities themselves, but also of the rational and sustainable territorial organization

property interrelated with the Outer (planning and execution of access ways, railways, and the associated industrial development to the new port).

Also in the planning stages, is the moving of solid bulk cargo and liquid bulk cargo operators that will gradually be moving

to the outer port after it is put into service.

To this end, it is necessary to count on the planning tools contained in the legislation (GRI 4.11) in force that allow for these changes in use.

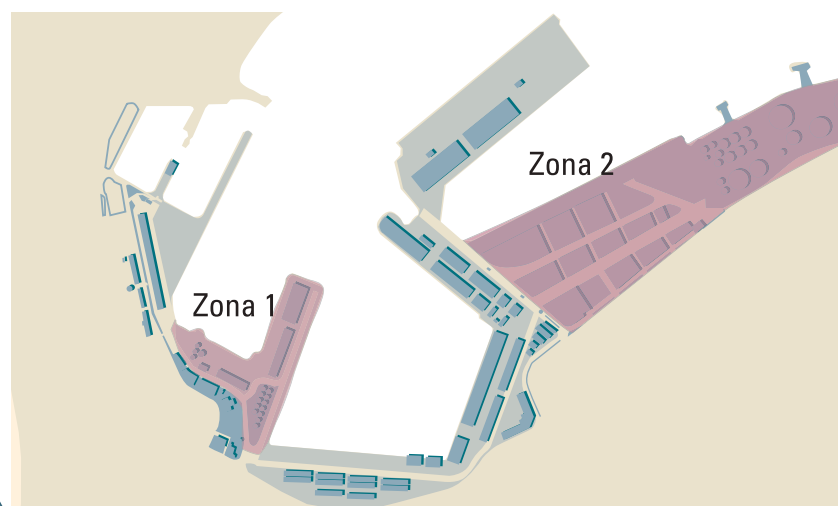
## \_ \_new uses for the area

\_During 2007 various modifications to the current planning documentation in force was carried out that allowed for answers to the agreement on Urban Development subscribed in October 2004 between the Ministry of Development and the A Coruña City

Council, for the urban organization of specific areas in the Port of A Coruña and of the San Diego train station, and in turn will contribute to the financing of part of the project of the new outer ports in Punta Langosteira, in the Municipality of Arteixo.

GRI 4.11. Explanation of whether and how the precautionary approach or principle is addressed by the organization.

figura 1\_figure 1



**Zonas de actuación reflejadas en el "Convenio para la Reordenación Urbanística de Determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego", vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, firmado en Octubre de 2004 entre el Ayuntamiento de A Coruña y el Ministerio de Fomento**

Areas of intervention that are reflected in the "Agreement for the Urban Reorganization of specific areas of the Port of A Coruña and of the San Diego Train Station", connected to the improvement of city's urban infrastructure and of the construction of new port facilities in Punta Langosteira, signed in October of 2004 between the A Coruña City Council and the Ministry of Development

En el Convenio Urbanístico suscrito entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña se establecen las obligaciones de las partes firmantes, siendo el Ayuntamiento de A Coruña el encargado de la redacción de un Plan Director que contenga una ordenación indicativa y no vinculante para el ámbito y su zona urbana de influencia, con el objeto de proponer soluciones de integración y mejora de la estructura urbanística, de mejora de la calidad del medio urbano, favoreciendo la continuidad e interrelación entre la ciudad, el puerto y el mar y proponiendo nuevos espacios para la vida cívica, atendiendo además a los objetivos de que pueda mantenerse la actividad portuaria en el puerto actual y de materializar de la forma más idónea los aprovechamientos urbanísticos previstos en el convenio. Este Plan ha sido redactado por el arquitecto urbanista D. Joan Busquets.

La planificación de los espacios portuarios se lleva a cabo mediante la redacción de diversos documentos de planificación regulados en la legislación portuaria vigente, en los que intervienen administraciones con competencia en la materia. Así pues, no es sólo a la Autoridad Portuaria de A Coruña a la que corresponde la potestad de redacción y aprobación de los documentos de planificación, sino que, según los casos, se produce la intervención de otras administraciones, pudiendo ser estas las que proceden a la aprobación de los distintos documentos.

El primer documento de planificación que es preciso redactar, en lo que se refiere a la planificación física de la zona de servicio portuaria, es el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios<sup>XLIII</sup> (PUEP). Dicho plan es elaborado por la Autoridad Portuaria y tras un proceso de información pública y oficial, aprobado por el Ministro de Fomento.





The planning of the port areas is carried out by the drafting of various planning documents regulated by the port legislation in force, in which administering bodies with authority on the subject take part. It is therefore not only the A Coruña Port Authority which has the power and authority of drafting and approving the planning documents, but rather, according to the case, other administering bodies take part, which can be these

that go on to approve the various documents.

The first planning document that is necessary to draft, which refers to the physical planning of the port service area, is the Plan of Use of Port Space<sup>XLIII</sup>. This plan is elaborated by the Port Authority, and after a process of public and official information, it is approved by the Ministry of Development.

In the Urban Agreement between the Ministry of Development and the City Council of A Coruña, the obligations of the signing parties is established, being the A Coruña City Council who is in charge of drafting a Plan of Orientation which contains a non-binding indicative arrangement for the area and its metropolitan zone of influence. The objective is to propose integration solutions and urban structural improvements, improvements in quality of the urban environment, favouring the continuity and interrelation between the city, the port, and the sea, as well as creating new spaces for urban life, with particular emphasis on the goals which allow for port activity to remain in the current port and to bring about the urban use stated in the agreement in the most ideal way. This plan has been drafted by the urban architect D. Joan Busquets.



La Autoridad Portuaria de A Coruña cuenta en la actualidad con un Plan de Utilización aprobado por Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999,

donde ya se preveía la necesidad de la futura ampliación de las instalaciones portuarias, y se incluía como zona de servicio una franja terrestre comprendida entre la Punta Langosteira y la Punta del Pelón.

rios del puerto de A Coruña. Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, aprobada inicialmente por el Consejo de Administración del puerto de A Coruña el 20 de julio de 2006.

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la ley<sup>XLIV</sup>, ha sido preciso proceder a la modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del puerto de A Coruña, para recoger las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en Arteixo, lo que ha llevado a la redacción de la Modificación nº 1 del Plan de Utilización de los Espacios Portua-

En él se asignan los diferentes usos que existirán en la zona de servicio portuaria de la nueva dársena, distinguiendo fundamentalmente entre usos comerciales (graneles sólidos y líquidos, sin perjuicio de la posible existencia de mercancía general) y uso complementario de los anteriores para actividades relacionadas fundamentalmente con el uso comercial.

El Ministerio de Fomento delimitará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios ..., los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios<sup>XLIV</sup>.

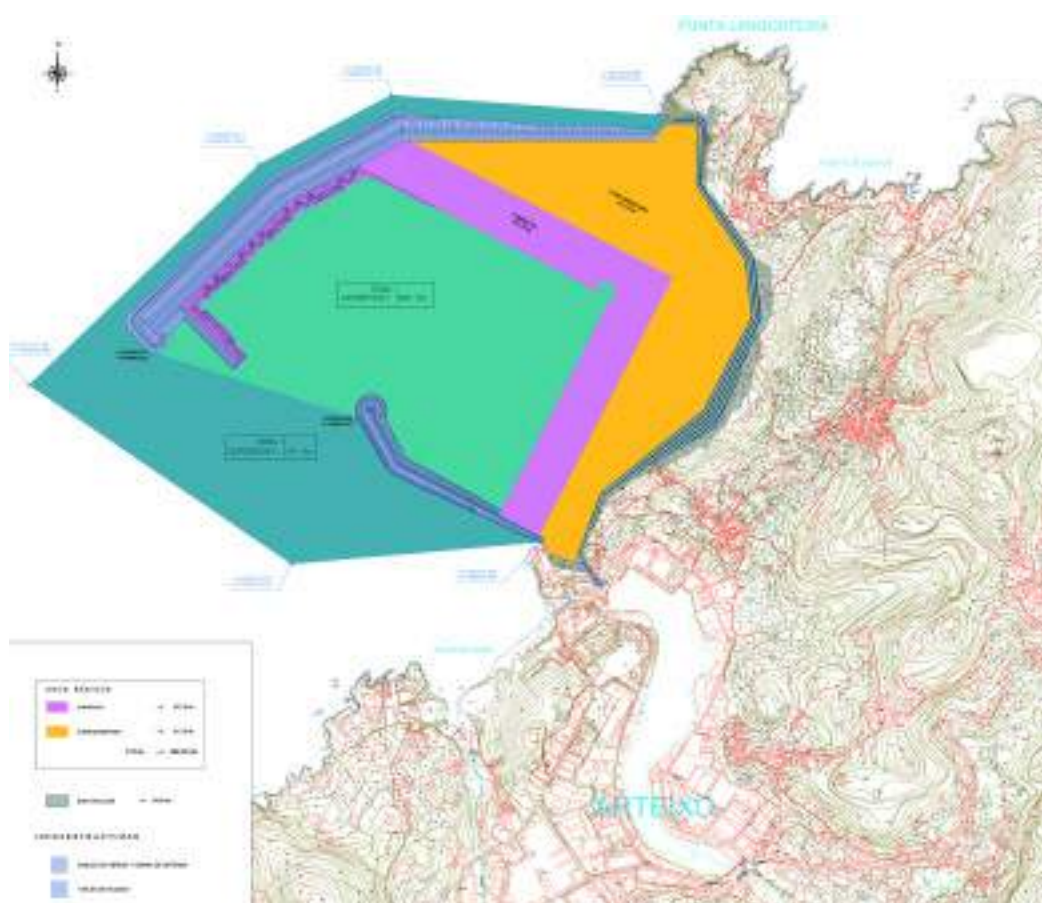
The Ministry of Development will define the state entitlements in the ports for an area of service that will include land areas and water areas which are necessary for port uses ..., the reserved areas that guarantee the possibility to carry out port activity and those that may be destined for non-port use<sup>XLIV</sup>.

The A Coruña Port Authority currently has a Plan of Use approved by Ministry Order on 28 December 1999, where necessity of future expansion of the Port facilities was foreseen, in which a strip of land situated between Punta Langosteira and Punta del Pelón is included as a service area.

In order to comply with what is stipulated in the law<sup>xlv</sup>, has been necessary to proceed with the modification of the Plan of Use of Port Areas of the Port of A Coruña, in order to include the new Punta Langosteira port facilities in Arteixo, which has led to the drafting of Modification Nº 1 of The Plan of Use of Port Areas of the Port of A Coruña. New port facilities in Punta Langosteira, initially approved by the Board of Administration of the Port of A Coruña on 20 July 2006.

In this Modification, different uses that will exist in the Port service areas of the new docks are assigned, distinguishing fundamentally between commercial uses (solid and liquid bulk cargo, without excluding the possibility of general merchandise) and complimentary uses previously mentioned for activities primarily related with commercial use.

figura 2\_figure 2



**Planta de usos de la modificación nº 1 del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira**

Specification of uses of Modification Nº 1 of the plan of use of Port areas. New port facilities in Punta Langosteira

La asignación de usos establecida en el PUEP trata de ser lo más flexible posible. De esta manera se ha asignado un uso comercial a la zona ligada con las operaciones de carga y descarga, en las inmediaciones del cantil del muelle, y un uso complementario a una segunda línea, relacionada con operaciones portuarias de almacenamiento, etc. en la que se dan cabida a distintos usos porme-

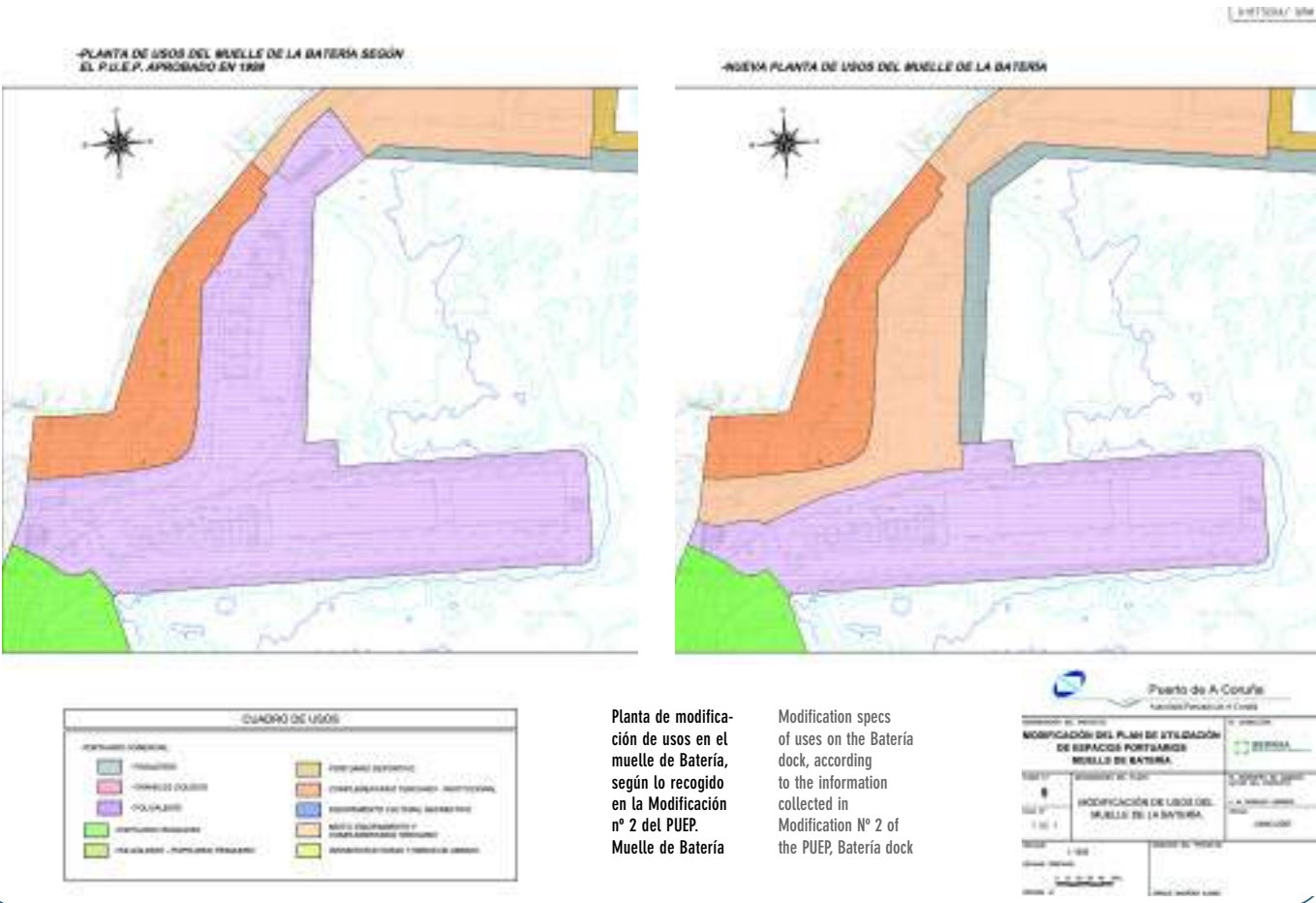
norizados, tales como graneles sólidos, graneles líquidos, graneles por instalación especial y, en su caso, mercancía general y usos polivalentes (combinación de los anteriores).

El traslado de los operadores desde el puerto interior al puerto exterior se realizará de forma paulatina, en función de las peculiaridades de cada uno de los concesionarios que

actualmente prestan su servicio en la dársena interior.

En los próximos años se estudiarán y planificarán aquellos supuestos en los que existan determinados operadores que deseen instalarse en el puerto exterior y que en la actualidad no tengan ningún derecho constituido en la dársena interior, o bien de aquellos otros que pretendan desarrollar una

figura 3\_figure 3





actividad que exceda de los términos de la concesión que tengan en la actualidad. La asignación de superficies podrá realizarse a través de un concurso en el que se establezcan las condiciones de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Por otra parte, en cumplimiento del convenio urbanístico anteriormente citado, se ha redactado la "Modificación nº 2 del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Muelle de Batería", que únicamente supone el cambio de uso de la zona de Batería, de "portuario comercial polivalente" en el PUEP vigente a "uso terciario, equipamientos", complementario en la modificación del mismo, sin que ello suponga ningún cambio (GRI2.9) en la delimitación de la zona de servicio del puerto de A Coruña.

Dicha modificación fue aprobada inicialmente por el Consejo de Administración del puerto de A Coruña el 19 de septiembre de 2007, se ha sometido a información oficial y se encuentra pendiente de informe del Ministerio de Medio Ambiente sobre la necesidad de someterlo a Evaluación Ambiental Estratégica.

The assignment of established uses in the PUEP attempts to be as flexible as possible. In this way, a commercial use has been assigned to the area linked to the loading and unloading operations in the vicinity of the dock's edge and of a complementary use to the second dock, related to Port storage operations, etc. different detailed uses are carried out, such as solid bulk cargo, liquid bulk cargo and bulk cargo by special installation and, in this case, general merchandise and general use (a combination of the previously mentioned.).

The moving of the operators from the inner port to the outer port will be done gradually, depending on the peculiarities of each one of the concessions that currently provide services in the interior docks.

In the coming years, those cases in which there are specific operators that wish to install themselves in the outer port and currently have no legal right

to do so in the interior docks, or perhaps those that wish to carry out activity that exceed the terms of the concession that they currently have, will be studied and planned. The assignment of areas may be carried out through a contest in which the conditions of concession are established by the A Coruña Port Authority.

On the other hand, the fulfilment of the urban development agreement mentioned previously has been drawn up in "Modification Nº 2 of the The Use of Port Areas plan. The Batería Dock" would only mean the change of use of the Batería area of the "multipurpose commercial port" in the PUEP in force for "third party use, equipment", complimentary in the modification itself, without the need for any change (GRI2.9) to the definition of the service area of the Port of A Coruña.

The above modification was initially approved by the Board of Administration of the Port of Coruña on 19 September 2007; it has been submitted to the official information and is currently pending a report from the Ministry of the Environment on the necessity to submit it to Strategic Environmental Assessment.

GRI 2.9. Cambios significativos durante el periodo.

GRI 2.9. Significant changes during the reporting period.

Estas dos modificaciones afectan al vigente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, aprobado por Orden Ministerial de 28 de Diciembre de 1999 y se encuentran en tramitación, a la espera de su aprobación definitiva.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios se desarrolla de forma pormenorizada a través de un Plan Especial de Ordenación, figura recogida también en la legislación portuaria<sup>XLV</sup>, que incluye las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su

desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Así pues, el Plan Especial se configura como un documento urbanístico en el que entrarán en juego las distintas administraciones competentes en la materia, siendo preciso recurrir a la legislación sectorial, que en el caso concreto de Galicia es la ley 9/2002, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, modificada por ley 15/2004. La aprobación del Plan Especial corresponde al Ayuntamiento de A Coruña, tras un proceso de información pública y oficial, en el que se solicitan informes a distintas administraciones.

En este sentido, la Autoridad Portuaria cuenta con un Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria aprobado en el año 2000, del que ha sido preciso realizar dos modificaciones.

En el Plan Especial se plantea la ordenación de la zona de servicio de la dársena interior, estableciendo, entre otros, las condiciones volumétricas que deberán cumplir las edificaciones a disponer en el recinto portuario, los usos pormenorizados en las distintas zonas, la

ubicación y características de los viales, alineaciones y rasantés, etc. Para ello, se establecen una serie de normas urbanísticas que tendrán que ser respetadas por los concesionarios y se realiza una valoración económica de las actuaciones propuestas, asignando su ejecución a la Autoridad Portuaria o a los distintos particulares que, tras la oportuna autorización o concesión, se instalen en el recinto portuario.

Durante el año 2007 se sometió a tramitación tanto la modificación nº 1 del Plan Especial como la modificación nº 2, que afecta únicamente a la protección de la valla existente entre la Dársena de la Marina y el Muelle de Trasatlánticos.

Finaliza el año 2007 con dichas modificaciones pendientes de aprobación por parte del Ayuntamiento de A Coruña.

Como se ha indicado al principio de este apartado, la planificación portuaria, subsidiaria de la planificación territorial, debe llevarse a cabo dentro del contexto global de la ordenación del territorio, planificando de una forma conjunta la totalidad de los suelos (con sus distintas clasificaciones) y de las infraestructuras de transporte.

El sistema general portuario del puerto de A Coruña se desarrollará a través de un Plan Especial que será formulado por la Autoridad Portuaria de A Coruña. Su aprobación o tramitación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

The general port system of the port of A Coruña will be carried out through a special plan that will be formulated by the A Coruña Port Authority. Its approval and process will be carried out according to the provisions in the urban development legislation and land organization by the competent Administrating body on urban development matters.



These two modifications affect the Plan of Use of Port areas, approved by Ministry Order on 28 December 1999 and are currently in the processing stages, awaiting definitive approval.

The Port Area Use Plan is carried out in a detailed way through a special plan of organization, which also figures in the Port legislation<sup>XLV</sup> that includes the measures and necessary provisions to guarantee efficient exploitation of port areas, its development and its

connection to the general transport systems on land.

In this way, the Special Plan is configured as an urban development document in which the distinct pertinent and competent administrating bodies come into play, which makes it necessary to resort to the industry legislation, that in the specific case of Galicia, is law 9/2002, of the urban development ordinance and protection of rural areas in Galicia, modified by law 15/2004. The approval of the Special Plan is the responsibility of the A Coruña City Council, after an official public hearing, in which reports from different administrating bodies are requested.

In this way, the Port Authority relies on a special organization plan of the Port service areas approved in the year 2000, of which it has been necessary to make two modifications.

In this special plan, the organization of the inner port service area is proposed, establishing, amongst other items, volumetric conditions that should complete the structures which will be available on the Port premises, the uses are categorized in the distinct areas, the placement and characteristics of byways, alignment and sloping, etc. For this purpose, the establishment of a series of urban planning regulations that must be respected by the concessionaries and an economic evaluation of the proposed action, whose execution is assigned to the Port Authority or to the independent entities. After authorization or the granting of concession, they install themselves on the port installations.

During the year 2007 Modification N° 1 of the Special Plan, as well as Modification N° 2, was submitted for processing, which only affects the protection of the

existing barrier between the Marina Basin and the Trasa-tlánticos dock.

The 2007 year ends with the above-mentioned modifications, pending approval on part of the A Coruña City Council.

As indicated at the beginning of this section, the port planning, a subsidiary of the territorial planning, should be carried out within the global context of territorial organization, joint planning of the entire area (with its distinct classifi-

La Autoridad Portuaria se muestra muy preocupada por la disponibilidad de accesos viarios y ferroviarios al futuro puerto exterior de A Coruña.

En este sentido, la Autoridad Portuaria de A Coruña se muestra muy preocupada por garantizar que el futuro puerto exterior de A Coruña cuente con las infraestructuras necesarias que garanticen la viabilidad de la nueva obra. Por ello, no basta

con que el puerto satisfaga aisladamente la demanda de los nuevos operadores y reúna unas mejores condiciones que la dársena actual, sino que es necesario garantizar una correcta interrelación con el entorno, asegurando unos adecuados accesos viario y ferroviarios (riesgo muy elevado en el gráfico de relevancia, página 36), así como la existencia de suelos industriales en los que se puedan instalar operadores logísticos relacionados con la actividad portuaria.

Una incorrecta planificación territorial y portuaria pondría en entredicho la funcionalidad del nuevo puerto.

## — \_nuevos accesos viarios y ferroviarios

\_En cuanto a la planificación de accesos a las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira, en Arteixo, cabe destacar el seguimiento exhaustivo que se ha realizado por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña de los distintos estudios necesarios para su desarrollo, llevados a cabo por administraciones diferentes, y reseñar el buen clima de diálogo y entendimiento que ha habido durante este periodo.

Dado que la competencia en materia de carreteras para dotar de acceso a los puertos de interés general del Estado corresponde a la Dirección Gene-

ral de Carreteras del Ministerio de Fomento, éste será el organismo encargado de realizar los correspondientes estudios, proyectos y construcción de los accesos viarios fuera de la zona de servicio del puerto.

El año 2007 ha concluido con la redacción del Estudio Informativo de los Accesos Viarios al puerto Exterior por parte del Ministerio de Fomento, que tras un proceso de información pública fue modificado nuevamente para dar lugar a un documento complementario en el que únicamente se plantean dos de las alternativas que ya habían sido propuestas inicialmente: acceso al recinto portuario por su parte Este o bien por el Sur, colindando con el Embalse de Sabón.

También en 2007 ha sido sometido a información pública e información oficial del documento complementario al estudio informativo de los accesos viarios, por lo que ya se está en disposición de emitir la Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, para posteriormente, proceder a la redacción del proyecto de trazado y construcción de la alternativa que finalmente resulte seleccionada.

## \_ \_new access byways and railways

The Port Authority are very concerned about the availability of access ways and railways to the future outer port of A Coruña.

cations), and of the transport infrastructure.

In this way, the A Coruña Port Authority has expressed great concern guaranteeing that the future Outer Port of A Coruña will be able to count on the necessary infrastructure in order to guarantee the viability of the new project. That is why it is not enough that the port exclusively satisfy the demands of the new operators and bring together a few improvements to the current docks. It is also necessary to guarantee the correct interrelation with the surrounding area, assuring adequate vehicle and railway access (very high risks in the materiality graph, page 36), such as the existence of industrial space in which logistics operators related with port activity can set up.

Incorrect, territorial and port planning will put into question the functionality of the new port.

\_With respect to the planning of access byways for the new port facilities of Punta Langosteira, en Arteixo, it is noteworthy to point out the thorough monitoring and tracking that has been done by the A Coruña Port Authority of the different studies necessary for its development, carried out by administrative bodies, and is fitting to point out the good climate of dialogue and understanding experienced during this period.

Given that the competent entity on the subject of roads able to provide access to the State ports of general interest corresponds to the General Administration of Roadways of the Ministry of Development, this will be the body in charge of carrying out the corresponding studies, projects and construction of the access byways outside of the port service area.

The year 2007 has concluded with the drafting of the Information Study of the access byways to the outer port on the part of the Ministry of Development, which after a public in-

formation hearing, was newly modified to give way to a complementary document in which two alternatives that were already proposed initially were again proposed: access to the port premises from the east and from the south, bordering the Sabón reservoir.

Also during 2007 the public and official information of the complementary document to the information study regarding the access byways, submitted of which the environmental impact declaration has become ready for submission by the Ministry of the Environment, in order to afterwards proceed to the drafting of the project rough draft and for the formulation of alternatives that will ultimately be selected.

figura 4\_figure 4



Planta de las  
alternativas estudiadas  
en el Documento  
Complementario al  
Estudio Informativo de  
la Dirección General de  
Carreteras. Ministerio  
de Fomento

Specifications for the  
alternatives studied in the  
Complementary Document  
to the Information Study  
of the General  
Administration of  
Roadways. Ministry of  
Development

Los accesos ferroviarios a los puertos de interés general del Estado son también competencia estatal, siendo ésta ejercida por el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Ferrocarriles (elaboración de estudios previos, estudios informativos y proyectos, entre otras funciones) y por la Entidad Pública Empresarial Ferroviaria<sup>XLVI</sup>, ADIF. ADIF se encarga de administrar, explotar y mantener la casi totalidad de la red ferroviaria de interés general, así como de cons-

truir nuevas líneas por encargo del Estado.

La inclusión de una nueva infraestructura ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General, corresponde<sup>XLVII</sup> al Ministerio de Fomento, cuando razones de interés general así lo justifiquen, previo informe de las Comunidades afectadas.

Una mala planificación de los accesos, tanto viarios como ferroviarios, pondría en cuestión la viabilidad del futuro puerto exte-

rior. Según los datos barajados por la Autoridad Portuaria de A Coruña, se estima que aproximadamente 3 millones de toneladas de mercancía, fundamentalmente de graneles sólidos, podrán ser movidos desde el puerto exterior, a través del ferrocarril.

Por este motivo, se hace necesario aunar esfuerzos para conseguir que el futuro puerto exterior cuente lo antes posible con los requeridos accesos, garantizando de esta forma su puesta en funcionamiento.

Railway access to the state owned ports of general interest are also part of the state competency, this being managed by the Ministry of Development through the General Administration of Railways (elaboration of previous studies, information studies and projects, amongst other functions), and by the Railway Infrastructure Administration<sup>XLVI</sup>, ADIF. ADIF is in charge of administering, maintaining and operating almost the entire Railway network of general interest, as well as the construction of new lines as mandated by the state.

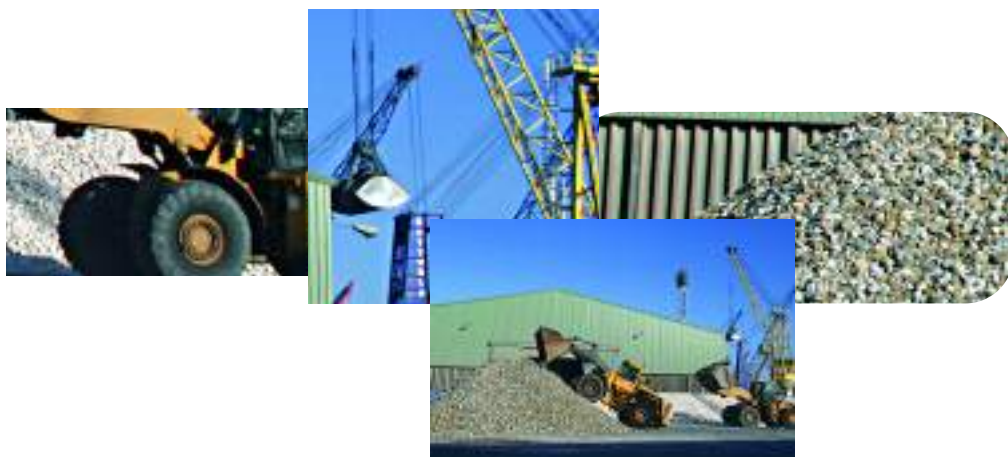
A new Railway infrastructure is included in the railroad net-

work of general public interest, which corresponds<sup>XLVII</sup> to the Ministry of Development, when reasons of general interest so justify it, and upon previous reporting by the affected communities.

Poor planning of access, whether they are byways or railways, would put into question the viability of the future outer port. According to the data sorted through by the A Coruña Port Authority, it is estimated that approximately 3,000,000 t of merchandise, primarily solid bulk cargo, could be moved from the outer port by rail.

For this reason it is necessary to join forces to ensure that the future outer port possesses the required access as soon as possible, and in this way guaranteeing that its operation is put into motion.

With the objective of streamlining the process and development of the outer port Railway in Punta Langosteira, the A Coruña Port Authority has initiated a technical and economic-financial feasibility study of Railway access to the new port facilities in Punta Langosteira, where various preliminary outlines of alternatives are being analyzed. This study concludes that Railway access to the outer port is feasible.



Con el fin de agilizar la tramitación y desarrollo ferroviario al puerto exterior en Punta Langosteira, la Autoridad Portuaria de A Coruña ha ejecutado un estudio de viabilidad técnica y económico-financiera de los accesos ferroviarios a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, donde se analizaron distintas alternativas de trazado. De este estudio se concluye que el acceso ferroviario al puerto exterior es viable.

figura 5\_figure 5

Trazado Ferroviario analizado y seleccionado en el Estudio de Viabilidad técnico y económico-financiero para el acceso ferroviario al puerto exterior, realizado por la Autoridad Portuaria de A Coruña

The railway outline analyzed and selected in the technical and economic-financial feasibility study for Railway access to the outer port, was carried out by the A Coruña Port Authority

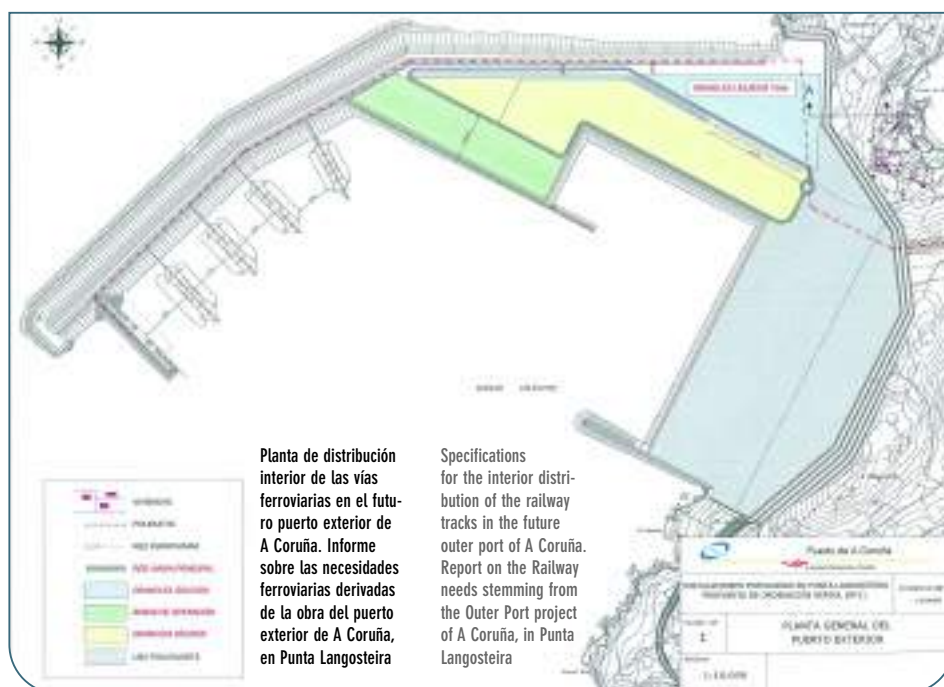


Por otra parte, también se ha avanzado en el estudio de las necesidades ferroviarias dentro del propio recinto portuario y sus conexiones con el exterior.

On the other hand, there have also been advances made in the study of the Railway needs within the Port premises itself and its connection with the exterior.



figura 6\_figure 6



mercio para la redacción de un “Estudio de Suelos Industriales en la Demarcación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación: situación actual y necesidades futuras”, donde se analizaba la oferta de suelo industrial en la provincia de A Coruña y las previsiones futuras.

En el estudio se analizaban los parques empresariales en proyecto, aquellos otros contemplados en planes sectoriales u otros instrumentos de ordenación y por último, los que se encuentran en obras, concluyéndose que a largo plazo existe un déficit de suelo industrial de aproximadamente 10 millones de metros cuadrados brutos, en función de la demanda prevista.

## \_ \_nuevos parques empresariales

Otro tema de vital importancia en el marco de la planificación, es la necesidad de dotación en el entorno del puerto exterior de suelos industriales adecuados para satisfacer la demanda existente.

En este sentido, se firmó un Convenio con la Cámara de Co-

Para tratar de garantizar la disponibilidad de suelo industrial vacante para nuevos desarrollos en el entorno del puerto Exterior, la Autoridad Portuaria de A Coruña está en contacto con Xestur para reservar una cantidad importante de suelo industrial en el parque empresarial de Morás (Parque de Actividades Económicas de Arteixo, ACTECA), situado muy cerca de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira, en la confluencia de la Autopista de peaje AG-55 (A Coruña-Carballo) y la Autovía A-6 (Madrid-A Coruña). La superficie inicial con la que contará este parque, que está siendo desarrollado por Xestur, será de 150 Ha, si bien



se está analizando la posibilidad de su futura ampliación hasta las 600-800 Ha.

Por último, la Autoridad Portuaria de A Coruña ha empezado a redactar un Plan de Negocio para el desarrollo del suelo industrial en las proximidades del puerto exterior, donde se analiza la viabilidad de nuevos desarrollos industriales en la zona más cercana a las futuras instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

La planificación y desarrollo de estos suelos industriales, fuera

de la zona de servicio portuaria, corresponde a la administración autonómica a través de sus distintas Consellerías (Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, Consellería de Vivenda e Solo...) y otros organismos dependientes del Estado, como puede ser el caso de SEPES. El objetivo de la Autoridad Portuaria de A Coruña es establecer la coordinación necesaria entre las distintas administraciones interesadas, de manera que se dé respuesta a la demanda de suelo industrial requerido por los operadores portuarios.

Chamber of Commerce, industry and navigation: current situation and future needs", where the demand of industrial space was analyzed in the province of A Coruña and for future perspectives.

In the study, the business parks under way were analyzed, others being considered in sector plans or other instruments of ordinance and lastly, those currently under construction, reaching the conclusion that in the long run there will be a shortage of industrial space of approximately 10 million meters squared considering the forecasted demand.

To attempt to guarantee the availability of vacant industrial space for new development in the outer port surrounding area, the A Coruña Port Authority is in contact with Xestur in order to reserve a significant quantity of industrial space in the Morás business park (business park of economic activities of Arteixo, ACTECA), located very close to the new facilities of Punta Langosteira, where the AG-55 toll road (A Coruña-Carballo) merges with the A-6 motorway (Madrid-A Coruña). The initial surface area that the business park under development by Xestur will have 150 Hectares, if in fact the possibility of future expansion up to 600-800 Hectares is being considered.

Lastly, The A Coruña Port Authority has begun to draft a Business Plan for the development of the industrial space in the vicinity of the outer port where the feasibility of new industrial development in the

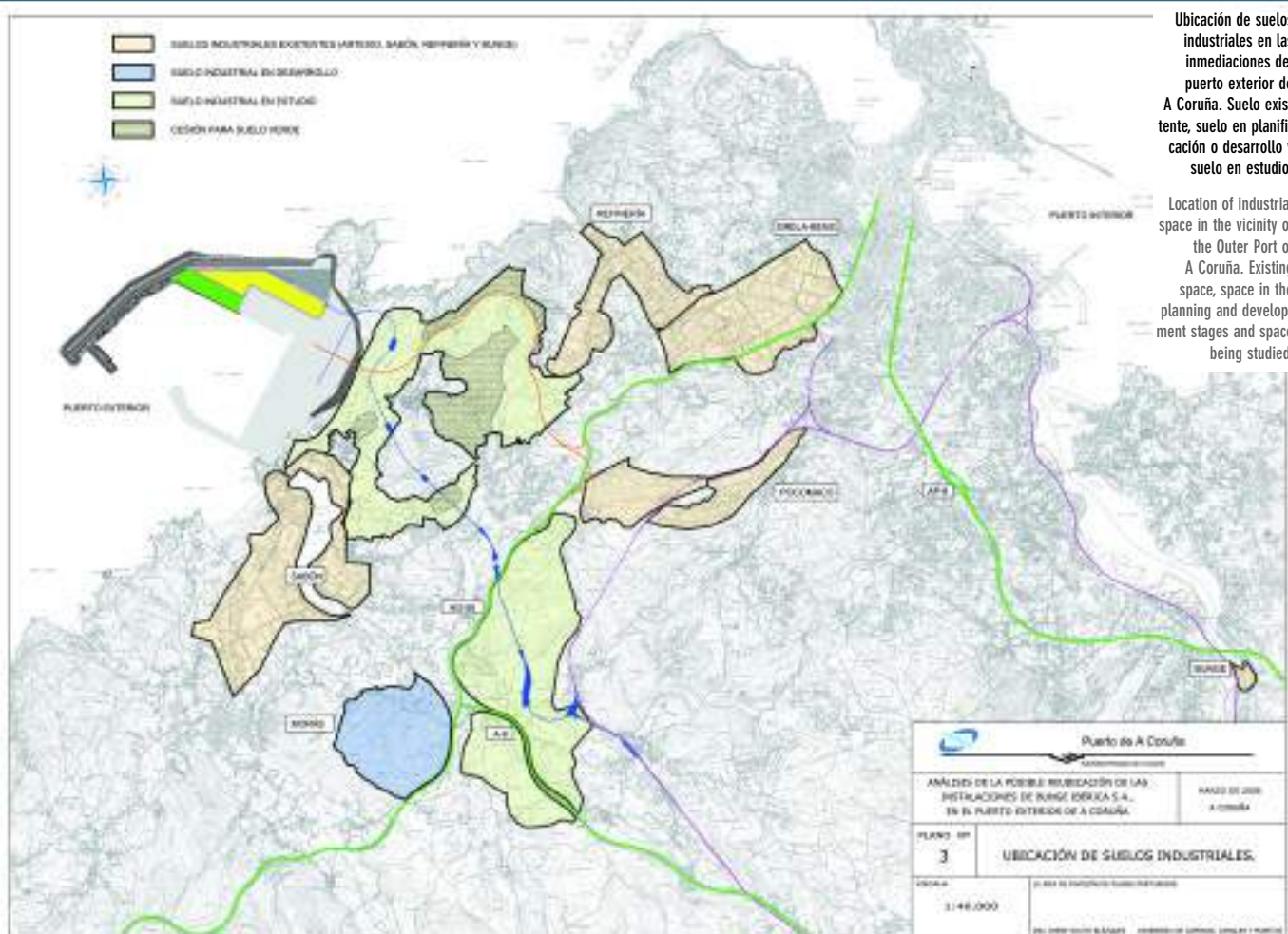


## \_ \_new business parks

Another topic of vital importance in the planning framework is the necessity of endowing the outer port surroundings with adequate industrial space to satisfy the current demand.

For this reason, an agreement with the Chamber of Commerce was signed in order to carry out a "Study of Industrial Space in the Demarcation of the

figura 7\_figure 7



area closest to the future port facilities in Punta Langosteira is being analyzed.

The planning and development of these industrial areas, outside of the port service area fall to the autonomous administration via its various ministries (Regional Ministry on Territorial Policy, Public Works and Transport, Regional Ministry of

Housing and Urban Planning...) and other governing bodies dependent on the State, as can be the case of SEPES. The objective of the A Coruña Port Authority is to establish the necessary coordination between the various interested administrations in such a way as to respond to the demand for industrial space required by the port operators.

## \_infraestructuras

\_La Autoridad Portuaria en los últimos años no sólo ha promovido las grandes obras de infraestructura que conforman el puerto actual, sino que también, y cada vez más, se ha preocupado de actuaciones que tienen como objetivo la integración del puerto en la ciudad, con una directa repercusión en la ciudadanía. Baste citar el Paseo marítimo del Parrote, embrión de lo que luego sería el

gran paseo marítimo que circunvala la península coruñesa, la playa y paseo marítimo de Oza, el paseo de As Ánimas y el dique de abrigo, la restauración del Faro y la Capilla de Oza o la restauración de las murallas del Parrote.

A continuación se analizan las actuaciones del puerto de A Coruña en el año 2007 en el ámbito de las infraestructuras.



## \_ \_el puerto interior

\_El puerto de A Coruña tiene entre sus principales prioridades el cliente. Para ser capaces de ofrecerle un servicio eficaz, rápido y seguro es indispensable poseer instalaciones e infraestructuras competitivas, que den respuesta a las necesidades presentes y futuras de los diferentes sectores involucrados en la actividad portuaria.

Durante el 2007 se han llevado a cabo diversas obras en el puerto de A Coruña, encaminadas al mantenimiento de las infraestructuras existentes y a la creación de nuevas instalaciones que sean capaces de atraer nuevos tráficos.

Uno de estos tráficos por los que la Autoridad Portuaria apuesta decididamente es el de la Mercancía General. Por los



## \_infrastructures

medios de transporte utilizados y el tipo de material transportado se requieren unas instalaciones portuarias específicas, en las que prime el concepto de intermodalidad. Gran parte del esfuerzo de esta Autoridad Portuaria va encaminado a adaptar nuestras instalaciones a estas necesidades. Para ello se han planificados diferentes actuaciones, que permitan la ampliación de explanada portuaria y la construcción de los medios necesarios para la carga y descarga de las mercancías.

Como primera medida, durante el 2006-2007 se llevó a cabo la obra de Relleno de la Dársena de San Diego, con el fin de ampliar en aproximadamente 15.000 m<sup>2</sup> la superficie portuaria. Esta obra ha contado con financiación del Fondo Europeo FEDER.

\_In the last few years the Port Authority has not only promoted great infrastructure projects that conform to the current Port, but has more frequently also gone through the trouble of carrying out actions, whose goal it is to integrate the port in the city with the direct repercussion of the citizenry. The seafront promenade of Parrote is a noteworthy example which proves this point, the seed that will become the great seafront prome-

nade that wraps around the Coruña Peninsula, the beach and the seafront promenade of Oza, the As Ánimas pedestrian walkway and the breakwater dyke, the restoration of the Lighthouse and the Chapel of Oza, and the restoration of the Parrote walls.

Below the events for the year 2007 of the port of A Coruña are analyzed with respect to infrastructure.

La obra consistió en construir, en primer lugar, una mota de cierre de material más grueso, que confinara así el posterior relleno de material fino. De esta manera se evitó la dispersión de los finos por la dársena, lo que hubiera traído consigo problemas de operatividad por calado, y medioambientales por sólidos en suspensión y turbidez.

Para evitar estos mismos problemas durante la ejecución de la mota se colocó una barrera antiturbidez de lado a lado de la dársena.

Asimismo se realizó una campaña de control de la calidad del agua, con medidas mensuales de turbidez y sólidos en suspensión. En ningún caso se superaron los límites de referencia establecidos previamente al inicio de la obra.

Para alcanzar los objetivos citados en el inicio, el vigente Plan de Inversiones 2007-2011 prevé entre otras actuaciones:

- \_ adelantamiento del Muelle del Este,

- \_ mejora del calado del Muelle del Este,

- \_ ampliación de superficie del muelle del Este ,

- \_ rampa RO-RO fija en San Diego,

- \_ rampa RO-RO móvil en Centenario Sur,

- \_ nuevo Punto de Inspección Fronteriza.



Pero no nos olvidamos de las infraestructuras existentes, y de la importancia de un mantenimiento adecuado de las mismas. El ambiente marino y la actividad portuaria son condicionantes muy agresivos para las estructuras, y de su correcto mantenimiento depende la operatividad de las mismas a lo largo de su vida útil.



## \_ \_the inner port

Among the main priorities of the port of A Coruña is the customer. In order to be able to offer an efficient, speedy and safe service, it is essential to pose competitive facilities and infrastructure that address the current and future needs of the different sectors involved in the port activity.

In 2007 several projects in the port of our Coruña were carried out which were oriented towards the maintenance of the existing infrastructure and the creation of new facilities they will be able to attract new traffic.

One of the new traffic areas that the Port Authority is betting on is that of General Merchandise. Due to the means of transport

used and the type of materials transported, specific port facilities are required, facilities that stimulate the concept of intermodality. Much of the effort being made by the Port Authority is oriented towards adapting our facilities to these needs. To this end, different events that allow for the expansion of the port esplanade and construction of the necessary means for the loading and unloading of the merchandise have been planned.

As a first measure, during the year 2006-2007 the constructing of enclosures for filling of the San Diego docks were carried out with the aim of expanding the Port surface area to approximately 15,000 m<sup>2</sup>.

This project has had financing from the European Regional Development Fund.

The project consisted of first constructing an enclosure for larger grain materials, and in this way will confine the previously mentioned smaller grain material. Therefore the dispersion of dust throughout the dock is avoided, which would have brought about soaking operation problems, as well as environmental problems due to the dusty solid matter suspended in the water and turbidity.

In order to avoid these very problems during the filling operations all of these enclosures and an anti-turbidity barrier

Como ejemplo, durante este 2007 comenzamos la Rehabilitación de la estructura del Muelle del Centenario Norte, que también ha contado con financiación del Fondo Europeo FEDER.

El Muelle del Centenario Norte está construido sobre pilotes de hormigón armado. Apoyado sobre estos pilotes se encuentra un entramado de vigas longitudinales y transversales que sirven de base para las losas de

hormigón armado que rematan el muelle. Son estas losas, en su parte inferior, las más expuestas a las agresiones del ambiente marino. Los cloruros presentes en el aire penetran en el hormigón, alcanzan la armadura y la corroen, lo que trae consigo la pérdida de capacidad portante.

Se ha procedido a su reparación estableciendo un programa de trabajos con el que se pretende: sanear las zonas más agredidas,



were set up from one side of the dock to another.

A control campaign for water quality was carried out in order to measure suspended solids levels and solid dust particles in the air on a monthly basis. In no cases were the reference limits established previously at the beginning of the project surpassed.

In order to reach the stated objectives at the onset, the investment plan 2007-2011 in



rigor has foreseen the following events:

- \_ extension of the East Dock,
- \_ improvement in soaking operation of the East dock,
- \_ extension of surface area of the East dock,
- \_ permanent RO-RO ramp in San Diego,
- \_ portable RO-RO ramp in Centenario Sur,
- \_ new Customs Inspection Point.

The existing infrastructure shall not be overlooked, nor of the importance of proper maintenance of this infrastructure. The marine environment and the port activity are deteriorating conditions for this infrastructure, and the proper maintenance also depends upon their operation along their useful life.

As an example, during this 2007 year we started the renovation of the Centenario Norte dock structure, which has also had financing from the European Regional Development Fund.

The Centenario Norte Dock is constructed on blocks of reinforced concrete. A lattice of longitudinal cross trusses which serve as a base for the reinforced concrete blocks that complete the dock.

These concrete blocks, on the inside, are the most exposed to the corrosive conditions of the marine environment. The chlorides present in the air penetrate the concrete, reaching their inner reinforcement and corroding it, which translates into the loss of support capacity.

Repair work has begun by establishing a reparations programme with the objective of mending the affected areas,

protecting them against future oxidation, and using a mortar with the specific characteristics and properties for this type of reconditioning. Other investments made have been to determine the appropriateness of the port with respect to degrees of protection required in the PBIP Code (see page 253).

For this reason enclosure work on the docks and access control for personnel and vehicles has begun, excluding from these events are those

protegerlas frente a futuras oxidaciones, y repararlas mediante la extensión de un mortero con características específicas para este tipo de trabajos.

Otra de las inversiones que se ha realizado es la de terminar la Adecuación del puerto a los grados de protección requeridos en el Código PBIP (véase página 252).

Para ello se ha procedido al cerramiento de las mismas y al control de los accesos de personas y vehículos, quedando excluidos de estas actuaciones todos aquellos muelles donde se desarrollan actividades portuarias ligadas a pesca y embarcaciones náutico-recreativas: muelle de Linares Rivas, muelle de la Palloza Este, Oza, Dársena de la Marina, Nueva

Dársena y Dique de Abrigo Barrié de la Maza.

Por último se quiere resaltar una de las actuaciones realizadas en este 2007 que, sin ser la de mayor impacto económico, sí se considera la más importante en lo que se refiere a la convivencia puerto-ciudad y a la protección del medioambiente. Nos referimos a la Nueva instalación



para el lavado de ruedas de los camiones que operan en el puerto (véase página 176).

Éstas son sólo algunas de las actuaciones que se están llevando a cabo en el puerto, todas encaminadas a cumplir el mismo objetivo: mejorar el servicio al cliente, proteger el medioambiente y crear unas infraestructuras capaces de competir al más alto nivel.

docks where port activity related to fishing and recreational boating take place: the docks of Linares Rivas, Palloza Este, Oza, Marina Basin, New Basin and the Barrié de la Maza Breakwater.

Lastly we wanted to point out one of the events that took place in 2007, which perhaps did not have a significant economic impact; it is nevertheless considered as the most important which has to do with the port-city coexistence and the protection of the environment. We are making reference to the truck wheel wash that operate in the port (see page 177).

These are just some of the projects that are being undertaken in the Port and all of them aimed towards reaching the same goal: improve customer service, protect the environment and create infrastructure able to compete at a higher level.





## \_ \_el puerto exterior

“El puerto de A Coruña, primer puerto gallego y uno de los principales de España por su tráfico y recursos económicos, está llamado a ser, gracias a su privilegiada situación geográfica y sus modernas instalaciones, un elemento singular en el contexto del tráfico marítimo europeo, en oportuna coincidencia con el comienzo de una nueva era tecnológica, para la que se ha equipado como muy pocos puertos han podido hacer”. Estas proféticas palabras pronunciadas hace más de veinte años por entonces Director del puerto de A Coruña, José Luis López Páramo, están a punto

de hacerse realidad gracias a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias <sup>(GRI2.9)</sup> que se están construyendo en Punta Langosteira, Arteixo.

Como ya se ha comentado la ciudad de A Coruña se ha desarrollado alrededor de su puerto y en la actualidad lo congestiona e imposibilita cualquier ampliación de éste, dificultando enormemente los accesos terrestres a su recinto.

La Autoridad Portuaria de A Coruña en el año 1997, con el antecedente del hundimiento del petrolero *Aegean Sea* en la bahía coruñesa, se plantea la ne-

cesidad de traslado y ampliación sus instalaciones.

Los estudios de viabilidad y alternativas, desarrollados entre los años 1997 y 2000, analizaron distintos emplazamientos: punta Canabal y el banco de Yacentes en la ría de A Coruña, la ensenada de Bens, punta Redonda y punta Avarenta en la ría de Betanzos, cabo Prioriño Chico en la ría de Ferrol,... sin embargo, todas y cada una de estas alternativas presentaban enormes dificultades de índole ambiental, económica o social, pues o bien el nuevo puerto o el poliducto afectaban a zonas integradas en la red

GRI 2.9\_Cambios significativos durante el periodo.

GRI 2.9\_Significant changes during the period.

## — the outer port

“The port of A Coruña, the most important port in Galicia and one of the most important in all of Spain in traffic and economic resources, is considered to be unique in the context of European maritime traffic thanks to its privileged geographic location and its modern facilities, and which fortunately coincides with a new era of technology, for which it has equipped itself as very few ports have been able to do”. These prophetic words spoken more than 20 years ago by the then director of the port of A Coruña, José Luis López Páramo, is on the verge of becoming a reality thanks to the construction projects on the new port facilities (GRI2.9) that are being built in Punta Langosteira, Arteixo.

As previously mentioned the city of A Coruña has developed around its port and currently adds to its congestion and ma-

With the goal of protecting the environment, the States must widely apply the precaution criteria commensurate with their abilities. When the danger of grave or irreversible damage presents itself, the lack of absolute scientific certainty should not be a pretext to delay the adoption of efficient measures with respect to costs to impede the degradation of the environment. 15<sup>o</sup> Principle of the Río de Janeiro Declaration. United Nations Conference on the Natural Environment and Development.

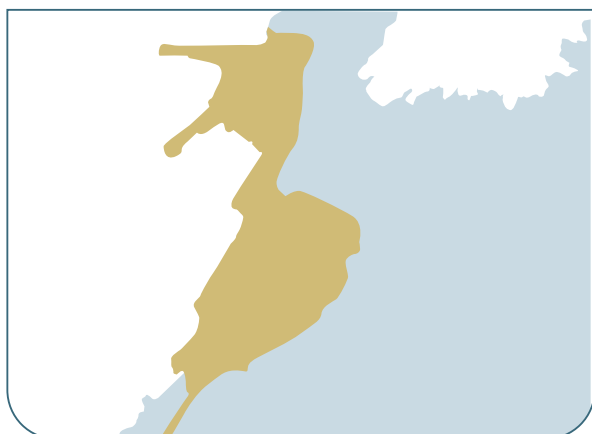
kes any expansion impossible, which makes land access to the port grounds enormously and difficult.

In 1997 the A Coruña Port Authority, after the sinking of the oil tanker *Aegean Sea* in the Bay of A Coruña, the necessity to transfer and expand its facilities was proposed.

The feasibility and alternatives studies carried out between the years of 1997 and 2000, analysed various locations: punto Canabal and the Yacentes bank in the ría of A Coruña, in the Bens

inlet, punta redonda and punta Avarenta in the ría of Betanzos, Prioriño Chico cape in the ría of Ferrol,... however, each and every one of these alternatives posed enormous difficulties of an environmental, economic and social nature. The new port or pipeline either affected areas integrated into the Natura 2000 network or entailed modifications to the marine dynamics and sand banks, or dredging up to 2 million m<sup>3</sup> was required, or affected areas of extreme interest to tourism and fishing. Finally, it was declared that the solution for

puerto exterior\_outer port



Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente. 15º Principio de la Declaración de Río de Janeiro. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el medio ambiente y el desarrollo.



**GRIEC8.** Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.

**GRI 4.11.** Descripción de cómo la organización ha adoptado el principio de precaución.

Natura 2000, o implicaban modificaciones de la dinámica marina y rotura en los aportes de arenas, o requerían dragar hasta 2 millones de m<sup>3</sup>, o afectaban a zonas de altísimo interés turístico y pesquero. Finalmente, se puso de manifiesto que la solución para ampliación del puerto implicaba la necesidad de la ejecución de unas obras de abrigo en el exterior de una ría, en plena costa atlántica, lo que llevaba implícito unas condiciones de clima marítimo y medioambientales que se pueden calificar de extraordinarias: las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en el municipio de Arteixo.

Los objetivos de este proyecto, como estableció la Comisión Europea en su Decisión relativa a la concesión de una ayuda del Fondo de Cohesión que tendrá en

cuenta “en su caso, la aplicación del principio de quien contamina, paga”, son los siguientes (GRIEC8):

- alejar de la ciudad (GRI 4.11) los tráficos portuarios de mayor peligrosidad e incidencia ambiental (productos petrolíferos, carbón y productos agroalimentarios) y eliminar el poliducto que discurre por gran parte del subsuelo de la ciudad de A Coruña.

- resolver el conflicto Puerto-Ciudad dada la situación del puerto actual en el centro de la ciudad y aumentar el actual espacio portuario, claramente insuficiente, lo que lleva implícito el desarrollo industrial en el entorno portuario.

El proyecto consiste en la ejecución de un dique de abrigo de 3.354 metros de longitud total y

tres alineaciones, que conformará una dársena con 230.5 ha de agua abrigada, con capacidad para 9 atraques para buques tanques de más de 200.000 TPM, con más de 25 metros de calado. Un martillo de 391 m de longitud, que en su lado interior servirá también como atraque para petroleros, con una bocana de entrada con calados superiores a los 25 m, un muelle de ribera de 921,50 m de longitud con calados comprendidos entre 22 y 16 m, la



generación de 143.5 ha de explanada, de las cuales 91 son terrenos ganados al mar y los accesos por tierra.

El presupuesto de adjudicación de la obra es de 429.200.392,63 euros. Por decisión de la Comisión Europea de 12 de diciembre de 2005, se concedió a este proyecto una ayuda del Fondo de Cohesión de 257.539.720 euros.

Las obras se han proyectado sirviéndose de las más modernas herramientas de diseño, que garantizan la seguridad de las futuras instalaciones portuarias, resultando unas estructuras que tienen igualmente un carácter singular, con su dique de abrigo cimentado a cotas próximas a la -40 m y coronado a la +25 m y su manto principal compuesto por bloques de hormigón de 150 t.

expansion of the port implied the necessity of the execution of some breakwater projects in the exterior of the ría, right on the Atlantic coast which implicitly entailed maritime climate and environmental conditions that can be considered extraordinary: the new port facilities in Punta Langosteira in the municipality of Arteixo.

The objectives of this project, as established by the European Commission in its Decision relating to the concession of financial aid from the Funds of Cohesion will consider "in this case, the application of the polluters pay" principle, which are as follows (GRIEC8):

- move away from the city (GRI 4.11) port traffic that poses the greatest danger and environmental impact (petroleum products, coal and agricultural foodstuffs) and eliminate the gas and pipelines that run under many parts of the city of A Coruña.

- resolve the Port-City conflict given the current port situation in the centre of the city and to expand the current port space, which is clearly insufficient, which implies industrial development in the port area.

The project consists of the construction of a 3,354 m long breakwater of three sections, that will have a dock area of 230 ha of sheltered water, and room for docking spaces for tankers of more than 200,000 TPM, and more than 25 m of draught. A perpendicular extension close to the pierhead of 391 m long, which is in the interior, will also serve as an oil tanker docking space. The mouth or entrance will have a draft of more than 25 m, to dock 921.50 m in length with draughts somewhere between 22 and 16 m and the development of an esplanade of 143.5 hectares of which 91 hectares are from territory gained from the sea and land access.

The grant budget for the project is 429,200,392,63 euros. By the decision of the European Commission on 12 December 2005, a grant from the Cohesion Funds of 257,539,720 euros was given.

The construction projects have been projected to make use of the most modern designer tools that guarantee the safety of future port facilities, resulting in structures that also have a singular character with their breakwater cemented to depths of approximately -40 m and capped at +25 m. Their base is made up of concrete blocks of 150 tons.

**GRIEC8** Development and impact of infrastructure investments and services provided primarily for public benefit through commercial, in-kind, or pro bono engagement.

**GRI4.11** Explanation of whether and how the precautionary approach or principle is addressed by the organization.

Una de las singularidades de esta gran obra, en la que ya se ha alcanzado una punta de 432 empleos directos, es que por ubicarse la misma en un tramo de costa totalmente expuesto al Océano Atlántico, los trabajos durante los dos primeros años han consistido en ejecutar las instalaciones necesarias para poder abordar en el tercer año de obra el inicio de la construcción del dique definitivo. Durante este periodo se han realizado los accesos terrestres, el montaje de las instalaciones de obra, la explotación de canteras, la planta de hormigón y parque de bloques provisional, con lo cual se ha construido un puerto auxiliar para permitir el abrigo a las embarcaciones que comenzaron

la ejecución del dique definitivo en abril de 2007, habiéndose ejecutado ya más de 800 m del mismo hasta concluir la campaña de verano en octubre.

Dadas las extremas condiciones meteorológicas de la ubicación de la obra, de noviembre a febrero el avance del dique de abrigo principal se detiene, previa ejecución de un morro de invernada tras las campañas de verano, de las que están previstas cuatro. El vertido marítimo de todo uno y escolleras, que continua durante toda la temporada de invierno hasta la cota -20, se realiza mediante gánguiles autopropulsados de 1.000 t.

Los materiales necesarios para la obtención de los diferentes tamaños de piedra (áridos para hormigones, escolleras, todo uno y relleno general) se obtienen de las dos canteras situadas en la propia obra. Para ello se ha instalado una planta de machaqueo con capacidad de 640 t/h, lo que la convierte en una de las de mayor capacidad de nuestra Comunidad Autónoma.

El parque de fabricación de los bloques de hormigón de 150 toneladas, que en número de más de 23.000 constituirán el manto de protección del futuro dique, se alimenta de dos plantas de

hormigón de 200 m<sup>3</sup>/h cada una, el hormigón es distribuido mediante cintas de alta velocidad y para el desencofrado de los bloques se utilizan dos pórticos grúas de 35 y 40 t y para el acopio de los mismos dos pórticos grúa de 80 t y dos de 180 t. Estos bloques de hormigón se colocan mediante una grúa sobre orugas especialmente diseñada para la obra (véase página 304).



One of the most single and outstanding events of this great project, of which a figure of 432 direct jobs has been reached, is that it's location on a strip of coastline which is totally exposed to the Atlantic Ocean, the workforce, during the first two years, has been able to set up the necessary facilities in order to be able to embark on the construction of the permanent Dyke in the third year of work. During this period land access, the setting up of the construction facilities, the exploitation of the quarries, the concrete plant, and the temporary block staging area, from which the auxiliary port has

been constructed that protects the crafts and shipping traffic that started the work on the permanent Dyke in April 2007, having already completed more than 800 m of it, up to the end of the summer campaign in October.

Given the extreme meteorological conditions where the construction is located, from November to February construction on the main Breakwater is halted, although previously laying down of the temporary breakwater after the summer campaigns, of which four are planned. The filling in of the breakwater material will continue throughout the winter up to a level of -20m, is done using special self-propelled 1,000 tonne vessels to lay the breakwater material into the sea.

The necessary materials to obtain the different sizes of rock (aggregates for concrete, breakwater material, core material, and other filling material in general) are obtained from quarries located on the construction site. A stone crusher with a capacity of 640 t/h has been installed for this purpose, which makes it as one of the stone crushers with the greatest capacity in our Autonomous Community.

The production facilities of the 150 tonne concrete blocks that will number more than 23,000 will constitute the curtain of protection of the future dyke, are fed by two plants of concrete of 200



### ACCESO A LA INFORMACIÓN SOBRE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

La obra del puerto exterior es uno de los referentes a nivel mundial en la construcción de obra marítima. Por ello es visitada a lo largo del año por multitud de ingenieros y escuelas de ingeniería; en todas las visitas se hace una presentación de la obra o se hace un circuito por los puntos más destacados de la misma.

También a través de la página web de la Autoridad Portuaria de A Coruña, <http://www.puertocoruna.com>, se tiene acceso

a una oficina virtual de información, <http://www.puertodelatlantico.com>, donde se ha canalizado tanto la información correspondiente al conjunto del proyecto de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira como la incipiente información correspondiente a los nuevos usos previstos en parte de los actuales espacios portuarios, facilitando la realización de las preguntas que puedan suscitar interés general, contestando formalmente y por escrito a las que se formulen a través de dicha oficina virtual de información incorporando las mismas y sus contestaciones a la sección de pre-

guntas más frecuentes, con pleno cumplimiento de la normativa en materia de protección de datos. Se ha continuado trabajando en las cuestiones preliminares necesarias que abocarán a llevar a efecto uno de los compromisos de la Autoridad Portuaria que es la construcción de un centro de interpretación en las inmediaciones de las nuevas instalaciones portuarias para que sirva de difusor cultural de la riqueza arqueológica reconocida con los trabajos realizados en el Castro Cociñadoiro, y su puesta en valor. Asimismo servirá como observatorio de aves y aula de actividades ambientales.

m<sup>3</sup>/h each one, the concrete is distributed via high-speed conveyors and for the block mould casing, two port cranes of 35 and 40 t are used to set them into place, and in order to set the port cranes themselves into place, two 80 t cranes and two 180 t cranes are used. These blocks of concrete are placed by train on caterpillars that are specially designed for the job (see page 305).

---

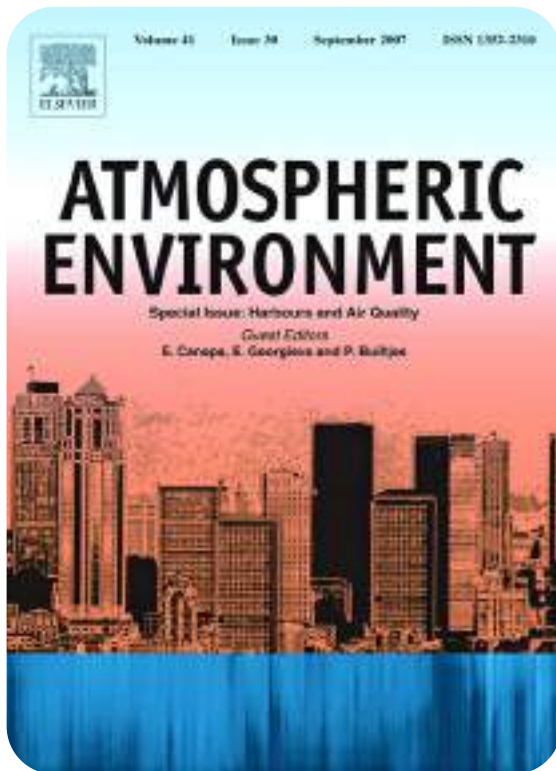
## ACCESS TO INFORMATION ON THE NEW PUNTA LANGOSTEIRA PORT FACILITIES

The outer port project is one which sets the standard on a global scale for the construction of maritime projects. This is why during the course of the year it is visited by a multitude of engineers and engineering schools. During each visit a presentation of the project and a tour of the most interesting spots are given.

pretation of the surrounding areas of the new port facilities to serve as a recognised beacon of culture of the archaeological wealth by the work done in the Castro Cociñadoiro archaeological site, and its value determined. It will also serve as an observatory for birds and a classroom for environmental activities.

Moreover by visiting the A Coruña Port Authority website at <http://www.puertocoruna.com>, you can access a virtual information office at <http://www.puertodelatlantico.com> where a large quantity of information has been collected corresponding to the project as a whole of the new port facilities in Punta Langosteira as well as the budding information which corresponds to the new planned uses in parts of the current port areas, facilitating the formulation of questions that may spark general interest, formally answering in writing those questions that are made through the virtual office of information and incorporating them and their answers into the section of frequently asked questions, while complying with the regulations for the protection of personal data. Work on the necessary preliminary matters has continued which will result in the realization of one of the commitments of the port authority: the construction of a centre for study and inter-

## \_innovación y divulgación



\_En los aspectos sociales, la creación del Comité de Responsabilidad Social de la Empresa y del Comité de Recursos Humanos de la Autoridad Portuaria son iniciativas abordadas durante 2007 en un enfoque innovador del modelo de negocio y de las relaciones laborales y personales dentro del Sistema Portuario de Titularidad Estatal.

En el aspecto ambiental, es muy relevante que los procedimientos de control de la contaminación atmosférica implantados por la Autoridad Portuaria de A Coruña hayan sido publicados en la prestigiosa revista científica "Atmospheric Environment", en su volumen 41, trigésima edición, de septiembre de 2007; un monográfico dedicado a "puertos y calidad del aire", a través de dos artículos con una muy importante participación del puerto de A Coruña: *Characterisation of dust material emitted during harbour operations (HADA Project)*, páginas 6331 a 6343, y *Estimates of atmospheric particle emissions from bulk handling of dusty materials in Spanish Harbours*, de las páginas 6356-6365. En otro aspecto

de la gestión ambiental del puerto, el empleo de una compactadora para la gestión del poliexpán (véase página 184) es consecuencia de la colaboración de la Autoridad Portuaria en el proyecto OMAR (<http://www.observatoriomar.org>), un Observatorio Medioambiental sobre residuos sólidos de la actividad acuícola, pesquera y portuaria.

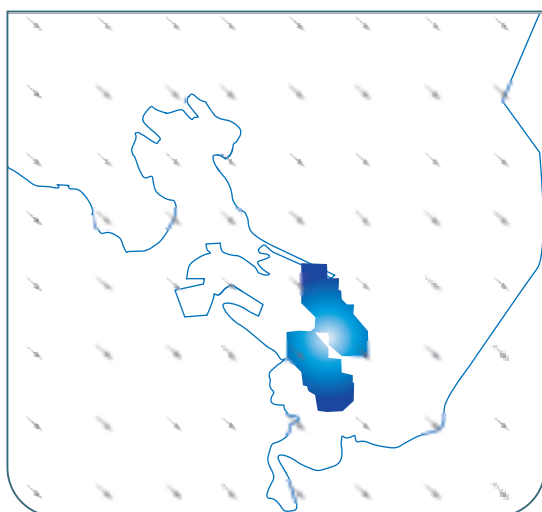
También el diseño del Cuadro de Mando Ambiental es heredero del proyecto HADA, objeto de 5 artículos en la mencionada revista, como lo es la implantación de medidas preventivas de emisión de partículas de carbón mediante la aplicación de lignosulfonato en el riego de las parvas (véanse páginas 158 y 172).

Con relación a las infraestructuras, la presentación de la ponencia "New formula for stability of cubes armoured roundheads Punta Langosteira's breakwater" en el congreso internacional Coastal Structures, celebrado en Venecia en 2007, la utilización de una de las mayores grúas sobre orugas del mundo (diseñada conjuntamente por técnicos de la obra y del fabricante para los

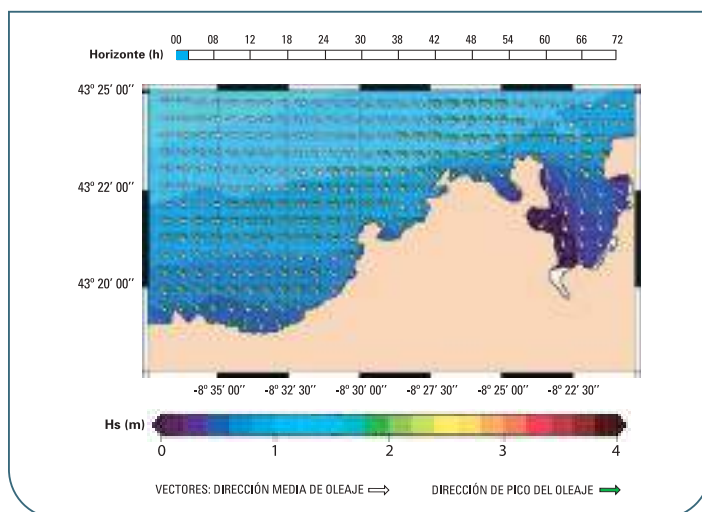
11\_4



simulación del modelo  
portpuff\_portpuff model  
simulation



salida del sistema de predicción local de oleaje para el  
Puerto de A Coruña\_output from the local ocean swell  
prediction system for the Port of A Coruña



## \_innovation and disclosure

With respect to social aspects, the creation of The Committee on Social Responsibility of the Company and The Committee on Human Resources of the Port Authority are initiatives taken on during 2007 in an innovative focus of the business model and of labour and personnel relations within the State Port System.

With regards to the environment, it is extremely relevant that the air pollution control procedures set forth by the A Coruña Port Authority has been published in the prestigious scientific magazine Atmospheric Environment, volu-

me 41, 30th edition, September 2007; a monographique dedicated to "Ports and Air Quality" in which the Port of A Coruña made an important contribution to two articles: Characterisation of dust material emitted during harbour operations (HADA Project), pages 6331 to 6343, and Estimates of atmospheric particle emissions from bulk handling of dusty materials in Spanish Harbours, from the pages 6356-6365. Regarding another environmental aspect of the environmental management of the port, the use of a compactor to process polystyrene-Styrofo-

am (see page 185) is a consequence of the Port Authority's collaboration in the OMAR Project (<http://www.observatorio-mar.org>), an Environmental Observatory on solid waste of aquatic, fishing, and port activity.

The Environmental Dashboard is also the design inherited by the HADA project, which has also contributed five articles to the aforementioned magazine, how the preventative measures for coal particles commissions is implemented through the application of ligninsulphonate condensate in the

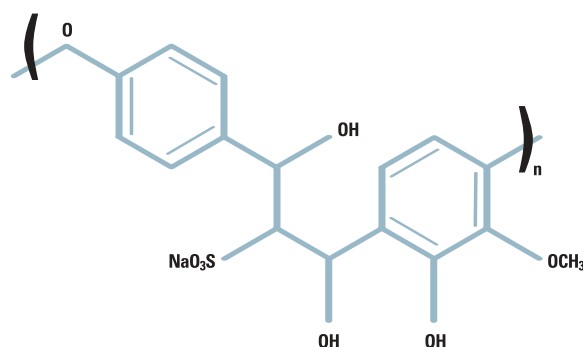
requerimientos del dique del puerto exterior) dotada de una antena GPS en el extremo de la pluma, lo que garantiza una gran precisión en los trabajos de colocación de bloques, con una pluma de 135 metros de longitud (equivalente a casi una vez y media la longitud de un campo de fútbol) y capaz de colocar los bloques de 150 toneladas a 115 metros de distancia, el desarrollo específico para la obra de Punta Langosteira de un "Sistema de Predicción de Oleaje en Langosteira" (SPOL), alimentado por una predicción específica de la Agencia Estatal de Meteorología, y que determina en cada momento que tajos pueden estar operativos o no en función de la previsión de oleaje. También el sistema informático, similar a los que gobiernan los grandes terminales de contenedores, que gestiona el parque de fabricación de los bloques de hormi-

gón en Punta Langosteira y, por último, el empleo por primera vez en una obra marítima en España de un sistema de guiado por GPS de la maquinaria de movimiento de tierra que trabaje en la construcción del dique de abrigo (bulldozers y retroexcavadoras), que facilitará a los operarios de las mismas

disponer en todo momento de un preciso conocimiento de la zona de la obra en la que se encuentran, aumentando la seguridad y la eficiencia de dichos trabajos, son ejemplos de la importancia que la innovación tecnológica tiene en la gestión presente y futura de la Autoridad Portuaria de A Coruña.



Fórmula química del  
Lignosulfonato\_Ligninsulphonate condensate  
chemical formula





water used in the soaking process (see pages 159 and 173).

With respect to infrastructure, the presentation of the lecture “New formula for stability of cubes armoured roundheads Punta Langosteira’s breakwater” in the international Congress on coastal structures celebrated in Venice in 2007, the use of one of the biggest treaded cranes in the world (designed jointly by technicians of the project and of the manufacture in order to meet the requirements of the outer port dyke) equipped with a GPS antenna at the end of the pole

which guarantees the utmost precision in the process of setting the blocks into place, which is 135 m long (roughly the length of one and a half football field). This crane is able to place 150 tonne blocks at 115 m apart, which are the specifications for the Punta Langosteira project for a “Langosteira Wave Prediction System” (SPOL), fed by specific predictions from the National Meteorological Agency, which determine which tasks can be operational or not in any given moment with regards to predicting wave conditions and characteristics. Also, the computer

systems similar to those that control large container terminals and manage the production plant of concrete blocks in Punta Langosteira, and lastly, the use of a system for the first time in a maritime project in Spain and guidance by GPS of the movements of machinery on land that aid in the construction of the dyke (bulldozers and backhoe loader), that will make it easier for the operators to have accurate knowledge of the construction site at all times where they might be working, increasing security and efficiency of the above mentioned jobs.

# Nos preocupa tu opinión

EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DESEAMOS DAR RESPUESTA A TODAS LAS EXPECTATIVAS DE NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS EN PRÓXIMAS MEMORIAS. PARA ELLO NECESITAMOS QUE NOS HAGAN LLEGAR SUS COMENTARIOS DIRECTAMENTE O A TRAVÉS DEL SIGUIENTE FORMULARIO<sup>XLVIII</sup>.

## Your opinion in is important to us

THE PORT AUTHORITY HOPES TO RESPOND TO ALL THE EXPECTATIONS OF OUR STAKEHOLDERS IN OUR NEXT ANNUAL REPORTS. THEREFORE, WE NEED TO RECEIVE YOUR COMMENTS, EITHER DIRECTLY OR MAKING USE OF THE FOLLOWING FORM<sup>XLVIII</sup>.

12\_



## \_formulario de observaciones y comentarios

Las actividades desarrolladas en el puerto de A Coruña me afectan como:

|                               |                                    |                       |
|-------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| USUARIO                       | TRABAJADOR DEL PUERTO              | ASOCIACIÓN DE VECINOS |
| CLIENTE                       | PROVEEDOR                          | VECINO DE A CORUÑA    |
| ADMINISTRACIÓN PÚBLICA        | TRANSPORTISTA                      | VECINO DE ARTEIXO     |
| ORGANIZACIÓN NO GUBERNAMENTAL | EMPRESA ESTIBADORA O CONSIGNATARIA | ESTUDIANTE            |

¿Cómo califica nuestra forma de actuar?

|                                      | ECONÓMICAMENTE | SOCIALMENTE | AMBIENTALMENTE | INSTITUCIONALMENTE |
|--------------------------------------|----------------|-------------|----------------|--------------------|
| PEOR QUE LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS  |                |             |                |                    |
| POR DEBAJO DE LA MEDIA               |                |             |                |                    |
| EN LA MEDIA                          |                |             |                |                    |
| MEJOR QUE LA MEDIA                   |                |             |                |                    |
| MEJOR QUE LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS |                |             |                |                    |

¿Qué le ha parecido la memoria de sostenibilidad de la Autoridad portuaria de A Coruña?

|       |          |       |           |           |
|-------|----------|-------|-----------|-----------|
| POBRE | CORRECTA | BUENA | MUY BUENA | EXCELENTE |
|-------|----------|-------|-----------|-----------|

¿Hay algún aspecto relacionado con la Autoridad Portuaria que le preocupa que no haya encontrado en esta memoria?

---



---



---



---

¿Tiene algún comentario o sugerencia?

---



---



---



---

Por favor, háganme llegar su próxima memoria de sostenibilidad.

|                  |     |
|------------------|-----|
| NOMBRE           |     |
| EMPRESA          |     |
| DIRECCIÓN POSTAL |     |
| TELÉFONO         | FAX |
| E-MAIL           |     |



## \_feedback form

Activity carried out in the Port of A Coruña affects me as a:

|                               |                                |                            |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| USER                          | PORT WORKER                    | NEIGHBOURHOOD ASSOCIATIONS |
| CUSTOMER                      | SUPPLIER                       | CITIZEN OF A CORUÑA        |
| PUBLIC ADMINISTRATION         | TRANSPORT                      | CITIZEN OF ARTEIXO         |
| NON GOVERNMENTAL ORGANIZATION | STEVEDORE COMPANY OR CONSIGNEE | STUDENT                    |

How would you rate our performance?

|                            | ECONOMICALLY | SOCIALLY | ENVIRONMENTALLY | INSTITUTIONALLY |
|----------------------------|--------------|----------|-----------------|-----------------|
| WORSE THAN MOST COMPANIES  |              |          |                 |                 |
| BELOW AVERAGE              |              |          |                 |                 |
| AVERAGE                    |              |          |                 |                 |
| ABOVE-AVERAGE              |              |          |                 |                 |
| BETTER THAN MOST COMPANIES |              |          |                 |                 |

How do you rate the sustainability report from the A Coruña Port Authority?

|      |  |         |  |      |  |           |  |           |  |
|------|--|---------|--|------|--|-----------|--|-----------|--|
| POOR |  | CORRECT |  | GOOD |  | VERY GOOD |  | EXCELLENT |  |
|------|--|---------|--|------|--|-----------|--|-----------|--|

Was there anything related to the Port Authority we didn't cover in this report that you would like to see included?

---



---



---



---

Do you have any other comments or suggestions?

---



---



---



---

Please send me your next sustainability report.

|           |     |
|-----------|-----|
| NAME      |     |
| COMPANY   |     |
| ADDRESS   |     |
| TELEPHONE | FAX |
| E-MAIL    |     |





## \_persona de contacto

**Andrés Guerra**

**Director de Sostenibilidad y  
Control de Gestión** (GRI3.4)

**Autoridad Portuaria de  
A Coruña**

**Correo electrónico:**  
sostenibilidad@puertocoruna.com

**Teléfono:**  
+34 981 219 621

**Fax:**  
+34 981 219 607

**Dirección postal:**  
Avenida de la Marina, 3  
15001 A Coruña  
España

**Web:**  
www.puertocoruna.com

## \_contact person

**Andrés Guerra**

**Director of Sustainability and  
Management Control** (GRI3.4)

**A Coruña  
Port Authority**

**E-mail:**  
sostenibilidad@puertocoruna.com

**Telephone:**  
+34 981 219 621

**Fax:**  
+34 981 219 607

**Address:**  
Avenida de la Marina, 3  
15001 A Coruña  
Spain

**Web:**  
www.puertocoruna.com

**GRI 3.4\_ Punto de contac-  
to para cuestiones relacio-  
nadas con la memoria y  
sus contenidos.**

**GRI 3.4\_ Contact point for  
questions regarding the  
report or its contents.**

# índice GRI de la memoria

## GRI report index

**GRI 3.12** Tabla que indica localización de contenidos básicos.

**GRI 3.12** Table identifying the location of the Standard Disclosures in the report.

|                                                     | INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                       | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | PÁGINA<br>PAGE                               |
|-----------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| ESTRATEGIA Y ANÁLISIS<br>STRATEGY AND ANALYSIS      | GRI 1.1                | DECLARACIÓN DEL MÁXIMO RESPONSABLE DE LA TOMA DE DECISIONES DE LA ORGANIZACIÓN.<br>STATEMENT FROM THE MOST SENIOR DECISIONMAKER OF THE ORGANIZATION.                    | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA: CARTA DEL PRESIDENTE<br>1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT: LETTER FROM THE CHAIRMAN                                                                                                                                                                                                                  | 8,9                                          |
|                                                     | GRI 1.2                | DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES.<br>DESCRIPTION OF KEY IMPACTS, RISKS, AND OPPORTUNITIES.                                              | 2. LA ESTABILIDAD DE LA GESTIÓN: CARTA DEL DIRECTOR GENERAL<br>2. MANAGEMENT STABILITY: LETTER FROM THE GENERAL DIRECTOR<br>9.1 UN PELICANO EN A CORUÑA; 9.1 A PELICAN IN A CORUÑA<br>10.1 MOVIENDO MERCANCÍAS, RECIBIENDO PASAJEROS<br>10.1 MOVING MERCHANDISE, RECEIVING PASSENGERS                                                                                  | 19,20,<br>155,<br>218,<br>219                |
|                                                     | GRI 2.1                | NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN.<br>NAME OF THE ORGANIZATION.                                                                                                                 | 5. LLEGANDO A BUEN PUERTO: PERFIL Y GOBIERNO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA<br>5. SAFELY INTO PORT: PROFILE AND GOVERNMENT OF THE PORT AUTHORITY                                                                                                                                                                                                                            | 48,49                                        |
| PERFIL DE LA ORGANIZACIÓN<br>ORGANIZATIONAL PROFILE | GRI 2.2                | PRINCIPALES MARCAS Y SERVICIOS.<br>PRIMARY BRANDS, PRODUCTS, AND/OR SERVICES.                                                                                           | 5.3 SERVICIOS EN EL PUERTO DE A CORUÑA<br>5.3 SERVICES ON A CORUÑA PORT                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 58,59                                        |
|                                                     | GRI 2.3                | ESTRUCTURA OPERATIVA DE LA ORGANIZACIÓN.<br>OPERATIONAL STRUCTURE OF THE ORGANIZATION, SUBSIDIARIES, AND INCLUDING MAIN DIVISIONS, OPERATING COMPANIES, JOINT VENTURES. | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.<br>10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO<br>10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS                                                                                                                                                                                    | 54,55,<br>230,<br>231                        |
|                                                     | GRI 2.4                | LOCALIZACIÓN DE LA SEDE PRINCIPAL.<br>LOCATION OF ORGANIZATION'S HEADQUARTERS.                                                                                          | 5.2 43° 21' N, 8° 23' W;<br>5.2 43° 21' N, 8° 23' W                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 56                                           |
|                                                     | GRI 2.5                | NÚMERO DE PAÍSES EN LOS QUE LA ORGANIZACIÓN OPERA.<br>NUMBER OF COUNTRIES WHERE THE ORGANIZATION OPERATES.                                                              | 3 BIENVENIDO AL PUERTO DE A CORUÑA<br>3 WELCOME TO THE A CORUÑA PORT                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 24,25                                        |
|                                                     | GRI 2.6                | NATURALEZA DE LA PROPIEDAD Y FORMA JURÍDICA.<br>NATURE OF OWNERSHIP AND LEGAL FORM.                                                                                     | 5. LLEGANDO A BUEN PUERTO: PERFIL Y GOBIERNO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA<br>5. SAFELY INTO PORT: PROFILE AND GOVERNMENT OF THE PORT AUTHORITY                                                                                                                                                                                                                            | 48,49                                        |
|                                                     | GRI 2.7                | MERCADOS SERVIDOS.<br>MARKETS SERVED.                                                                                                                                   | 5.3 SERVICIOS EN EL PUERTO DE A CORUÑA<br>5.3 SERVICES ON A CORUÑA PORT. 5.4 MERCADOS SERVIDOS<br>5.4 MARKETS SERVED. 10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO;<br>10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS.                                                                                                                                                    | 58,59,<br>66,67,<br>230,<br>231              |
|                                                     | GRI 2.8                | DIMENSIONES DE LA ORGANIZACIÓN.<br>SCALE OF THE REPORTING ORGANIZATION.                                                                                                 | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA: CARTA DEL PRESIDENTE 1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT: LETTER FROM THE CHAIRMAN.<br>5.3 SERVICIOS EN EL PUERTO DE A CORUÑA 5.3 SERVICES ON A CORUÑA PORT. 8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR; 8.1 OUR MAIN VALUE. 10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO 10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS | 16,17,<br>58,59,<br>81,83,<br>230,<br>231    |
|                                                     | GRI 2.9                | CAMBIOS SIGNIFICATIVOS DURANTE EL PERIODO.<br>SIGNIFICANT CHANGES DURING THE REPORTING PERIOD.                                                                          | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.<br>10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO<br>10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS<br>11.3 EL PUERTO EXTERIOR; 11.3 THE OUTER PORT<br>11.2 NUEVOS USOS DEL SUELO; 11.2.1 NEW USES FOR THE AREA                                                                        | 54,55,<br>230,<br>231<br>277,<br>296,<br>297 |
|                                                     | GRI 2.10               | PERMISOS Y DISTINCIONES RECIBIDOS DURANTE EL PERIODO.<br>AWARDS RECEIVED IN THE REPORTING PERIOD.                                                                       | 6.2 COBERTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2007<br>6.2 BOUNDARY OF THE 2007 SUSTAINABILITY REPORT                                                                                                                                                                                                                                                                   | 76,77                                        |

# 13\_

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | PÁGINA<br>PAGE.                         |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| GRI 3.1                | PERIODO CUBIERTO.<br>REPORTING PERIOD.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 4. AVISTANDO EL PUERTO DE A CORUÑA:<br>SÍNTESIS DE LA MEMORIA<br>4. THE A CORUÑA PORT SIGHTED: REPORT SUMMARY                                                                                                                                                                                                                                                           | 39                                      |
| GRI 3.2                | FECHA DE LA MEMORIA ANTERIOR.<br>DATE OF MOST RECENT PREVIOUS REPORT.                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA:<br>CARTA DEL PRESIDENTE<br>1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT:<br>LETTER FROM THE CHAIRMAN                                                                                                                                                                                                             | 8,9                                     |
| GRI 3.3                | CICLO DE PRESENTACIÓN DE MEMORIAS.<br>REPORTING CYCLE.                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 4. AVISTANDO EL PUERTO DE A CORUÑA:<br>SÍNTESIS DE LA MEMORIA<br>4. THE A CORUÑA PORT SIGHTED: REPORT SUMMARY                                                                                                                                                                                                                                                           | 38,39                                   |
| GRI 3.4                | PUNTO DE CONTACTO PARA CUESTIONES RELACIONADAS CON MEMORIA Y CONTENIDOS.<br>CONTACT POINT FOR QUESTIONS REGARDING THE REPORT OR ITS CONTENTS.                                                                                                                                                                                                    | 12.2 PERSONA DE CONTACTO<br>12.2 CONTACT PERSON                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 311                                     |
| GRI 3.5                | PROCESO DE DEFINICIÓN DEL CONTENIDO.<br>PROCESS FOR DEFINING REPORT CONTENT.                                                                                                                                                                                                                                                                     | 3.3 RENDICIÓN DE CUENTAS; 3.3 ACCOUNTABILITY<br>4. AVISTANDO EL PUERTO DE A CORUÑA: SÍNTESIS<br>DE LA MEMORIA 4. THE A CORUÑA PORT SIGHTED: REPORT<br>SUMMARY: 6.1 ALCANCE DE LA MEMORIA DE<br>SOSTENIBILIDAD 2007 6.1 SCOPE OF THE 2007 SUSTAINABILITY<br>REPORT: 7 EL FARO DE UNA CIUDAD: NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS<br>7 THE LIGHTHOUSE OF A CITY: OUR STAKEHOLDERS. | 35,36,<br>39,<br>72, 73,<br>78,79       |
| GRI 3.6                | COBERTURA DE LA MEMORIA.<br>BOUNDARY OF THE REPORT.                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 6.2 COBERTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2007<br>6.2 BOUNDARY OF THE 2007 SUSTAINABILITY REPORT                                                                                                                                                                                                                                                                    | 74,75                                   |
| GRI 3.7                | INDICACIÓN DE EXISTENCIA DE LIMITACIONES DEL ALCANCE.<br>STATE ANY SPECIFIC LIMITATIONS<br>ON THE SCOPE OR BOUNDARY OF THE REPORT.                                                                                                                                                                                                               | 6.2 COBERTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2007<br>6.2 BOUNDARY OF THE 2007 SUSTAINABILITY REPORT                                                                                                                                                                                                                                                                    | 74,75                                   |
| GRI 3.8                | BASE PARA INCLUIR INFORMACIÓN EN EL CASO DE NEGOCIOS CONJUNTOS.<br>BASIS FOR REPORTING ON JOINT VENTURES.                                                                                                                                                                                                                                        | 5.3 SERVICIOS PORTUARIOS BÁSICOS;<br>5.3 BASIC PORT SERVICES<br>10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO<br>10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS                                                                                                                                                                                                             | 62,63,<br>232,233<br>240,241<br>242,243 |
| GRI 3.9                | TÉCNICA DE MEDICIÓN DE DATOS Y BASES PARA REALIZACIÓN DE CÁLCULOS.<br>DATA MEASUREMENT TECHNIQUES AND THE BASES OF CALCULATIONS.                                                                                                                                                                                                                 | 14.1 METODOLOGÍAS DE CÁLCULO<br>14.1 CALCULATION METHODOLOGY                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 322,<br>323                             |
| GRI 3.10               | DESCRIPCIÓN DEL EFECTO QUE PUEDA TENER LA REEXPRESIÓN DE<br>INFORMACIÓN DE MEMORIAS ANTERIORES.<br>EXPLANATION OF THE EFFECT OF ANY RE-STATEMENTS OF<br>INFORMATION PROVIDED IN EARLIER REPORTS.                                                                                                                                                 | NOTA 1<br>NOTE 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 321                                     |
| GRI 3.11               | CAMBIOS SIGNIFICATIVOS RELATIVOS A PERIODOS ANTERIORES.<br>SIGNIFICANT CHANGES FROM PREVIOUS REPORTING.                                                                                                                                                                                                                                          | 6.2 COBERTURA DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2007<br>6.2 BOUNDARY OF THE 2007 SUSTAINABILITY REPORT                                                                                                                                                                                                                                                                    | 76, 77                                  |
| GRI 3.12               | TABLA QUE INDICA LOCALIZACIÓN DE CONTENIDOS BÁSICOS.<br>TABLE IDENTIFYING THE LOCATION OF THE STANDARD DISCLOSURES IN THE REPORT.                                                                                                                                                                                                                | 13 ÍNDICE GRI DE LA MEMORIA<br>13 GRI REPORT INDEX                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 312                                     |
| GRI 3.13               | POLÍTICA Y PRÁCTICA ACTUAL EN RELACIÓN CON LA SOLICITUD DE<br>VERIFICACIÓN EXTERNA DE LA MEMORIA.<br>POLICY AND CURRENT PRACTICE WITH REGARD TO SEEKING<br>EXTERNAL ASSURANCE FOR THE REPORT.                                                                                                                                                    | 15.1 AUTODECLARACIÓN DEL NIVEL DE APLICACIÓN<br>15.1 SELF-DECLARATION OF THE LEVEL OF APPLICATION                                                                                                                                                                                                                                                                       | 338,<br>339                             |
| GRI 4.1                | ESTRUCTURA DE GOBIERNO DE LA ORGANIZACIÓN.<br>GOVERNANCE STRUCTURE OF THE ORGANIZATION.                                                                                                                                                                                                                                                          | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 50,51                                   |
| GRI 4.2                | INDICAR SI EL PRESIDENTE DEL MÁXIMO GOBIERNO OCUPA TAMBIÉN<br>UN CARGO EJECUTIVO.<br>INDICATE WHETHER THE CHAIR OF THE HIGHEST GOVERNANCE<br>BODY IS ALSO AN EXECUTIVE OFFICER.                                                                                                                                                                  | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 50,51                                   |
| GRI 4.3                | EN ORGANIZACIONES CON ESTRUCTURA DIRECTIVA UNITARIA,<br>SE INDICARÁ EL NÚMERO DE MIEMBROS DEL MÁXIMO ÓRGANO DE<br>GOBIERNO QUE SEAN INDEPENDIENTES O NO EJECUTIVO.<br>FOR ORGANIZATIONS THAT HAVE A UNITARY BOARD STRUCTURE, STATE<br>THE NUMBER OF MEMBERS OF THE HIGHEST GOVERNANCE BODY THAT<br>ARE INDEPENDENT AND/OR NON-EXECUTIVE MEMBERS. | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 50,52                                   |
| GRI 4.4                | MECANISMOS DE LOS ACCIONISTAS Y EMPLEADOS PARA COMUNICAR<br>RECOMENDACIONES AL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO.<br>MECHANISMS FOR SHAREHOLDERS AND EMPLOYEES TO PROVIDE<br>RECOMMENDATIONS OR DIRECTION TO THE HIGHEST GOVERNANCE BODY.                                                                                                                | 8.1 ELECCIONES SINDICALES<br>8.1 LABOUR UNION ELECTIONS<br>8.1 COMITÉ DE RECURSOS HUMANOS<br>8.1 HUMAN RESOURCES COMMITTEE                                                                                                                                                                                                                                              | 90,91,<br>94,95                         |

PARÁMETROS DE LA MEMORIA  
REPORT PARAMETERSGOBIERNO, COMPROMISOS Y PARTICIPACIÓN  
GOVERNMENT, COMMITMENTS, AND ENGAGEMENT

|                                                                                  | INDICADOR                                                                                                                                                                       | DESCRIPCIÓN INDICADOR                                                                                                                                                                                                              | APARTADO DE LA MEMORIA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | PÁGINA                      |
|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
|                                                                                  | INDICATOR                                                                                                                                                                       | DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                           | REPORT SECTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | PAGE                        |
| GOBIERNO, COMPROMISOS Y PARTICIPACIÓN<br>GOVERNMENT, COMMITMENTS, AND ENGAGEMENT | GRI 4.5                                                                                                                                                                         | VINCULO ENTRE LA RETRIBUCIÓN DE LOS MIEMBROS DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO, ALTO DIRECTIVOS Y EJECUTIVOS.<br>LINKAGE BETWEEN COMPENSATION FOR MEMBERS OF THE HIGHEST GOVERNANCE BODY, SENIOR MANAGERS, AND EXECUTIVES.             | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 50,52                       |
|                                                                                  | GRI 4.6                                                                                                                                                                         | PROCEDIMIENTOS IMPLANTADOS PARA EVITAR CONFLICTOS DE INTERESES.<br>PROCESSES IN PLACE FOR THE HIGHEST GOVERNANCE BODY TO ENSURE CONFLICTS OF INTEREST ARE AVOIDED.                                                                 | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 50,51                       |
|                                                                                  | GRI 4.7                                                                                                                                                                         | PROCEDIMIENTO DE DETERMINACIÓN DE LA CAPACITACIÓN Y EXPERIENCIA EXIGIBLES A LOS MIEMBROS DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO.<br>PROCESS FOR DETERMINING THE QUALIFICATIONS AND EXPERTISE OF THE MEMBERS OF THE HIGHEST GOVERNANCE BODY. | 5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.<br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 50,51                       |
|                                                                                  | GRI 4.8                                                                                                                                                                         | DECLARACIONES DE MISIÓN Y VALORES DESARROLLADAS INTERNAMENTE.<br>INTERNALLY DEVELOPED STATEMENTS OF MISSION OR VALUES.                                                                                                             | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA: CARTA DEL PRESIDENTE 1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT: LETTER FROM THE CHAIRMAN<br>3.2 PRESENTE Y FUTURO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA 3.2 PRESENT AND FUTURE OF THE A CORUÑA PORT AUTHORITY 9.1 LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL PUERTO DE A CORUÑA 9.1 THE A CORUÑA PORT'S ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY STRATEGY | 8,9,<br>30,31,<br>155       |
|                                                                                  | GRI 4.9                                                                                                                                                                         | PROCEDIMIENTOS DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO PARA SUPERVISAR LA IDENTIFICACIÓN Y GESTIÓN.<br>PROCEDURES OF THE HIGHEST GOVERNANCE BODY FOR OVERSEEING THE ORGANIZATION'S IDENTIFICATION AND MANAGEMENT.                            | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA: CARTA DEL PRESIDENTE<br>1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT: LETTER FROM THE CHAIRMAN                                                                                                                                                                                                                                                      | 10,11                       |
|                                                                                  | GRI 4.10                                                                                                                                                                        | PROCEDIMIENTOS PARA EVALUAR EL DESEMPEÑO PROPIO DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO.<br>PROCESSES FOR EVALUATING THE HIGHEST GOVERNANCE BODY'S OWN PERFORMANCE.                                                                          | 1. EL DESARROLLO SOSTENIBLE DEL PUERTO DE A CORUÑA: CARTA DEL PRESIDENTE<br>1. SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE A CORUÑA PORT: LETTER FROM THE CHAIRMAN                                                                                                                                                                                                                                                      | 8,9                         |
|                                                                                  | GRI 4.11                                                                                                                                                                        | DESCRIPCIÓN DE CÓMO LA ORGANIZACIÓN HA ADOPTADO UN PLANTEAMIENTO.<br>EXPLANATION OF WHETHER AND HOW THE PRECAUTIONARY APPROACH OR PRINCIPLE IS ADDRESSED BY THE ORGANIZATION.                                                      | 11.2 PLANIFICACIÓN FÍSICA; 11.3 EL PUERTO EXTERIOR<br>11.2 PLANNING OF PHYSICAL SPACE; 11.3 THE OUTER PORT                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 270,<br>271,<br>298,<br>299 |
|                                                                                  | GRI 4.12                                                                                                                                                                        | PRINCIPIOS O PROGRAMAS SOCIALES, AMBIENTALES Y ECONÓMICOS DESARROLLADOS EXTERNAMENTE.<br>EXTERNALLY DEVELOPED ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, AND SOCIAL CHARTERS, PRINCIPLES, OR OTHER INITIATIVES.                                      | 5.3 ASOCIACIONES Y FUNDACIONES<br>5.5 ASSOCIATIONS AND FOUNDATIONS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 68,69                       |
|                                                                                  | GRI 4.13                                                                                                                                                                        | PRINCIPALES ASOCIACIONES A LAS QUE PERTENEZCA.<br>MEMBERSHIPS IN ASSOCIATIONS.                                                                                                                                                     | 5.5 ASOCIACIONES Y FUNDACIONES<br>5.5 ASSOCIATIONS AND FOUNDATIONS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 68,69                       |
|                                                                                  | GRI 4.14                                                                                                                                                                        | RELACIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS QUE LA ORGANIZACIÓN HA INCLUIDO.<br>LIST OF STAKEHOLDER GROUPS ENGAGED BY THE ORGANIZATION.                                                                                                          | 3.3 RENDICIÓN DE CUENTAS; 3.3 ACCOUNTABILITY<br>7. EL FARO DE UNA CIUDAD: NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS 7. THE LIGHTHOUSE OF A CITY: OUR STAKEHOLDERS                                                                                                                                                                                                                                                         | 37,<br>78,79                |
|                                                                                  | GRI 4.15                                                                                                                                                                        | BASE PARA LA IDENTIFICACIÓN Y SELECCIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS CON LOS QUE LA ORGANIZACIÓN SE COMPROMETE.<br>BASIS FOR IDENTIFICATION AND SELECTION OF STAKEHOLDERS WITH WHOM TO ENGAGE.                                             | 3.3 RENDICIÓN DE CUENTAS<br>3.3 ACCOUNTABILITY<br>7. EL FARO DE UNA CIUDAD: NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS 7. THE LIGHTHOUSE OF A CITY: OUR STAKEHOLDERS                                                                                                                                                                                                                                                       | 37,<br>78,79                |
|                                                                                  | GRI 4.16                                                                                                                                                                        | ENFOQUES ADOPTADOS PARA LA INCLUSIÓN DE GRUPOS DE INTERÉS.<br>APPROACHES TO STAKEHOLDER ENGAGEMENT, INCLUDING FREQUENCY OF ENGAGEMENT BY TYPE AND BY STAKEHOLDER GROUP.                                                            | 3.3 RENDICIÓN DE CUENTAS; 3.3 ACCOUNTABILITY<br>7. EL FARO DE UNA CIUDAD: NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS 7. THE LIGHTHOUSE OF A CITY: OUR STAKEHOLDERS                                                                                                                                                                                                                                                         | 37,<br>78,79                |
|                                                                                  | GRI 4.17                                                                                                                                                                        | PRINCIPALES PREOCUPACIONES Y ASPECTOS DE INTERÉS SURGIDOS DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS.<br>KEY TOPICS AND CONCERNS THAT HAVE BEEN RAISED THROUGH STAKEHOLDER ENGAGEMENT.                                           | 3.3 RENDICIÓN DE CUENTAS<br>3.3 ACCOUNTABILITY<br>7. EL FARO DE UNA CIUDAD: NUESTROS GRUPOS DE INTERÉS 7. THE LIGHTHOUSE OF A CITY: OUR STAKEHOLDERS                                                                                                                                                                                                                                                       | 35,36,<br>79                |
|                                                                                  | DIMENSIÓN ECONÓMICA_ECONOMIC DIMENSION<br>ENFOQUE DE GESTIÓN ECONÓMICA_ECONOMIC<br>MANAGEMENT APPROACH<br>INDICADORES DE DESEMPEÑO ECONÓMICO_ECONOMIC<br>PERFORMANCE INDICATORS |                                                                                                                                                                                                                                    | 10.5 ENFOQUE DE GESTIÓN: UNIDADES DE NEGOCIO<br>10.5 MANAGEMENT APPROACH: UNITS OF BUSINESS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 230,<br>231                 |

|                                                                                   | INDICADOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | APARTADO DE LA MEMORIA                                                                                                                                                                                                                      | PÁGINA                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
|                                                                                   | INDICATOR | DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | REPORT SECTION                                                                                                                                                                                                                              | PAGE.                       |
| INDICADORES DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO<br>ECONOMIC INDICATORS PERFORMANCE            | GRI EC1   | VALOR ECONÓMICO DIRECTO GENERADO Y DISTRIBUIDO, INCLUYENDO INGRESOS, COSTES DE EXPLOTACIÓN, RETRIBUCIÓN A EMPLEADOS, DONACIONES Y OTRAS INVERSIONES EN LA COMUNIDAD, BENEFICIOS NO DISTRIBUIDOS Y PAGOS A PROVEEDORES DE CAPITAL Y A GOBIERNOS.<br>DIRECT ECONOMIC VALUE GENERATED AND DISTRIBUTED, INCLUDING REVENUES, OPERATING COSTS, EMPLOYEE COMPENSATION, DONATIONS AND OTHER COMMUNITY INVESTMENTS, RETAINED EARNINGS, AND PAYMENTS TO CAPITAL PROVIDERS AND GOVERNMENTS. | 10.2 CREACIÓN DE VALOR ECONÓMICO Y FINANCIERO<br>10.2 CREATION OF ECONOMIC AND FINANCIAL VALUE                                                                                                                                              | 220,<br>221                 |
|                                                                                   | GRI EC2   | CONSECUENCIAS FINANCIERAS Y OTROS RIESGOS Y OPORTUNIDADES PARA LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN DEBIDO AL CAMBIO CLIMÁTICO.<br>FINANCIAL IMPLICATIONS AND OTHER RISKS AND OPPORTUNITIES FOR THE ORGANIZATION'S ACTIVITIES DUE TO CLIMATE CHANGE.                                                                                                                                                                                                                               | 10.2 CREACIÓN DE VALOR ECONÓMICO Y FINANCIERO<br>10.2 CREATION OF ECONOMIC AND FINANCIAL VALUE                                                                                                                                              | 220,<br>221                 |
|                                                                                   | GRI EC3   | COBERTURA DE LAS OBLIGACIONES DEBIDAS A PROGRAMAS DE BENEFICIOS SOCIALES.<br>COVERAGE OF THE ORGANIZATION'S DEFINED BENEFIT PLAN OBLIGATIONS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 10.3 CREACIÓN DE VALOR SOCIAL<br>10.3 CREATING SOCIAL BENEFITS                                                                                                                                                                              | 224,<br>225                 |
|                                                                                   | GRI EC4   | AYUDAS FINANCIERAS SIGNIFICATIVAS RECIBIDAS EN GOBIERNOS.<br>SIGNIFICANT FINANCIAL ASSISTANCE RECEIVED FROM GOVERNMENT.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 10.2 CREACIÓN DE VALOR ECONÓMICO Y FINANCIERO<br>10.2 CREATION OF ECONOMIC AND FINANCIAL VALUE                                                                                                                                              | 220,<br>221                 |
|                                                                                   | GRI EC5   | RANGO DE LAS RELACIONES ENTRE EL SALARIO INICIAL ESTÁNDAR Y EL SALARIO MÍNIMO LOCAL EN LUGARES DONDE SE DESARROLLEN OPERACIONES SIGNIFICATIVAS.<br>RANGE OF RATIOS OF STANDARD ENTRY LEVEL WAGE COMPARED TO LOCAL MINIMUM WAGE AT SIGNIFICANT LOCATIONS OF OPERATION.                                                                                                                                                                                                            | 8.1 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN<br>8.1 COMMUNICATION AND COLLABORATION                                                                                                                                                                      | 90,91                       |
|                                                                                   | GRI EC6   | POLÍTICA, PRÁCTICAS Y PROPORCIÓN DE GASTO CORRESPONDIENTE A PROVEEDORES LOCALES EN LUGARES DONDE SE DESARROLLEN OPERACIONES SIGNIFICATIVAS.<br>POLICY, PRACTICES, AND PROPORTION OF SPENDING ON LOCALLY-BASED SUPPLIERS AT SIGNIFICANT LOCATIONS OF OPERATION.                                                                                                                                                                                                                   | 10.3 CREACIÓN DE VALOR SOCIAL<br>10.3 CREATING SOCIAL BENEFITS                                                                                                                                                                              | 224,<br>225                 |
|                                                                                   | GRI EC7   | PROCEDIMIENTOS PARA LA CONTRATACIÓN LOCAL Y PROPORCIONAL DE ALTOS DIRECTIVOS PROCEDENTES DE LA COMUNIDAD LOCAL EN LUGARES DONDE SE DESARROLLEN OPERACIONES SIGNIFICATIVAS.<br>PROCEDURES FOR LOCAL HIRING AND PROPORTION OF SENIOR MANAGEMENT HIRED FROM THE LOCAL COMMUNITY AT LOCATIONS OF SIGNIFICANT OPERATION.                                                                                                                                                              | 8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR<br>8.1 OUR MAIN VALUE                                                                                                                                                                                           | 81,82                       |
|                                                                                   | GRI EC8   | DESARROLLO E IMPACTO DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS Y LOS SERVICIOS PRESTADOS PRINCIPALMENTE PARA EL BENEFICIO PÚBLICO MEDIANTE COMPROMISOS COMERCIALES, PRO BONO, O EN ESPECIE.<br>DEVELOPMENT AND IMPACT OF INFRASTRUCTURE INVESTMENTS AND SERVICES PROVIDED PRIMARILY FOR PUBLIC BENEFIT THROUGH COMMERCIAL, INKIND, OR PRO BONO ENGAGEMENT.                                                                                                                          | 10.2 INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS<br>10.2 INVESTMENT IN INFRASTRUCTURE<br>11.3 EL PUERTO EXTERIOR<br>11.3 THE OUTER PORT                                                                                                                 | 222,<br>223,<br>298,<br>299 |
|                                                                                   | GRI EC9   | ENTENDIMIENTO Y DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS SIGNIFICATIVOS, INCLUYENDO EL ALCANCE DE DICHOS IMPACTOS.<br>UNDERSTANDING AND DESCRIBING SIGNIFICANT INDIRECT ECONOMIC IMPACTS, INCLUDING THE EXTENT OF IMPACTS.                                                                                                                                                                                                                                              | 10.3 CREACIÓN DE VALOR SOCIAL<br>10.3 CREATING SOCIAL BENEFITS                                                                                                                                                                              | 224,<br>225                 |
|                                                                                   |           | DIMENSIÓN AMBIENTAL_ENVIRONMENTAL DIMENSION<br>ENFOQUE DE GESTIÓN AMBIENTAL_ENVIRONMENTAL<br>MANAGEMENT APPROACH<br>INDICADORES DE DESEMPEÑO AMBIENTAL_ENVIRONMENTAL<br>PERFORMANCE INDICATORS                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 9 UN PELICANO EN A CORUÑA: PRESERVANDO NUESTROS RECURSOS<br>9 A PELICAN IN A CORUÑA: PRESERVING OUR RESOURCES                                                                                                                               | 154                         |
| INDICADORES DEL DESEMPEÑO<br>AMBIENTAL<br>ENVIRONMENTAL PERFORMANCE<br>INDICATORS | GRI EN1   | MATERIALES UTILIZADOS, POR PESO O VOLUMEN.<br>MATERIALS USED BY WEIGHT OR VOLUME.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 9.2 ECOEFICIENCIA; LA VIGILANCIA AMBIENTAL...<br>9.2 ECO-EFFICIENCY; ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                                                          | 192<br>204,205              |
|                                                                                   | GRI EN2   | PORCENTAJE DE LOS MATERIALES UTILIZADOS QUE SON MATERIALES VALORIZADOS.<br>PERCENTAGE OF MATERIALS USED THAT ARE RECYCLED INPUT MATERIALS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 9.2 ECOEFICIENCIA<br>9.2 ECO-EFFICIENCY                                                                                                                                                                                                     | 196,<br>197                 |
|                                                                                   | GRI EN3   | CONSUMO DIRECTO DE ENERGÍA DESGLOSADO POR FUENTES PRIMARIAS.<br>DIRECT ENERGY CONSUMPTION BY PRIMARY ENERGY SOURCE.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 9.2 ECOEFICIENCIA; LA VIGILANCIA AMBIENTAL DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA<br>9.2 ECO-EFFICIENCY; ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE OF THE CONSTRUCTION OF NEW PORT FACILITIES IN PUNTA LANGOSTEIRA | 192<br>204,<br>205          |

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                      | PÁGINA<br>PAGE               |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>GRI EN4</b>         | CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA DESGLOSADO POR FUENTES PRIMARIAS<br>INDIRECT ENERGY CONSUMPTION BY PRIMARY SOURCE.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>9.2 ECOEFICIENCIA; LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 ECO-EFFICIENCY; ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                    | 196, 197<br>204, 205         |
| <b>GRI EN5</b>         | AHORRO DE ENERGÍA DEBIDO A LA CONSERVACIÓN Y A MEJORAS EN LA EFICIENCIA.<br>ENERGY SAVED DUE TO CONSERVATION AND EFFICIENCY IMPROVEMENTS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>NOTA 2</b><br>NOTE 2                                                                                                                                                       | 321                          |
| <b>GRI EN6</b>         | INICIATIVAS PARA PROPORCIONAR PRODUCTOS Y SERVICIOS EFICIENTES EN EL CONSUMO DE ENERGÍA O BASADOS EN ENERGÍAS RENOVABLES, Y LAS REDUCCIONES EN EL CONSUMO DE ENERGÍA COMO RESULTADO DE DICHAS INICIATIVAS.<br>INITIATIVES TO PROVIDE ENERGY-EFFICIENT OR RENEWABLE ENERGY BASED PRODUCTS AND SERVICES, AND REDUCTIONS IN ENERGY REQUIREMENTS AS A RESULT OF THESE INITIATIVES.                                                                                                             | <b>NOTA 2</b><br>NOTE 2                                                                                                                                                       | 321                          |
| <b>GRI EN7</b>         | INICIATIVAS PARA REDUCIR EL CONSUMO INDIRECTO DE ENERGÍA Y LAS REDUCCIONES LOGRADAS CON DICHAS INICIATIVAS.<br>INITIATIVES TO REDUCE INDIRECT ENERGY CONSUMPTION AND REDUCTIONS ACHIEVED.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>NOTA 2</b><br>NOTE 2                                                                                                                                                       | 321                          |
| <b>GRI EN8</b>         | CAPTACIÓN TOTAL DE AGUA POR FUENTES.<br>TOTAL WATER WITHDRAWAL BY SOURCE.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <b>9.2 AGUA; LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 WATER; ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                      | 190, 191<br>204, 205         |
| <b>GRI EN9</b>         | FUENTES DE AGUA QUE HAN SIDO AFECTADAS SIGNIFICATIVAMENTE POR LA CAPTACIÓN DE AGUA.<br>WATER SOURCES SIGNIFICANTLY AFFECTED BY WITHDRAWAL OF WATER.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>9.2 AGUA</b><br>9.2 WATER                                                                                                                                                  | 190, 191                     |
| <b>GRI EN10</b>        | PORCENTAJE Y VOLUMEN TOTAL DE AGUA RECICLADA Y REUTILIZADA.<br>PERCENTAGE AND TOTAL VOLUME OF WATER RECYCLED AND REUSED.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <b>NOTA 3</b><br>NOTE 3                                                                                                                                                       | 321                          |
| <b>GRI EN11</b>        | DESCRIPCIÓN DE TERRENOS ADYACENTES O UBICADOS DENTRO DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS O DE ÁREAS DE ALTA BIODIVERSIDAD NO PROTEGIDAS.<br>LOCATION AND SIZE OF LAND OWNED, LEASED, MANAGED IN, OR ADJACENT TO, PROTECTED AREAS AND AREAS OF HIGH BIODIVERSITY VALUE OUTSIDE PROTECTED AREAS.                                                                                                                                                                                            | <b>9.2 BIODIVERSIDAD; LA VIGILANCIA AMBIENTAL...</b><br>9.2 BIODIVERSITY; ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                       | 198, 199<br>204, 205         |
| <b>GRI EN12</b>        | DESCRIPCIÓN DE LOS IMPACTOS MÁS SIGNIFICATIVOS EN LA BIODIVERSIDAD EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS O EN ÁREAS DE ALTA BIODIVERSIDAD NO PROTEGIDAS, DERIVADOS DE LAS ACTIVIDADES, PRODUCTOS O SERVICIOS EN ÁREAS PROTEGIDAS Y EN ÁREAS DE ALTO VALOR EN BIODIVERSIDAD EN ZONAS AJENAS A LAS ÁREAS PROTEGIDAS.<br>DESCRIPTION OF SIGNIFICANT IMPACTS OF ACTIVITIES, PRODUCTS, AND SERVICES ON BIODIVERSITY IN PROTECTED AREAS AND AREAS OF HIGH BIODIVERSITY VALUE OUTSIDE PROTECTED AREAS. | <b>9.2 AVIFAUNA COSMOPOLITA 9.2 COSMOPOLITAN AVIFAUNA</b><br>9.2 AGUAS DE LASTRE 9.2 BALLAST WATERS<br>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...   | 198, 199, 200, 201, 204, 205 |
| <b>GRI EN13</b>        | HÁBITATS PROTEGIDOS O RESTAURADOS.<br>HABITATS PROTECTED OR RESTORED.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                   | 214, 215                     |
| <b>GRI EN14</b>        | ESTRATEGIAS Y ACCIONES IMPLANTADAS Y PLANIFICADAS PARA LA GESTIÓN DE IMPACTOS SOBRE LA BIODIVERSIDAD.<br>STRATEGIES, CURRENT ACTIONS, AND FUTURE PLANS FOR MANAGING IMPACTS ON BIODIVERSITY.                                                                                                                                                                                                                                                                                               | <b>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                   | 213                          |
| <b>GRI EN15</b>        | NÚMERO DE ESPECIES, DESGLOSADAS EN FUNCIÓN DE SU PELIGRO DE EXTINCIÓN, INCLUIDAS EN LA LISTA ROJA DE LA UICN Y EN LOS LISTADOS NACIONALES Y CUYOS HÁBITATS SE ENCUENTREN EN ÁREAS AFECTADAS POR LAS OPERACIONES SEGÚN EL GRADO DE AMENAZA DE LA ESPECIE.<br>NUMBER OF IUCN RED LIST SPECIES AND NATIONAL CONSERVATION LIST SPECIES WITH HABITATS IN AREAS AFFECTED BY OPERATIONS, BY LEVEL OF EXTINCTION RISK.                                                                             | <b>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                   | 205, 206, 207                |
| <b>GRI EN16</b>        | EMISIONES TOTALES, DE EFECTO INVERNADERO, EN PESO.<br>TOTAL DIRECT AND INDIRECT GREENHOUSE GAS EMISSIONS BY WEIGHT.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...</b><br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...<br><b>11.1 EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO;</b><br>11.1.2 EMISSIONS OF GREENHOUSE GASES; | 210, 211, 266, 267           |
| <b>GRI EN17</b>        | OTRAS EMISIONES INDIRECTAS DE GASES DE EFECTO INVERNADERO, EN PESO.<br>OTHER RELEVANT INDIRECT GREENHOUSE GAS EMISSIONS BY WEIGHT.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>11.1 EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO</b><br>11.1 EMISSIONS OF GREENHOUSE GASES                                                                                    | 266, 269                     |

INDICADORES DEL DESEMPEÑO AMBIENTAL  
ENVIRONMENTAL PERFORMANCE INDICATORS

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                                             | PÁGINA<br>PAGE              |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| GRI EN18               | INICIATIVAS PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y LAS REDUCCIONES LOGRADAS.<br>INITIATIVES TO REDUCE GREENHOUSE GAS EMISSIONS AND REDUCTIONS ACHIEVED.                                                                                                                                                                                                                                            | NOTA 4<br>NOTE 4                                                                                                                                                                                     | 321                         |
| GRI EN19               | EMISIONES DE SUSTANCIAS DESTRUCTORAS DE LA CAPA DE OZONO, EN PESO.<br>EMISSIONS OF OZONE-DEPLETING SUBSTANCES BY WEIGHT.                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 9.2 GASES DE EFECTO INVERNADERO Y OZONO<br>9.2 GREENHOUSE GASES AND OZONE                                                                                                                            | 178,<br>179                 |
| GRI EN20               | NO, SO Y OTRAS EMISIONES SIGNIFICATIVAS AL AIRE POR TIPO Y PESO.<br>NO, SO, AND OTHER SIGNIFICANT AIR EMISSIONS BY TYPE AND WEIGHT.                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 9.2 CALIDAD DEL AIRE<br>9.2 AIR QUALITY                                                                                                                                                              | 174,<br>175, 178,<br>179    |
| GRI EN21               | VERTIMIENTO TOTAL DE AGUAS RESIDUALES, SEGÚN SU NATURALEZA Y DESTINO.<br>TOTAL WATER DISCHARGE BY QUALITY AND DESTINATION.                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 9.2 LA DEPURADORA DE OZA<br>9.2 THE OZA TREATMENT PLANT<br>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                      | 170,<br>171,<br>210,<br>211 |
| GRI EN22               | PESO TOTAL DE RESIDUOS GESTIONADOS, SEGÚN TIPO Y MÉTODO DE TRATAMIENTO.<br>TOTAL WEIGHT OF WASTE BY TYPE AND DISPOSAL METHOD.                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 9.2 RESIDUOS 9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 WASTE 9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                          | 182,<br>183,<br>212         |
| GRI EN23               | NÚMERO TOTAL Y VOLUMEN DE LOS DERRAMES ACCIDENTALES MÁS SIGNIFICATIVOS.<br>TOTAL NUMBER AND VOLUME OF SIGNIFICANT SPILLS.                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 9.2 LIMPIEZA DE LAS ZONAS COMUNES DE AGUA<br>9.2 CLEANING COMMON WATER ZONES<br>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                 | 170,<br>171,<br>210,<br>211 |
| GRI EN24               | PESO DE LOS RESIDUOS TRANSPORTADOS, IMPORTADOS, EXPORTADOS O TRATADOS QUE SE CONSIDERAN PELIGROSOS SEGÚN LA CLASIFICACIÓN DEL CONVENIO DE BASILEA, ANEXOS I, II, III Y VIII.<br>WEIGHT OF TRANSPORTED, IMPORTED, EXPORTED, OR TREATED WASTE DEEMED HAZARDOUS UNDER THE TERMS OF THE BASEL CONVENTION ANNEX I, II, III, AND VIII, AND PERCENTAGE OF TRANSPORTED WASTE SHIPPED INTERNATIONALLY.                           | NOTA 11<br>NOTE 11                                                                                                                                                                                   | 321                         |
| GRI EN25               | IDENTIFICACIÓN, TAMAÑO, ESTADO DE PROTECCIÓN Y VALOR DE LA BIODIVERSIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS Y HÁBITATS RELACIONADOS, AFECTADOS SIGNIFICATIVAMENTE POR VERTIDOS DE AGUAS Y AGUAS DE ESCORRENTÍA DE LA ORGANIZACIÓN INFORMANTE.<br>IDENTITY, SIZE, PROTECTED STATUS, AND BIODIVERSITY VALUE OF WATER BODIES AND RELATED HABITATS SIGNIFICANTLY AFFECTED BY THE REPORTING ORGANIZATION'S DISCHARGES OF WATER AND RUNOFF. | 9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE...                                                                                                                                 | 210,<br>211                 |
| GRI EN26               | INICIATIVAS PARA MITIGAR LOS IMPACTOS AMBIENTALES DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS, Y GRADO DE REDUCCIÓN DE ESE IMPACTO.<br>INITIATIVES TO MITIGATE ENVIRONMENTAL IMPACTS OF PRODUCTS AND SERVICES, AND EXTENT OF IMPACT MITIGATION.                                                                                                                                                                                        | 9.1 LA ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DEL PUERTO DE A CORUÑA<br>9.1 THE A CORUÑA PORT'S ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY STRATEGY<br>9.2 LA VIGILANCIA AMBIENTAL ...<br>9.2 ENVIRONMENTAL SURVEILLANCE ... | 155,<br>213                 |
| GRI EN27               | PORCENTAJE DE PRODUCTOS VENDIDOS, Y SUS MATERIALES DE EMBALAJE, QUE SON RECUPERADOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL, POR CATEGORÍAS DE PRODUCTOS.<br>PERCENTAGE OF PRODUCTS SOLD AND THEIR PACKAGING MATERIALS THAT ARE RECLAIMED BY CATEGORY.                                                                                                                                                                                 | 9.2 ECOEFICIENCIA<br>9.2 ECO-EFFICIENCY                                                                                                                                                              | 188,<br>191                 |
| GRI EN28               | COSTE DE MULTAS SIGNIFICATIVAS Y NÚMERO DE SANCIONES NO MONETARIAS POR INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA AMBIENTAL.<br>MONETARY VALUE OF SIGNIFICANT FINES AND TOTAL NUMBER OF NON-MONETARY SANCTIONS FOR NONCOMPLIANCE WITH ENVIRONMENTAL LAWS AND REGULATIONS.                                                                                                                                                           | 9.2 SISTEMATIZACIÓN DE LA GESTIÓN AMBIENTAL<br>9.2 SYSTEMATIZING ENVIRONMENTAL MANAGEMENT                                                                                                            | 158,<br>159                 |
| GRI EN29               | IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DEL TRANSPORTE DE PRODUCTOS Y OTROS BIENES Y MATERIALES UTILIZADOS PARA LAS ACTIVIDADES DE LA ORGANIZACIÓN, ASÍ COMO DEL TRANSPORTE DE PERSONAL.<br>SIGNIFICANT ENVIRONMENTAL IMPACTS OF TRANSPORTING PRODUCTS AND OTHER GOODS AND MATERIALS USED FOR THE ORGANIZATION'S OPERATIONS, AND TRANSPORTING MEMBERS OF THE WORKFORCE.                                                     | 9.2 ECOEFICIENCIA<br>9.2 ECO-EFFICIENCY<br>11.1 EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO<br>11.1 EMISSIONS OF GREENHOUSE GASES                                                                       | 192<br>268,<br>269,         |
| GRI EN30               | DESGLOSE POR TIPO DE TOTAL DE GASTOS E INVERSIONES AMBIENTALES.<br>TOTAL ENVIRONMENTAL PROTECTION EXPENDITURES AND INVESTMENTS BY TYPE.                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 10.4 PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS<br>10.4 PROTECTING RESOURCES                                                                                                                                         | 229                         |

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                     | PÁGINA<br>PAGE           |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
|                        | DIMENSIÓN SOCIAL_Social dimension<br>PRÁCTICAS LABORABLES Y ÉTICA DEL TRABAJO_Labor<br>practices and decent work<br>ENFOQUE DE GESTIÓN DE LAS PRÁCTICAS LABORABLES Y<br>ÉTICA DEL TRABAJO_Labor practices and decent<br>work management approach<br>INDICADORES DE DESEMPEÑO EN PRÁCTICAS LABORABLES<br>Y ÉTICA DEL TRABAJO_Labor practices and decent work<br>performance indicators                                                       | 8.1 LOS TRABAJADORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA<br>8.1 THE PORT AUTHORITY WORKERS                                                                             | 81,<br>82                |
| GRI LA1                | DESGLASE DEL COLECTIVO DE TRABAJADORES POR TIPO DE EMPLEO,<br>POR CONTRATO Y POR REGIÓN.<br>TOTAL WORKFORCE BY EMPLOYMENT TYPE,<br>EMPLOYMENT CONTRACT, AND REGION.                                                                                                                                                                                                                                                                         | 8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR<br>8.1 OUR MAIN VALUE                                                                                                            | 81, 83,<br>84            |
| GRI LA2                | NÚMERO TOTAL DE EMPLEADOS Y ROTACIÓN MEDIO DE EMPLEADOS,<br>DESGLOSADOS POR GRUPO DE EDAD, SEXO Y REGIÓN.<br>TOTAL NUMBER AND RATE OF EMPLOYEE TURNOVER BY<br>AGE GROUP, GENDER, AND REGION.                                                                                                                                                                                                                                                | 8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR<br>8.1 OUR MAIN VALUE<br>8.1 INTERESES, EXPECTATIVAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN<br>8.1 INTERESTS, EXPECTATIONS AND MANAGEMENT APPROACH | 83, 84,<br>85, 88,<br>89 |
| GRI LA3                | BENEFICIOS SOCIALES PARA LOS EMPLEADOS CON JORNADA<br>COMPLETA, QUE NO SE OFRECEN A LOS EMPLEADOS TEMPORALES<br>O DE MEDIA JORNADA, DESGLOSADO POR ACTIVIDAD PRINCIPAL.<br>BENEFITS PROVIDED TO FULL-TIME EMPLOYEES THAT ARE NOT<br>PROVIDED TO TEMPORARY OR PART-TIME EMPLOYEES,<br>BY MAJOR OPERATIONS.                                                                                                                                   | NOTA 5<br>NOTE 5                                                                                                                                             | 321                      |
| GRI LA4                | PORCENTAJE DE EMPLEADOS CUBIERTOS POR UN CONVENIO COLECTIVO.<br>PERCENTAGE OF EMPLOYEES COVERED BY COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENTS.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR<br>8.1 OUR MAIN VALUE                                                                                                            | 81, 82                   |
| GRI LA5                | PERIODO(S) MÍNIMO(S) DE PREAVISO RELATIVO(S) A CAMBIOS<br>ORGANIZATIVOS, INCLUYENDO SI ESTAS NOTIFICACIONES SON<br>ESPECIFICADAS EN LOS CONVENIOS COLECTIVOS.<br>MINIMUM NOTICE PERIOD(S) REGARDING OPERATIONAL CHANGES,<br>INCLUDING WHETHER IT IS SPECIFIED IN COLLECTIVE AGREEMENTS.                                                                                                                                                     | NOTA 6<br>NOTE 6                                                                                                                                             | 321                      |
| GRI LA6                | PORCENTAJE DEL TOTAL DE TRABAJADORES QUE ESTÁ REPRESENTANDO<br>EN COMITÉS DE SALUD Y SEGURIDAD CONJUNTOS DE DIRECCIÓN –<br>EMPLEADOS, ESTABLECIDOS PARA AYUDAR A CONTROLAR YA ASESORAR<br>SOBRE PROGRAMAS DE SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO.<br>PERCENTAGE OF TOTAL WORKFORCE REPRESENTED IN FORMAL<br>JOINT MANAGEMENT–WORKER HEALTH AND SAFETY COMMITTEES<br>THAT HELP MONITOR AND ADVISE ON<br>OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY PROGRAMS. | 8.1 ELECCIONES SINDICALES<br>8.1 LABOUR UNION ELECTIONS                                                                                                      | 90, 91                   |
| GRI LA7                | TASAS DE ABSENTISMO, ENFERMEDADES PROFESIONALES, DÍAS<br>PERDIDOS Y NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES RELACIONADAS<br>CON EL TRABAJO POR REGIÓN.<br>RATES OF INJURY, OCCUPATIONAL DISEASES, LOST DAYS, AND<br>ABSENTEEISM, AND NUMBER OF WORKRELATED FATALITIES BY REGION.                                                                                                                                                                        | 8.1 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES<br>8.1 PREVENTION OF OCCUPATIONAL RISKS                                                                                  | 100,<br>101              |
| GRI LA8                | PROGRAMAS DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN, ASESORAMIENTO,<br>PREVENCIÓN Y CONTROL DE RIESGOS QUE SE APLIQUEN A LOS<br>TRABAJADORES, A SUS FAMILIAS O A LOS MIEMBROS DE LA<br>COMUNIDAD EN RELACIÓN CON ENFERMEDADES GRAVES.<br>EDUCATION, TRAINING, COUNSELING, PREVENTION, AND<br>RISK-CONTROL PROGRAMS IN PLACE TO ASSIST WORKFORCE<br>MEMBERS REGARDING SERIOUS DISEASES.                                                                        | 8.1 FORMACIÓN, INVIRTIENDO EN FUTURO<br>8.1 TRAINING, INVESTING IN THE FUTURE                                                                                | 96, 97                   |
| GRI LA9                | ASUNTOS DE SALUD Y SEGURIDAD CUBIERTOS EN ACUERDOS<br>FORMALES CON SINDICATOS.<br>HEALTH AND SAFETY TOPICS COVERED IN FORMAL<br>AGREEMENTS WITH TRADE UNIONS.                                                                                                                                                                                                                                                                               | 8.1 ACCIÓN SOCIAL<br>8.1 SOCIAL ACTION                                                                                                                       | 94, 95                   |
| GRI LA10               | PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN AL AÑO POR EMPLEADO,<br>DESGLOSADO POR CATEGORÍA DE EMPLEADO.<br>AVERAGE HOURS OF TRAINING PER YEAR PER<br>EMPLOYEE BY EMPLOYEE CATEGORY.                                                                                                                                                                                                                                                                    | 8.1 FORMACIÓN, INVIRTIENDO EN FUTURO<br>8.1 TRAINING, INVESTING IN THE FUTURE                                                                                | 96, 97                   |
| GRI LA11               | PROGRAMAS DE GESTIÓN DE HABILIDADES Y DE FORMACIÓN<br>CONTINUA QUE FOMENTEN LA EMPLEABILIDAD DE LOS TRABAJADORES<br>Y QUE LES APOYEN EN LA GESTIÓN DEL FINAL DE SUS<br>CARRERAS PROFESIONALES.<br>PROGRAMS FOR SKILLS MANAGEMENT AND LIFELONG LEARNING<br>THAT SUPPORT THE CONTINUED EMPLOYABILITY OF EMPLOYEES<br>AND ASSIST THEM IN MANAGING CAREER ENDINGS.                                                                              | 8.1 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN<br>8.1 COMMUNICATION AND COLLABORATION                                                                                       | 90, 91                   |

INDICADORES DEL DESEMPEÑO DE PRÁCTICAS LABORALES Y ÉTICA EN EL TRABAJO  
LABOR PRACTICES AND DECENT WORK PERFORMANCE INDICATORS

INDICADORES DEL DESEMPEÑO DE PRÁCTICAS  
LABORALES Y ÉTICA EN EL TRABAJO.  
LABOR PRACTICES AND DECENT WORK  
PERFORMANCE INDICATORS

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                              | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | PÁGINA<br>PAGE                    |
|------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| <b>GRI LA12</b>        | <b>PORCENTAJE DE EMPLEADOS QUE RECIBEN EVALUACIONES REGulares DEL DESEMPEÑO Y DE DESARROLLO PROFESIONAL.</b><br>PERCENTAGE OF EMPLOYEES RECEIVING REGULAR PERFORMANCE AND CAREER DEVELOPMENT REVIEWS.                                                                                                                                          | <b>8.1 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN</b><br>8.1 COMMUNICATION AND COLLABORATION                                                                                                                                                                                                                                                                            | 90, 91                            |
| <b>GRI LA13</b>        | <b>COMPOSICIÓN DE LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO CORPORATIVO Y PLANTILLA, DESGLOSADO POR SEXO, GRUPO DE EDAD, PERTENENCIA A MINORÍAS Y OTROS INDICADORES DE DIVERSIDAD.</b><br>COMPOSITION OF GOVERNANCE BODIES AND BREAKDOWN OF EMPLOYEES PER CATEGORY ACCORDING TO GENDER, AGE GROUP, MINORITY GROUP MEMBERSHIP, AND OTHER INDICATORS OF DIVERSITY. | <b>5.1 ÓRGANOS Y COMPETENCIAS DE LA A.P.</b><br>5.1 GOVERNING ORGANS AND POWERS OF THE P.A.<br><b>8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR; 8.1 OUR MAIN VALUE</b><br><b>8.1 INTERESES, EXPECTATIVAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN</b><br>8.1 INTERESTS, EXPECTATIONS AND MANAGEMENT APPROACH<br><b>8.1 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN</b><br>8.1 COMMUNICATION AND COLLABORATION | 50, 52<br>85,<br>88, 89<br>90, 91 |
| <b>GRI LA14</b>        | <b>RELACIÓN ENTRE SALARIO BASE DE LOS HOMBRES CON RESPECTO AL DE LAS MUJERES, DESGLOSADO POR CATEGORÍA PROFESIONAL.</b><br>RATIO OF BASIC SALARY OF MEN TO WOMEN BY EMPLOYEE CATEGORY.                                                                                                                                                         | <b>8.1 NUESTRO PRINCIPAL VALOR; 8.1 OUR MAIN VALUE</b><br><b>8.1 INTERESES, EXPECTATIVAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN</b><br>8.1 INTERESTS, EXPECTATIONS AND MANAGEMENT APPROACH<br><b>8.1 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN</b><br>8.1 COMMUNICATION AND COLLABORATION                                                                                                | 81, 82,<br>88, 89,<br>90, 91      |

## DIMENSIÓN SOCIAL\_Social DIMENSION

## DERECHOS HUMANOS\_HUMAN RIGHTS

## ENFOQUE DE GESTIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS\_

## HUMAN RIGHTS MANAGEMENT APPROACH

## INDICADORES DE DESEMPEÑO EN DERECHOS HUMANOS\_

## HUMAN RIGHTS PERFORMANCE INDICATORS

**8.1 INTERESES, EXPECTATIVAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN**  
8.1 INTERESTS, EXPECTATIONS AND MANAGEMENT APPROACH

86

INDICADORES DEL DESEMPEÑO DE DERECHOS HUMANOS  
HUMAN RIGHTS PERFORMANCE INDICATORS

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                |             |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>GRI HR1</b> | <b>PORCENTAJE Y NÚMERO TOTAL DE ACUERDOS DE INVERSIÓN SIGNIFICATIVOS QUE INCLUYAN CLÁUSULAS DE DERECHOS HUMANOS O QUE HAYAN SIDO OBJETO DE ANÁLISIS EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS.</b><br>PERCENTAGE AND TOTAL NUMBER OF SIGNIFICANT INVESTMENT AGREEMENTS THAT INCLUDE HUMAN RIGHTS CLAUSES OR THAT HAVE UNDERGONE HUMAN RIGHTS SCREENING.                                                                       | <b>10.3 CREACIÓN DE VALOR SOCIAL</b><br>10.3 CREATING SOCIAL BENEFITS                                          | 226,<br>227 |
| <b>GRI HR2</b> | <b>PORCENTAJE DE LOS PRINCIPALES DISTRIBUIDORES Y CONTRATISTAS QUE HAN SIDO OBJETO DE ANÁLISIS EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS, Y MEDIDAS ADOPTADAS COMO CONSECUENCIA.</b><br>PERCENTAGE OF SIGNIFICANT SUPPLIERS AND CONTRACTORS THAT HAVE UNDERGONE SCREENING ON HUMAN RIGHTS AND ACTIONS TAKEN.                                                                                                                  | <b>10.3 CREACIÓN DE VALOR SOCIAL</b><br>10.3 CREATING SOCIAL BENEFITS                                          | 226,<br>227 |
| <b>GRI HR3</b> | <b>TOTAL DE HORAS DE FORMACIÓN DE LOS EMPLEADOS SOBRE POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS RELACIONADOS CON AQUELLOS ASPECTOS DE LOS DERECHOS HUMANOS RELEVANTES PARA SUS ACTIVIDADES, INCLUYENDO EL PORCENTAJE DE EMPLEADOS FORMADOS.</b><br>TOTAL HOURS OF EMPLOYEE TRAINING ON POLICIES AND PROCEDURES CONCERNING ASPECTS OF HUMAN RIGHTS THAT ARE RELEVANT TO OPERATIONS, INCLUDING THE PERCENTAGE OF EMPLOYEES TRAINED. | <b>8.1 FORMACIÓN, INVIRTIENDO EN FUTURO</b><br>8.1 TRAINING, INVESTING IN THE FUTURE                           | 96, 97      |
| <b>GRI HR4</b> | <b>NÚMERO TOTAL DE INCIDENTES DE DISCRIMINACIÓN Y MEDIDAS ADOPTADAS.</b><br>TOTAL NUMBER OF INCIDENTS OF DISCRIMINATION AND ACTIONS TAKEN.                                                                                                                                                                                                                                                                         | <b>8.1 INTERESES, EXPECTATIVAS Y ENFOQUE DE GESTIÓN</b><br>8.1 INTERESTS, EXPECTATIONS AND MANAGEMENT APPROACH | 88, 89      |
| <b>GRI HR5</b> | <b>ACTIVIDADES DE LA COMPAÑÍA EN LAS QUE EL DERECHO A LIBERTAD DE ASOCIACIÓN Y DE ACOGERSE A CONVENIOS COLECTIVOS PUEDAN CORRER IMPORTANTES RIESGOS, Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA RESPALDAR ESTOS DERECHOS.</b><br>OPERATIONS IDENTIFIED IN WHICH THE RIGHT TO EXERCISE FREEDOM OF ASSOCIATION AND COLLECTIVE BARGAINING MAY BE AT SIGNIFICANT RISK, AND ACTIONS TAKEN TO SUPPORT THESE RIGHTS.                        | <b>NOTA 7</b><br>NOTE 7                                                                                        | 321         |
| <b>GRI HR6</b> | <b>ACTIVIDADES IDENTIFICADAS QUE CONLLEVAN UN RIESGO POTENCIAL DE INCIDENTES DE EXPLOTACIÓN INFANTIL, Y MEDIDAS ADOPTADAS PARA CONTRIBUIR A SU ELIMINACIÓN.</b><br>OPERATIONS IDENTIFIED AS HAVING SIGNIFICANT RISK FOR INCIDENTS OF CHILD LABOR, AND MEASURES TAKEN TO CONTRIBUTE TO THE ELIMINATION OF CHILD LABOR.                                                                                              | <b>NOTA 7</b><br>NOTE 7                                                                                        | 321         |
| <b>GRI HR7</b> | <b>OPERACIONES IDENTIFICADAS COMO DE RIESGO SIGNIFICATIVO DE SER ORIGEN DE EPISODIOS DE TRABAJO FORZADO O NO CONSENTIDO, Y LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA CONTRIBUIR A SU ELIMINACIÓN.</b><br>OPERATIONS IDENTIFIED AS HAVING SIGNIFICANT RISK FOR INCIDENTS OF FORCED OR COMPULSORY LABOR, AND MEASURES TO CONTRIBUTE TO THE ELIMINATION OF FORCED OR COMPULSORY LABOR.                                               | <b>NOTA 7</b><br>NOTE 7                                                                                        | 321<br>321  |

|                                                                                         | INDICADOR<br>INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                              | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                                                            | PÁGINA<br>PAGE                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| INDICADORES DEL DESEMPEÑO<br>DE DERECHOS HUMANOS<br>HUMAN RIGHTS PERFORMANCE INDICATORS | <b>GRI HR8</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | PORCENTAJE DEL PERSONAL DE SEGURIDAD QUE HA SIDO FORMADO EN LAS POLÍTICAS O PROCEDIMIENTOS DE LA ORGANIZACIÓN EN ASPECTOS DE DERECHOS HUMANOS RELEVANTES PARA LAS ACTIVIDADES.<br>PERCENTAGE OF SECURITY PERSONNEL TRAINED IN THE ORGANIZATION'S POLICIES OR PROCEDURES CONCERNING ASPECTS OF HUMAN RIGHTS THAT ARE RELEVANT TO OPERATIONS.                                                 |                                                                                                                                                                                                     | -                                           |
|                                                                                         | <b>GRI HR9</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | NÚMERO TOTAL DE INCIDENTES RELACIONADOS CON VIOLACIONES DE LOS DERECHOS DE LOS INDÍGENAS Y MEDIDAS ADOPTADAS.<br>TOTAL NUMBER OF INCIDENTS OF VIOLATIONS INVOLVING RIGHTS OF INDIGENOUS PEOPLE AND ACTIONS TAKEN.                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                     | -                                           |
|                                                                                         | DIMENSIÓN SOCIAL_ SOCIAL DIMENSION<br>SOCIEDAD_ SOCIETY<br>ENFOQUE DE GESTIÓN DE LA SOCIEDAD_ SOCIAL MANAGEMENT APPROACH<br>INDICADORES DE DESEMPEÑO EN SOCIEDAD_ SOCIAL PERFORMANCE INDICATORS                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 8.2 LOS CIUDADANOS DE A CORUÑA<br>8.2 THE CITIZIENS OF A CORUÑA                                                                                                                                     | 112,<br>113                                 |
| INDICADORES DEL DESEMPEÑO DE SOCIEDAD<br>SOCIAL PERFORMANCE INDICATORS                  | <b>GRI S01</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | NATURALEZA, ALCANCE Y EFECTIVIDAD DE PROGRAMAS Y PRÁCTICAS PARA EVALUAR Y GESTIONAR LOS IMPACTOS DE LAS OPERACIONES Y COLABORACIÓN EN LAS COMUNIDADES, INCLUYENDO ENTRADA, OPERACIÓN Y SALIDA DE LA EMPRESA.<br>NATURE, SCOPE, AND EFFECTIVENESS OF ANY PROGRAMS AND PRACTICES THAT ASSESS AND MANAGE THE IMPACTS OF OPERATIONS ON COMMUNITIES, INCLUDING ENTERING, OPERATING, AND EXITING. | 8.2 NUESTRO PRINCIPAL VÍNCULO; INTERESES, INQUIETUDES Y EXPECTATIVAS; COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN<br>8.2 OUR MAIN CONNECTION; INTERESTS, CONCERNS AND EXPECTATIONS; COMMUNICATION AND COLLABORATION | 112,<br>113,<br>114,<br>115,<br>118,<br>119 |
|                                                                                         | <b>GRI S02</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | PORCENTAJE Y NÚMERO TOTAL DE UNIDADES DE NEGOCIO ANALIZADAS CON RESPECTO A RIESGOS RELACIONADOS CON LA CORRUPCIÓN.<br>PERCENTAGE AND TOTAL NUMBER OF BUSINESS UNITS ANALYZED FOR RISKS RELATED TO CORRUPTION.                                                                                                                                                                               | NOTA 8<br>NOTE 8                                                                                                                                                                                    | 321                                         |
|                                                                                         | <b>GRI S03</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | PORCENTAJE DE EMPLEADOS FORMADOS EN LAS POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS ANTI-CORRUPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN.<br>PERCENTAGE OF EMPLOYEES TRAINED IN ORGANIZATION'S ANTI-CORRUPTION POLICIES AND PROCEDURES.                                                                                                                                                                                        | NOTA 8<br>NOTE 8                                                                                                                                                                                    | 321                                         |
|                                                                                         | <b>GRI S04</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | MEDIDAS TOMADAS EN RESPUESTA A INCIDENTES DE CORRUPCIÓN.<br>ACTIONS TAKEN IN RESPONSE TO INCIDENTS OF CORRUPTION.                                                                                                                                                                                                                                                                           | NOTA 9<br>NOTE 9                                                                                                                                                                                    | 321                                         |
|                                                                                         | <b>GRI S05</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | POSICIÓN EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS Y PARTICIPACIÓN EN EL DESARROLLO DE LAS MISMAS Y DE ACTIVIDADES DE "LOBBYING".<br>PUBLIC POLICY POSITIONS AND PARTICIPATION IN PUBLIC POLICY DEVELOPMENT AND LOBBYING.                                                                                                                                                                                   | 8.3 NUESTRAS REGLAS DEL JUEGO<br>8.3 THE RULES OF THE GAME                                                                                                                                          | 124,<br>125                                 |
|                                                                                         | <b>GRI S06</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | VALOR TOTAL DE LAS APORTACIONES FINANCIERAS Y EN ESPECIE A PARTIDOS POLÍTICOS O A INSTITUCIONES RELACIONADAS, POR PAÍSES.<br>TOTAL VALUE OF FINANCIAL AND IN-KIND CONTRIBUTIONS TO POLITICAL PARTIES, POLITICIANS, AND RELATED INSTITUTIONS BY COUNTRY.                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                     | -                                           |
|                                                                                         | <b>GRI S07</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | NÚMERO TOTAL DE ACCIONES POR CAUSAS RELACIONADAS CON PRÁCTICAS MONOPOLÍSTICAS Y CONTRA LA LIBRE COMPETENCIA, Y SUS RESULTADOS.<br>TOTAL NUMBER OF LEGAL ACTIONS FOR ANTICOMPETITIVE BEHAVIOR, ANTI-TRUST, AND MONOPOLY PRACTICES AND THEIR OUTCOMES.                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                     | -                                           |
|                                                                                         | <b>GRI S08</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | VALOR MONETARIO DE SANCIONES Y MULTAS SIGNIFICATIVAS Y NÚMERO TOTAL DE SANCIONES NO MONETARIAS DERIVADAS DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS LEYES Y REGULACIONES.<br>MONETARY VALUE OF SIGNIFICANT FINES AND TOTAL NUMBER OF NON-MONETARY SANCTIONS FOR NON COMPLIANCE WITH LAWS AND REGULATIONS.                                                                                                    | 8.1 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES<br>8.1 PREVENTION OF OCCUPATIONAL RISKS                                                                                                                         | 100,<br>101                                 |
|                                                                                         | DIMENSIÓN SOCIAL_ SOCIAL DIMENSION<br>RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS_ PRODUCT RESPONSABILITY<br>ENFOQUE DE GESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS_ PRODUCT RESPONSABILITY MANAGEMENT APPROACH<br>INDICADORES DE DESEMPEÑO EN RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS_ PRODUCT RESPONSABILITY PERFORMANCE INDICATORS |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 5.3 SERVICIOS EN EL PUERTO DE A CORUÑA<br>5.3 SERVICES ON A CORUÑA PORT                                                                                                                             | 58<br>59                                    |

| INDICADOR<br>INDICATOR | DESCRIPCIÓN INDICADOR<br>DESCRIPTION OF INDICATOR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | APARTADO DE LA MEMORIA<br>REPORT SECTION                                                                                                                | PÁGINA<br>PAGE              |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| GRI PR1                | FASES DEL CICLO DE VIDA DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS EN LAS QUE SE EVALÚAN, PARA EN SU CASO SER MEJORADOS, LOS IMPACTOS DE LOS MISMOS EN LA SALUD Y SEGURIDAD DE LOS CLIENTES, Y PORCENTAJE DE CATEGORÍAS DE PRODUCTOS Y SERVICIOS SIGNIFICATIVOS SUJETOS A TALES PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN.<br>LIFE CYCLE STAGES IN WHICH HEALTH AND SAFETY IMPACTS OF PRODUCTS AND SERVICES ARE ASSESSED FOR IMPROVEMENT, AND PERCENTAGE OF SIGNIFICANT PRODUCTS AND SERVICES CATEGORIES SUBJECT TO SUCH PROCEDURES. | 8.1 SISTEMATIZACIÓN DE LA GESTIÓN...<br>8.5 SYSTEMATIZATING THE MANAGEMENT...<br>8.5 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN<br>8.5 COMMUNICATION AND COLLABORATION | 102,<br>103,<br>148<br>151  |
| GRI PR2                | NÚMERO TOTAL DE INCIDENTES DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO LA REGULACIÓN LEGAL O DE LOS CÓDIGOS VOLUNTARIOS RELATIVOS A LOS IMPACTOS DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS EN LA SALUD Y LA SEGURIDAD DURANTE SU CICLO DE VIDA, DISTRIBUIDOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE RESULTADO DE DICHO INCIDENTES.<br>TOTAL NUMBER OF INCIDENTS OF NON-COMPLIANCE WITH REGULATIONS AND VOLUNTARY CODES CONCERNING HEALTH AND SAFETY IMPACTS OF PRODUCTS AND SERVICES DURING THEIR LIFE CYCLE, BY TYPE OF OUTCOMES.                    |                                                                                                                                                         | -                           |
| GRI PR3                | TIPOS DE INFORMACIÓN SOBRE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS QUE SON REQUERIDOS POR LOS PROCEDIMIENTOS EN VIGOR Y LA NORMATIVA, Y PORCENTAJE DE PRODUCTOS Y SERVICIOS SUJETOS A TALES REQUERIMIENTOS INFORMATIVOS.<br>TYPE OF PRODUCT AND SERVICE INFORMATION REQUIRED BY PROCEDURES, AND PERCENTAGE OF SIGNIFICANT PRODUCTS AND SERVICES SUBJECT TO SUCH INFORMATION REQUIREMENTS.                                                                                                                               | 8.3 COMUNICACIÓN Y COLABORACIÓN<br>8.3 COMMUNICATION AND COLLABORATION                                                                                  | 128,<br>129                 |
| GRI PR4                | NÚMERO TOTAL DE INCUMPLIMIENTOS DE LA REGULACIÓN Y DE LOS CÓDIGOS VOLUNTARIOS RELATIVOS A LA INFORMACIÓN Y AL ETIQUETADO DE LOS PRODUCTOS Y SERVICIOS, DISTRIBUIDOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE RESULTADO DE DICHO INCIDENTES.<br>TOTAL NUMBER OF INCIDENTS OF NON-COMPLIANCE WITH REGULATIONS AND VOLUNTARY CODES CONCERNING PRODUCT AND SERVICE INFORMATION AND LABELING, BY TYPE OF OUTCOMES.                                                                                                               |                                                                                                                                                         | -                           |
| GRI PR5                | PRÁCTICAS CON RESPECTO A LA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE, INCLUYENDO LOS RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS DE SATISFACCIÓN DEL CLIENTE.<br>PRACTICES RELATED TO CUSTOMER SATISFACTION, INCLUDING RESULTS OF SURVEYS MEASURING CUSTOMER SATISFACTION.                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                         | -                           |
| GRI PR6                | PROGRAMAS DE CUMPLIMIENTO DE LAS LEYES O ADHESIÓN A ESTÁNDARES Y CÓDIGOS VOLUNTARIOS MENCIONADOS EN COMUNICACIONES DE MARKETING, INCLUIDOS LA PUBLICIDAD, OTRAS ACTIVIDADES PROMOCIONALES Y LOS PATROCINIOS.<br>PROGRAMS FOR ADHERENCE TO LAWS, STANDARDS, AND VOLUNTARY CODES RELATED TO MARKETING COMMUNICATIONS, INCLUDING ADVERTISING, PROMOTION, AND SPONSORSHIP.                                                                                                                                    | Nota 10<br>NOTE 10                                                                                                                                      | 321                         |
| GRI PR7                | NÚMERO TOTAL DE INCIDENTES FRUTO DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS REGULACIONES RELATIVAS A LAS COMUNICACIONES DE MARKETING, INCLUYENDO LA PUBLICIDAD, LA PROMOCIÓN Y EL PATROCINIO, DISTRIBUIDOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE RESULTADO DE DICHO INCIDENTES.<br>TOTAL NUMBER OF INCIDENTS OF NON-COMPLIANCE WITH REGULATIONS AND VOLUNTARY CODES CONCERNING MARKETING COMMUNICATIONS, INCLUDING ADVERTISING, PROMOTION, AND SPONSORSHIP BY TYPE OF OUTCOMES.                                                           |                                                                                                                                                         | -                           |
| GRI PR8                | NÚMERO TOTAL DE RECLAMACIONES DEBIDAMENTE FUNDAMENTADAS EN RELACIÓN CON EL RESPETO A LA PRIVACIDAD Y LA FUGA DE DATOS PERSONALES DE CLIENTES.<br>TOTAL NUMBER OF SUBSTANTIATED COMPLAINTS REGARDING BREACHES OF CUSTOMER PRIVACY AND LOSSES OF CUSTOMER DATA.                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                         | -                           |
| GRI PR9                | COSTE DE AQUELLAS MULTAS SIGNIFICATIVAS FRUTO DEL INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA EN RELACIÓN CON EL SUMINISTRO Y EL USO DE PRODUCTOS Y SERVICIOS DE LA ORGANIZACIÓN.<br>MONETARY VALUE OF SIGNIFICANT FINES FOR NONCOMPLIANCE WITH LAWS AND REGULATIONS CONCERNING THE PROVISION AND USE OF PRODUCTS AND SERVICES.                                                                                                                                                                                        | 8.1 LA SEGURIDAD, NUESTRA PRIORIDAD<br>8.1 SAFETY, OUR PRIORITY<br>8.2 NUESTRO PRINCIPAL VÍNCULO<br>8.2 OUR MAIN CONNECTION                             | 100,<br>101,<br>112,<br>113 |

GRI Principales \_principals

GRI Adicionales \_additional

Nota 1. La Autoridad Portuaria de A Coruña elabora su primer informe de Responsabilidad Social de la Empresa en 2007.

Nota 2. No se han implantado aún iniciativas de ahorro energético en la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Nota 3. No se han implantado aún iniciativas de reutilización del agua.

Nota 4. No se han implantado aún iniciativas de reducción de la emisión de CO<sub>2</sub>.

Nota 5. No tiene aplicación a la política de retribuciones de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Nota 6. No hay establecido un período mínimo a los cambios organizativos permitidos.

Nota 7. No se han denunciado ni identificado actividades que condicionen la libertad de asociación, ni que impliquen riesgo de explotación infantil o trabajo no consentido. No son aspectos identificados como relevantes en Organismos Públicos pertenecientes a la Administración General del Estado.

Nota 8. No se han denunciado ni identificado prácticas de corrupción en la Autoridad Portuaria, por lo que no es un aspecto reconocido como relevante en esta memoria de sostenibilidad.

Nota 9. No se han registrado este tipo de incidentes.

Nota 10. La Autoridad Portuaria de A Coruña no está adherida actualmente a este tipo de programas.

Nota 11. No tiene aplicación en la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Nota 1. The A Coruña Port Authority put together its first report on social responsibility of the company in 2007.

Nota 2. Energy saving initiatives in the A Coruña Port Authority have not yet been implemented.

Nota 3. Water reusing initiatives have not yet been implemented.

Nota 4. Initiatives to reduce the emissions of CO<sub>2</sub> have not yet been implemented.

Nota 5. The policy of retribution is not applicable to the A Coruña Port Authority.

Nota 6. There is no minimum period established for the allowed organizational changes.

Nota 7. There have been no reports made nor activity identified that condition the freedom of association, the risk of child labour or compulsory labour. These have not been identified as relevant to the Public Entity belonging to the General Administration of the State.

Nota 8. Practices of corruption by the Port Authority have not been reported nor identified, and is therefore not recognized as a relevant issue in this sustainability report.

Nota 9. These types of incidents have not been documented.

Nota 10. The A Coruña Port Authority does not currently adhere to this type of program.

Nota 11. Not applicable to the A Coruña Port Authority.

# metodologías de cálculo, glosario de términos y referencias

## 14\_1 \_metodologías de cálculo

\_Los indicadores del desempeño de la Autoridad Portuaria de A Coruña en las dimensiones económica, ambiental y social presentados en esta memoria se han estimado utilizando los protocolos de indicadores del GRI <sup>(GRI3.9)</sup>.

La información de partida utilizada para el cálculo de los indicadores del desempeño económico es la presente en las cuentas anuales del informe de estados financieros anual de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Lo mismo ocurre con los datos correspondientes a los indicadores del desempeño en prácticas laborales y ética del trabajo, que tienen su origen como fuente de información tan-

to en las cuentas anuales del ejercicio 2007 como en el llamado informe de gestión<sup>14</sup>, ambos objeto de auditoría financiera realizada por la IGAE, en forma previa a la aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y a su publicación en el Boletín Oficial del Estado. Posteriormente estos informes se remiten para su fiscalización por el Tribunal de Cuentas, quien emite el correspondiente informe del sector público al Parlamento Español. Los indicadores del desempeño de derechos humanos, sociedad y responsabilidad sobre productos, entendidos estos últimos como servicios portuarios, describen lo ocurrido en 2007.

14\_

GRI 3.9 Data measurement techniques and the bases of calculations.

## \_calculation methodology

# calculation methodology, glossary of terms and references

\_The indicators of the function of the A Coruña Port Authority in the economic, environmental, and social classroom dimensions, presented in this report has been estimated using the GRI protocol indicators (GRI3.9).

La initial information is used in the calculations of the economic performance indicators and is the one currently used in the annual accounting reports and balance sheets of the A Coruña Port Authority.

It is the same for data corresponding to the job practices performance indicators and work ethic, that stems from the information in the annual reports for 2007 as well as the management report<sup>1</sup>. Both are subject to financial auditing by the IGAE, with the previous approval by the Administration Advisory Council of the Port Authority and its publication in the Official State Bulletin. Afterwards these reports are submitted to the Court of Auditors for auditing, who then produce the corresponding report



Respecto a los indicadores ambientales, han sido obtenidos siguiendo los protocolos GRI mediante medidas directas, registros de consumos, estimaciones aplicando metodologías de cálculo normalizadas, describiendo su validez y fiabilidad, o información de empresas prestadoras de servicios o suministradoras de agua y electricidad. La presentación de información de los tres últimos años permite evaluar la tendencia en el comportamiento, si bien la cotejabilidad de los indicadores ambientales de 2008 puede verse comprometida por la introducción en la Autoridad Portuaria de una contabilidad ambiental y de los acuerdos que se alcancen con las empresas suministradoras de agua y electricidad.

En el caso de los indicadores de emisiones de gases de efecto invernadero, en con-

creto CO<sub>2</sub>, se ha empleado para su estimación los procedimientos recomendados por el denominado GHG Protocol (<http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools>), desarrolladas por el WRI y el WBCSD. En concreto, para la estimación de emisiones de CO<sub>2</sub> se han empleado las siguientes herramientas:

- CO<sub>2</sub> emissions from business travel, 1.2,
- CO<sub>2</sub> emissions from fuel use in facilities, 3.0,
- CO<sub>2</sub> emissions from transport or mobile sources, 1.3,

- Indirect CO<sub>2</sub> emissions from purchased electricity, 3.0.

Para la estimación de los materiales consumidos en la Autoridad Portuaria y empleados en las obras que se realizaron en el puerto interior durante los años 2005, 2006 y 2007 se ha empleado una metodología<sup>L</sup> basada en la conversión del costo económico de las obras en el peso de los distintos materiales utilizados según la tipología de la obra, y en la transformación de los consumos efectuados según su capítulo arancelario en toneladas de distintas categorías de material. Ambos procedimientos se explican a continuación.





from the public sector to the Spanish parliament. The indicators of human rights performance, society and responsibility of products, understood here as Port services, described the events of 2007.

With respect to environmental indicators, they have been obtained with the GRI protocol through direct measures, consumer registries, estimates made through the application of standardized calculation methodologies describing its validity and feasibility, or information from companies that render services or supply

water and electricity. The presentation of information in the last three years allows us to evaluate the trend in the behaviour, and even the Compatibility of the environmental indicators for 2008 can be seen as a commitment by the introduction in the Port Authority of an environmental accounting and with the agreements reached with companies who are suppliers of water and electricity.

In the case of greenhouse gases in the greenhouse effect indicators, CO<sub>2</sub> in particular, the recommended procedures by the denominated GHG protocol have

been used (<http://www.ghgprotocol.org/calculation-tools/all-tools>), which were developed by the WRI and the WBCSD. Specifically, for CO<sub>2</sub> emissions estimates the following tools have been used:

- \_ CO<sub>2</sub> emissions from business travel, 1.2,
- \_ CO<sub>2</sub> emissions from fuel use in facilities, 3.0,
- \_ CO<sub>2</sub> emissions from transport or mobile sources, 1.3,
- \_ Indirect CO<sub>2</sub> emissions from purchased electricity, 3.0.

For the estimates of materials consumed by the Port Authority and its employees stemming from the work done to the inner port during the years 2005, 2006 and 2007, a methodology<sup>4</sup> has been used based on the conversion of the economic cost of the project and the importance of different materials used according to the typology of the project and the transformation of the materials used according to its tariff code in tonnes of the different categories of material. Both procedures are explained below.

## \_matriz de obras

\_La conversión del costo de las obras a toneladas de materiales presenta una problemática especial, ya que en cada obra participan diferentes tipos de materiales y en diferentes proporciones. Para efectuar esta conversión se han utilizado las fórmulas polinómicas utilizadas en la revisión de precios de los contratos de obras del Estado y Organismos Autónomos (Decreto 3650/1970, de 19 de diciembre, y siguientes modificaciones). En estas fórmulas se asigna un porcentaje a los diferentes conceptos que componen una obra (mano de obra, energía, cemento, materiales siderúrgicos, ligantes bituminosos, materiales cerámicos, madera, cobre y aluminio). Los 48 tipos de obras diferentes contemplados en la normativa, se han agrupado en 14. Cada obra realizada por la Autoridad Portuaria de A Coruña se ha asociado a uno de estos tipos.

En la tabla se muestra el porcentaje de cada material que corresponde al importe total de cada tipo de obra, sin IVA, una vez descontado el beneficio industrial (6%) y los gastos gene-

rales (13%). Cada uno de estos porcentajes debe dividirse por 0,85, ya que un 15% del importe no está sujeto a revisión de precios. El aluminio se desecha por no participar apenas en ninguno de los tipos de obras considerados.

## \_building work matrix

\_The conversion of the work cost to tonnes of materials presents us with a special problem, since in each work there are different types of materials used and in different proportions. To carry out the conversion the poly gnostic formulas have been used which were used in the revision of the prices of the state work contracts and autonomous bodies (Decree 3650/1970, from 19 December, and subsequent modi-

porcentaje de materiales de construcción según el tipo de obra (%)\_percentage of construction material according to the type of building work (%)

| TIPO DE OBRA<br>TYPE OF BUILDING WORKS                                              | CEMENTO<br>CEMENT | SIDERÚRGICOS<br>IRON OR STEEL | BITUMINOSOS<br>BITUMINOUS | CERÁMICOS<br>CERAMIC | MADERA<br>WOOD | COBRE<br>COPPER |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------|----------------|-----------------|
| CARRETERAS PAVIMENTO HORMIGÓN<br>ROADWAYS MADE OF CONCRETE PAVEMENT                 | 5                 | 18                            | 2                         |                      |                |                 |
| PISTAS Y CAMINOS DE HORMIGÓN<br>MOTORWAYS AND ROADS MADE FROM CONCRETE              | 19                | 3                             |                           |                      |                |                 |
| FIRMES BASE BITUMINOSA<br>ROAD SURFACE WITH BITUMINOUS BASE                         |                   | 11                            | 26                        |                      |                |                 |
| ZANJAS Y TÚNELES PEQUEÑA SECCIÓN<br>TRENCHES AND SHORT TUNNELS                      | 18                | 14                            |                           |                      | 3              |                 |
| MOVIM. TIERRAS, RELLENOS, DRAGADOS<br>EARTH MOVING, FILLING, DREDGING               |                   |                               |                           |                      |                |                 |
| GRANDES CANALES Y PRESAS<br>LARGE CHANNELS AND DAMS                                 | 12                | 25                            |                           |                      |                |                 |
| OBRAS GRAN VOLUMEN HORMIGÓN<br>PROJECTS REQUIRING LARGE AMOUNTS OF CONCRETE         | 32                | 14                            |                           |                      |                |                 |
| OBRAS METÁLICAS, FERROCARRILES<br>RAILROAD METAL WORKS                              | 8                 | 39                            |                           |                      |                |                 |
| EDIFICIOS DE FÁBRICA U HORMIGÓN<br>FACTORY OR CONCRETE BUILDINGS                    | 10                | 13                            |                           | 12                   | 6              |                 |
| EDIFICIOS ESTRUCTURA METÁLICA O MIXTA<br>BUILDINGS WITH METAL OR COMBINED STRUCTURE | 8                 | 20                            |                           | 8                    | 6              |                 |
| LÍNEAS ELÉCTRICAS HASTA 45 K<br>ELECTRIC POWER LINES UP TO 45 K                     | 5                 | 22                            |                           |                      | 2              | 28              |
| INSTALAC. ELÉCTRICAS SUBTERRÁNEAS<br>UNDERGROUND ELECTRICAL INFRASTRUCTURE          | 12                | 9                             |                           |                      |                | 40              |
| INSTALACIONES DE ILUMINACIÓN<br>LIGHTING INFRASTRUCTURE                             |                   | 20                            |                           |                      |                | 33              |
| OBRAS DE JARDINERÍA Y PLANTACIONES<br>GARDENING AND PLANTING WORK                   |                   |                               |                           | 5                    | 5              |                 |

fications). In these formulas a percentage is assigned to the various components that make up the Project (Labour, energy, cement, iron and steel materials, bituminous adhesives, ceramic materials, wood, copper and aluminium). The 48 types of different jobs considered in the norm have been grouped into 14. Each work carried out by the A Coruña Port Authority has been associated with one of these types.

The table shows the percentage of each material that corresponds to the total amount of each type of job, not including VAT, once subtracting the industrial profits (6%) and the general expenses (13%). Each one of these percentages must be divided by 0.85, since only 15% of the income is not subject to price revision. Aluminium is discounted because it scarcely is present in any of the types of projects considered.

## \_matriz de consumos

\_La Autoridad Portuaria de A Coruña no dispone todavía de una contabilidad de materiales. Tan solo se dispone de información desglosada sobre el coste de los materiales consumidos. Por tanto, hay que convertir euros a toneladas, para lo cual se utilizan los Capítulos Arancelarios de Comercio Exterior.

En la siguiente tabla se muestran los 99 capítulos arancelarios agrupados en 23 grupos según su naturaleza y "materialización" (toneladas por cada 1.000 euros). Es recomendable utilizar la base de datos de las Cámaras de Comercio (<http://aduanas.cameras.org/>) y actualizar periódicamente la tabla de conversión que se ofrece a continuación (2005), que ha sido la empleada por la Autoridad Portuaria de A Coruña. Esta actualización reflejará los avances que se vayan produciendo en cuanto a eficiencia de los materiales y desmaterialización<sup>U</sup>. Aunque en teoría, una empresa puede comprar a cualquier país, en la práctica casi todas las compras son nacionales, por lo que, para dicha conversión, hemos optado por

utilizar los datos de exportaciones (ventas al precio de España) frente al de importaciones.

En algunas categorías de productos es preferible obtener la conversión directamente a partir de los precios de mercado, sobre todo cuando la categoría incluye productos dispares. En las estimaciones de consumos efectuada por la Autoridad Portuaria de A Coruña se ha aplicado la matriz sin modificación.

## \_matrix of materials consumed

\_The A Coruña Port Authority does not yet have available a accounting of materials. It only has information on the cost breakdown of the materials used. Therefore, the conversion from Euros to tonnes must be made using the tariff codes for foreign trade.

In the following table the 99 tariff codes are shown organized into 23 groups according to their nature and "materialisation" (tonnes per 1,000 Euros). The use of the data base from the Chamber of Commerce is recommended.

(<http://aduanas.cameras.org>) as well as updating the conversion table that is offered below from time to time (2005), which is the table used by the A Coruña Port Authority. This updating will reflect the advances made that are produced regarding efficiency of materials and dematerialization<sup>U</sup>. Although in theory, any company may purchase from any country, yet in practice almost all purchases are national, for this reason we have opted to use the export data for the above mentioned conversions (sales at the Spanish price) instead of at the import price.

In some categories of products it is preferable to obtain the conversion directly from the market prices, above all when the category includes an odd assortment of products. In the estimates of materials used by the A Coruña Port Authority the matrix has been used without modification.

## conversión de materiales de euros a toneladas\_conversion of materials from euros a t

| CATEGORÍA DE MATERIALES<br>CATEGORY OF MATERIAL                                                                                                        | CAPÍTULOS ARANCELARIOS<br>TARIFF CODES | ÍNDICE DE CONVERSIÓN (t/1000€)<br>CONVERSION INDEX(t/1000€) |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| MINERAL BRUTO EN GENERAL<br>NET MINERALS IN GENERAL                                                                                                    | 25, 26                                 | 12,76                                                       |
| CEMENTO, YESO, PIEDRA, TIERRA, SAL, AZUFRE, ETC.<br>CEMENT, PLASTER, STONE, EARTH, SALT, SULPHUR, ETC.                                                 | 25                                     | 21,33                                                       |
| MANUFACTURA CEMENTO, YESO, PIEDRA....<br>MANUFACTURED CEMENT, PLASTER, STONE....                                                                       | 68                                     | 2,18                                                        |
| VIDRIO, PORCELANA, MATERIAL REFRACTARIO....<br>GLASS, PORCELAIN, HEAT RESISTANT MATERIAL...                                                            | 69, 70                                 | 2,07                                                        |
| DERIVADOS DEL PLÁSTICO<br>PLASTICS AND DERIVATIVES                                                                                                     | 39                                     | 0,76                                                        |
| MATERIAL TEXTIL SINTÉTICO SEMI-ELABORADO<br>PRE-PROCESSED SYNTHETIC TEXTILE MATERIAL                                                                   | 54, 55, 56, 60                         | 0,28                                                        |
| TEXTIL SINTÉTICO CONFECCIONADO<br>PRE-FABRICATED SYNTHETIC TEXTILES                                                                                    | 57 A 59 Y 61 A 66                      | 0,11                                                        |
| ABONOS<br>FERTILIZERS                                                                                                                                  | 31                                     | 6,63                                                        |
| COMBUSTIBLES, ACEITE MINERAL, ETC.<br>FUEL, MINERAL OIL, ETC.                                                                                          | 27                                     | 4,54                                                        |
| PRODUCTOS QUÍMICOS, HIGIÉNICOS Y DE LIMPIEZA;<br>PINTURAS, BARNICES, ETC.<br>CHEMICAL PRODUCTS, HYGIENE AND CLEANING MATERIAL;<br>PAINT, VARNISH, ETC. | 28, 29, 32, 33, 34, 35, 38             | 0,75                                                        |
| PRODUCTOS BÁSICOS DE HIERRO, ACERO Y METALES<br>BASIC IRON PRODUCTS, STEEL AND METALS                                                                  | 72                                     | 1,65                                                        |
| ALUMINIO Y DERIVADOS BÁSICOS<br>ALUMINIUM AND BASIC DERIVATIVES                                                                                        | 76                                     | 0,37                                                        |
| MANUFACTURAS DEL ALUMINIO<br>ALUMINIUM BY-PRODUCTS                                                                                                     | 76                                     | 0,37                                                        |
| MANUFACTURAS DEL HIERRO, ACERO Y METALES<br>IRON, STEEL AND METAL BY-PRODUCTS                                                                          | 73 A 75; 80 A 83, 93 Y 94              | 0,31                                                        |
| MISCELÁNEA DE PRODUCTOS MANUFACTURADOS<br>MISCELLANEOUS MANUFACTURED PRODUCTS                                                                          | 95, 96                                 | 0,12                                                        |
| MAQUINARIA INDUSTRIAL<br>INDUSTRIAL MACHINERY                                                                                                          | 84                                     | 0,15                                                        |
| APARATOS ELÉCTRICOS, TELECOMUNIC., SONIDO, OFICINA<br>ELECTRICAL APPLIANCES, TELECOMMUNICATIONS, AUDIO, OFFICE                                         | 85, 90                                 | 0,08                                                        |
| VEHÍCULOS TERRESTRES, TRACTORES<br>LAND VEHICLES, TRACTORS                                                                                             | 87                                     | 0,17                                                        |
| VEHÍCULOS Y MATERIAL PARA VÍAS FÉRREAS<br>VEHICLES AND MATERIAL FOR RAILROADS                                                                          | 86                                     | 0,10                                                        |
| BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES<br>SHIPS AND OTHER SEA-FARING VESSELS                                                                              | 89                                     | 0,19                                                        |
| JOYERÍA, ORO, PIEDRAS PRECIOSAS<br>JEWELLERY, GOLD, PRECIOUS STONES                                                                                    | 71                                     | 0,01                                                        |
| PRODUCTOS FARMACÉUTICOS<br>PHARMACEUTICALS                                                                                                             | 30                                     | 0,03                                                        |
| PRODUCTOS FOTOGRÁFICOS Y CINEMATOGRAFICOS<br>PHOTOGRAPHIC AND CINEMATOGRAPHIC                                                                          | 37                                     | 0,27                                                        |

## \_glosario de términos

**ADIF:** Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Entidad pública empresarial encargada de la gestión del tráfico ferroviario, la administración y la realización de infraestructuras y el cobro de cánones.

**Calado:** Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo medido en la bajamar viva equinoccial.

**Convenio MARPOL 73/78:** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques.

**EBITDA:** Resultado bruto de explotación de la empresa antes de deducir la carga financiera, las amortizaciones y los impuestos.

**ESPO:** Organización Europea de Puertos Marítimos.

**G3:** Versión 3 de la Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad de Global Reporting Initiative.

**GEI:** Gas de Efecto Invernadero. Gas integrante de la atmósfera, de origen natural y antropogénico, que absorbe y emite radiación en determinadas longitudes de ondas del espectro de radiación infrarroja emitido por la superficie de la Tierra, la atmósfera, y las nubes. Esta propiedad causa el efecto invernadero. El vapor de agua (H<sub>2</sub>O), dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), óxido nitroso (N<sub>2</sub>O), metano (CH<sub>4</sub>), y ozono (O<sub>3</sub>) son los principales gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre.

**GESAMP:** IMO/FAO/UNESCO-IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino.

**GRI (Global Reporting Initiative):** Institución independiente participada por diversos grupos de interés (stakeholders) y cuya misión es elaborar y difundir la "Guía para la Elaboración de Memorias de Sostenibilidad". Es centro oficial de colaboración del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

## \_glossary of terms

**GT (Gross Tonnage) o Arqueo Bruto:** Unidad de medida de la capacidad de los buques para transportar carga; se obtiene mediante la expresión  $GT=V*K$ , donde V es el volumen total del buque, y  $K=0.2+0.02*\log10V$ .

**Hs (Altura de ola significativa):** media aritmética de las alturas de ola del tercio de olas más altas.

**IGAE:** Intervención General de la Administración del Estado, de la Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuesto del Ministerio de Economía y Hacienda. Tiene a su cargo el control interno, la dirección y gestión de la contabilidad pública y la formación de las cuentas económicas del sector público.

**LIFE:** El Programa LIFE es un instrumento financiero de la

**ADIF:** Railway Infrastructure Administration. Public Entity Corporation responsible for the management of rail traffic, the administration and setting up of infrastructure and the levying of duties.

**BAT:** Best Available Technology, defined as the modus operandi which is designed to reduce the environmental impacts with respected technical conditions and economic feasibility (Law 16/2002, of 1 June, Integrated prevention and control of pollution).

**Draught:** The vertical distance between the waterline and the bottom of the hull.

**MARPOL Convention 73/78:** International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

**ESPO:** European Sea Ports Organisation.

**G3:** Version 3 of the guide for writing sustainability reports from the Global Reporting Initiative.

**GHG:** Greenhouse Gases. Integrated atmospheric gases that absorb and emit radiation in

specific longitudinal waves of the infrared radiation spectrum emitted from the surface of the Earth, the atmosphere, and clouds. This property is the cause of the greenhouse effect. Water vapour ( $H_2O$ ), carbon dioxide ( $CO_2$ ), nitrous oxide ( $N_2O$ ), methane ( $CH_4$ ), and ozone ( $O_3$ ) are the principle gases of the greenhouse effect in the earth's atmosphere.

**GESAMP:** IMO/FAO/UNESCO-IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection.

**GRI (Global Reporting Initiative):** An independent institution made up of various stakeholders whose mission it is to develop and distribute the "Sustainability Reports Writing Guide". It is the official centre for the collaboration of the United Nations Programme for the Environment (UNEP).

**GT (Gross Tonnage):** Unit of measure of the capacity of cargo ships; it is obtained by the formula  $GT=V*K$ , where V is the total volume of the ship, and  $K=0.2+0.02*\log10V$ .



Unión Europea dedicado, de forma exclusiva, al medio ambiente. El Programa LIFE se transformó en LIFE+ para el período 2007-2013. Su objetivo general es contribuir a la aplicación, actualización y desarrollo de la política y la legislación comunitaria en materia de medio ambiente, incluida la integración de medio ambiente en otras políticas, con el fin de contribuir al desarrollo sostenible.

**MTD:** Mejores Técnicas Disponibles, definidas como Modalidades de explotación destinadas a evitar o reducir los impactos ambientales en condiciones técnica y económicamente viables (Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación).

**OIT:** Organización Internacional del Trabajo.

**PM<sub>10</sub>:** Las partículas que pasan a través de un cabezal de tamaño selectivo para un diámetro aerodinámico de 10 mm con una eficiencia de corte del 50%.

**PSMSL:** Permanent Service for Mean Sea Level. Situado en el Proudman Oceanographic Laboratory, el PSMSL es responsable de la obtención, análisis y publicación de los registros de nivel del mar obtenidos en la red global de mareógrafos.

**SEPES:** Entidad Pública Empresarial del Suelo. Dependiente del Ministerio de la Vivienda, su función es la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios.

**TEU:** Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo. 1 TEU (Twenty-feet Equivalent Unit) corresponde con un contenedor de 20 pies.

**TPM:** Toneladas de peso muerto. Diferencia entre el peso del buque completamente vacío, y completamente cargado y aprovisionado al máximo, expresado en toneladas.

**WBCSD:** World Business Council for Sustainable Development.

**WRI:** World Resources Institute.

**XESTUR:** Sociedad Anónima dependiente del Instituto Galego da Vivenda e Solo cuya función es la elaboración de estudios urbanísticos, el desarrollo de actividades urbanizadoras, la promoción y preparación del suelo empresarial, etc.

**Zona de servicio:** Zona que incluye las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria. Su delimitación se efectúa través del plan de utilización de los espacios portuarios.



**Hs (Significant Wave Height):** mathematical measure of the height of the one-third largest waves.

**IGAE:** (General State Controller), The Secretariat of the Exchequer and Budgeting in the Ministry of the Exchequer (Treasury Department) which has in its charge the administration and management of the public accountancy and the formulation of the financial accounts of the public sector.

**ILO:** International Labour Organization.

**LIFE:** The LIFE programme is a financial instrument of the European Union dedicated exclusively to the natural environment. The LIFE programme became LIFE+ for the period of 2007-2013. Its general goal is to contribute to the application, updating and development of policy and community legislation on subjects dealing with the natural environment, including the integration of the natural environment with other policies, with the ultimate objective of contributing to sustainable development.

**PM<sub>10</sub>:** The particles that pass through a head collector filter of a determined size of an aerodynamic diameter of 10 mm with a cut efficiency of 50%.

**PSMSL:** Permanent Service for Mean Sea Level. Located in the Proudman Oceanographic Laboratory, the PSMSL is responsible for the obtaining, analysis and publication of the sea level records obtained from the network of worldwide tide gauges.

**SEPES:** Public Business Entity of Land Management. Dependent upon the Ministry of Housing, whose function is to promote, acquire and prepare land for residential, industrial, tertiary use and other services.

**Service area:** An area that includes land and water areas necessary to carry out port activity, and those areas used for complementary tasks and reserved space that guarantee the possibility of carrying out port activity. Its limits are defined by the plan of port space use.

**TEU:** 1 TEU (Twenty-Foot Equivalent Unit) corresponds to a container of 20 feet.

**TPM:** Deadweight Tonnage; The difference between the weight of a completely empty cargo ship, and in a completely loaded ship, expressed in tonnage.

**WBCSD:** World Business Council for Sustainable Development.

**WRI:** World Resources Institute.

**XESTUR:** A corporation dependent upon the Institute of housing and land management, whose function it is to produce studies on urban development, as well as studies on housing development activities, the promotion and preparation of land for business and industrial use, etc.



## \_referencias

## \_references

**I** ARTÍCULO 3 DE LA LEY 30/1992, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE LA LEY DE RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN.

ARTICLE 3 OF ACT 30/1992, 26 NOVEMBER, ON THE LEGAL SYSTEM FOR PUBLIC ADMINISTRATIONS AND COMMON ADMINISTRATIVE PROCEDURE ACT.

**II** ARTÍCULO 4.2. DE LA LEY 48/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL: "LA GESTIÓN ECONÓMICA SE REALIZARÁ EN UN MARCO DE DESARROLLO SOSTENIBLE QUE VELARÁ POR LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN MEDIOAMBIENTAL, POR LA ADECUADA INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN LAS CIUDADES DE SU ENTORNO Y POR LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL AFECTO AL SERVICIO DE LOS PUERTOS".

ARTICLE 4.2. OF ACT 48/2003, 26 NOVEMBER, ON THE ECONOMIC SYSTEM AND SYSTEM FOR THE PROVISION OF SERVICES IN GENERAL INTEREST PORTS: "ECONOMIC MANAGEMENT WILL BE DONE WITHIN A FRAMEWORK OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT THAT WILL ENSURE ENVIRONMENTAL CONSERVATION AND PROTECTION THROUGH ADEQUATE INTEGRATION OF PORTS INTO THEIR SURROUNDING CITIES AND THE CONSERVATION OF SPAIN'S HISTORIC HERITAGE AFFECTED BY PORT SERVICE"

**III** COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. COMUNICACIÓN SOBRE UNA POLÍTICA PORTUARIA EUROPEA. BRUSELAS, 18.10.2007. COM(2007) 616 FINAL.

BULLETIN FROM THE COMMISSION ON EUROPEAN COMMUNITIES. BULLETIN ON EUROPEAN PORT POLICY. BRUSSELS, 18/10/2007. COM(2007) 616 FINAL.

**IV** LA SOSTENIBILIDAD EN LOS PUERTOS. CONAMA VII, CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE. GT23. MADRID, 2004.

SUSTAINABILITY IN PORTS. CONAMA VII, SUSTAINABLE DEVELOPMENT SUMMIT. GT23. MADRID, 2004.

**V** ARTÍCULO 39 DE LA LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, MODIFICADA POR LA LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE.

ARTICLE 39 OF ACT 27/1992, OF 24 NOVEMBER, ON STATE PORTS AND THE MERCHANT MARINE, MODIFIED BY ACT 62/1997, 26 DECEMBER.

**VI** ARTÍCULO 38 DE LA CITADA LEY 27/1992, MODIFICADA POR LA LEY 62/1997, DE 26 DE DICIEMBRE.

ARTICLE 38 OF THE AFOREMENTIONED ACT 27/1992, MODIFIED BY ACT 62/1997, 26 DECEMBER.

**VII** ARTÍCULO 61 DE LA CITADA LEY 48/2003.

ARTICLE 61 OF THE AFOREMENTIONED ACT 48/2003.

**VIII** [HTTP://WWW.AIVP.ORG/CHARTESYDNEY/CHARTESYDNEY.pdf](http://www.aivp.org/CHARTESYDNEY/CHARTESYDNEY.pdf)

[HTTP://WWW.AIVP.ORG/CHARTESYDNEY/CHARTESYDNEY.pdf](http://www.aivp.org/CHARTESYDNEY/CHARTESYDNEY.pdf)

**IX** MARCO CONCEPTUAL DE LA RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA. DOCUMENTOS AECA. 1, RSC. PAG. 29 Y SIGUIENTES. CONCEPTUAL FRAMEWORK FOR CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY. AECA DOCUMENTS. 1, RSC. PAGE 29 AND FOLLOWING.

**X** COMISIÓN EJECUTIVA DE LA COMISIÓN INTERMINISTERIAL DE RETRIBUCIONES. ÓRGANO DEPENDIENTE DE MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS ENCARGADO DE APROBAR LAS RELACIONES DE PUESTOS DE TRABAJO, SUS MODIFICACIONES Y, EN PARTICULAR, LAS PRODUCIDAS POR VARIACIÓN EN EL NÚMERO, DENOMINACIÓN Y CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE LOS PUESTOS DE TRABAJO Y EN LOS REQUISITOS PARA SU DESEMPEÑO.

EXECUTIVE COMMISSION OF THE INTERMINISTERIAL RETRIBUTIONS COMMISSION. ORGAN DEPENDENT ON THE MINISTRY OF PUBLIC ADMINISTRATION RESPONSIBLE FOR APPROVING JOB LISTS, MODIFICATIONS TO THEM, AND SPECIFICALLY MODIFICATIONS RESULTING FROM A CHANGE IN THE NUMBER, TITLE, OR ESSENTIAL CHARACTERISTICS OF JOBS AND THEIR REQUIREMENTS.

**XI** LEY 7/2007, DE 12 DE ABRIL, DEL ESTATUTO BÁSICO DEL EMPLEADO PÚBLICO.

ACT 7/2007, 12 APRIL, ON THE BASIC PUBLIC EMPLOYMENT STATUTE.

**XII** 105 CONVENIO SOBRE LA ABOLICIÓN DEL TRABAJO FORZOSO, DE 1957, 138 CONVENIO SOBRE LA EDAD MÍNIMA, DE 1973, Y 1982, CONVENIO SOBRE LAS PEORES FORMAS DE TRABAJO INFANTIL, DE 1999.

AGREEMENT 105 ON THE ABOLISHMENT OF FORCED LABOUR OF 1957, AGREEMENT 138 ON THE MINIMUM WORKING AGE OF 1973 AND AGREEMENT 182 ON THE WORST FORMS OF CHILD LABOUR OF 1999.

**XIII** 100 CONVENIO FUNDAMENTAL SOBRE IGUALDAD DE REMUNERACIÓN, DE 1951 Y 111 CONVENIO FUNDAMENTAL SOBRE LA DISCRIMINACIÓN (EMPLEO Y OCUPACIÓN) DE 1958.

100 BASIC AGREEMENT ON EQUAL PAY, 1951 AND 111 BASIC AGREEMENT ON DISCRIMINATION (EMPLOYMENT AND OCCUPATION), 1958.



**XIV** Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.  
ACT OF PARLIAMENT 3/2007, 22 MARCH, ON EFFECTIVE EQUALITY OF WOMEN AND MEN.

**XV** Real Decreto 1632/2006, de 29 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2007.  
ROYAL DECREE 1632/2006, 29 DECEMBER, ESTABLISHING THE MINIMUM WAGE FOR 2007.

**XVI** Artículo 35 del II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.  
ARTICLE 35 OF THE 2ND COLLECTIVE AGREEMENT OF STATE PORTS AND PORT AUTHORITIES.

**XVII** El 21 de febrero de 2007 se publicó la estrategia comunitaria europea de salud y seguridad en el trabajo, que se articula en nuestro país por la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo, aprobada por el Consejo de Ministros, de 29 de junio de 2007.

ON 21 FEBRUARY 2007, THE EC STRATEGY FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH WAS PUBLISHED, ARTICULATE IN SPAIN BY THE SPANISH STRATEGY FOR OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH, APPROVED BY THE COUNCIL OF MINISTERS ON 29 JUNE 2007.

**XVIII** Ley 31/1995, de 8 de noviembre de prevención de riesgos laborales y Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. BOE núm. 27 de 31 enero.

ACT 31/1995, 8 NOVEMBER ON THE PREVENTION OF OCCUPATIONAL HAZARDS AND ROYAL DECREE 39/1997, 17 JANUARY, APPROVING THE PREVENTION SERVICES REGULATION. BOE Nº 27, 31 JANUARY.

**XIX** Índice de incidencia: cantidad de trabajadores siniestrados en un periodo de 1 año por cada mil trabajadores expuestos.  
INCIDENCE INDEX: NUMBER OF INJURED WORKERS IN A 1-YEAR PERIOD FOR EVERY THOUSAND WORKERS EXPOSED.

**XX** Índice de frecuencia: cantidad de trabajadores siniestrados en un periodo de 1 año por cada millón de horas trabajadas.  
FREQUENCY INDEX: NUMBER OF WORKERS INJURED IN A 1-YEAR PERIOD FOR EVERY MILLION HOURS WORKED.

**XXI** Artículo 36 de la Ley 48/2003. \_ ARTICLE 36 OF ACT 48/2003.

**XXII** Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regulan las Capitanías Marítimas.  
ROYAL DECREE 1246/1995, 14 JULY, REGULATING HARBOURMASTER'S OFFICES.

**XXIII** Artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

ARTICLE 4 OF ACT 30/1992, 26 NOVEMBER ON THE LEGAL SYSTEM FOR PUBLIC ADMINISTRATIONS AND COMMON ADMINISTRATIVE PROCEDURE.

**XXIV** Sistema para la reducción del impacto ambiental en el tratamiento de graneles vegetales en el puerto de A Coruña.  
Life98/env/e/000379. Aportación de la Comisión de 447.4334 euros sobre el coste total del proyecto, que ascendió a 4.958.529 euros.

SYSTEM FOR REDUCING THE ENVIRONMENTAL IMPACT ON BULK VEGETABLE PRODUCTS IN THE A CORUÑA PORT. LIFE98/env/e/000379. COMMISSION CONTRIBUTION 447,4334 EUROS OF THE TOTAL PROJECT COST OF 4,958,529 EUROS.

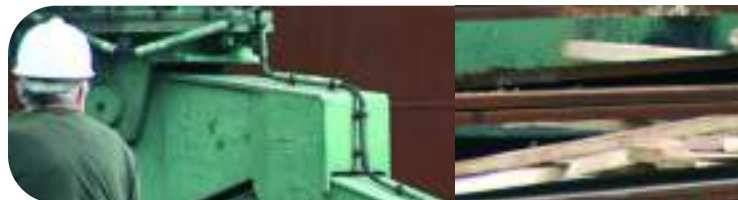
**XXV** Reglamento (CE) 761/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001 por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales, y Reglamento (CE) nº 196/2006 de la Comisión de 3 de febrero de 2006, por el que se modifica el anexo I del Reglamento (CE) nº 761/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo para tener en cuenta la norma europea EN ISO 14001:2004.

REGULATION (EC) 761/2001 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, 19 MARCH 2001 ALLOWING VOLUNTARY PARTICIPATION BY ORGANISATIONS IN A COMMUNITY ECO-MANAGEMENT AND AUDIT SCHEME, AND REGULATION (EC) Nº 196/2006 OF THE COMMISSION, 3 FEBRUARY 2006, AMENDING ANNEX I OF REGULATION (EC) Nº 761/2001 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL TO TAKE ACCOUNT OF EUROPEAN STANDARD EN ISO 14001:2004.

**XXVI** Artículos 24 y 28 de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.  
ARTICLES 24 AND 28 OF ACT 26/2007, 23 OCTOBER, ON ENVIRONMENTAL RESPONSIBILITY.

**XXVII** Real Decreto 9/2005, de 14 de enero por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

ROYAL DECREE 9/2005, 14 JANUARY, WHICH ESTABLISHES THE LIST OF ACTIVITIES WITH POTENTIAL TO POLLUTE THE LAND AND THE CRITERIA AND STANDARDS FOR THE DECLARATION OF CONTAMINATED LAND.



XXVIII APARTADO 2 DEL ARTÍCULO 130 R DEL TRATADO DE ÁMSTERDAM.\_ SECTION 2 OF ARTICLE 130 R OF THE AMSTERDAM TREATY.

XXIX Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales administrativas y del orden social.  
ACT 62/2003, 30 DECEMBER ON MEASURES FOR TAX ADMINISTRATION AND SOCIAL ORDER.

XXX REAL DECRETO 907/2007, de 6 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Planificación Hidrológica.  
ROYAL DECREE 907/2007, 6 JULY, WHICH APPROVES THE HYDROLOGICAL PLANNING REGULATION.

XXXI MODELIZACIÓN ATMOSFÉRICA. MODELO DE EMISIONES EMIPORT. ISBN: 84-88975-56-2. PROYECTO HADA (HERRAMIENTA AUTOMÁTICA DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL) DEL PROGRAMA LIFE02 ENV/E/000 274.  
ATMOSPHERIC MODELING. EMISSIONS MODEL EMIPORT. ISBN: 84-88975-56-2. HADA PROJECT (AUTOMATIC TOOLS OF ENVIRONMENTAL DIAGNOSTICS) FROM THE LIFE02 PROGRAM ENV/EE/000 274.

XXXII ANEXO VIII DEL REAL DECRETO 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono.  
ANNEX VIII OF THE ROYAL DECREE 1073/2002, OF 18 OCTOBER, ON THE EVALUATION AND MANAGEMENT OF ENVIRONMENT AIR QUALITY WITH RESPECT TO SULFUR DIOXIDE, NITROGEN DIOXIDE, NITROGEN OXIDE, PARTICLES, LEAD, BENZENE AND CARBON MONOXIDE..

XXXIII ACTIVIDAD 1.12.7 DEL ANEXO IV "CATÁLOGO DE ACTIVIDADES POTENCIALMENTE CONTAMINADORAS DE LA ATMÓSFERA" DE LA Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.  
ACTIVITY 1.12.7 FROM ANNEX IV "CATALOGUE OF POTENTIALLY AIR POLLUTING ACTIVITIES" FROM LAW 34/2007, FROM 15 NOVEMBER, ON AIR QUALITY AND ATMOSPHERIC PROTECTION.

XXXIV Se consideran servidumbres acústicas aquellas destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.  
ARTÍCULO 7 DEL REAL DECRETO 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.  
ZONES WHICH ARE DESTINED TO ACHIEVE COMPATIBILITY OF FUNCTION OR DEVELOPMENT OF ROAD, RAILWAY, AIR AND PORT INFRASTRUCTURE, WITH THE USES OF THE LAND, ACTIVITIES, FACILITIES OR BUILDINGS ERECTED, OR WHICH CAN BE ERECTED IN THE ZONES AFFECTED BY THE NOISE ORIGINATING FROM THE AFOREMENTIONED INFRASTRUCTURE, ARE CONSIDERED AS AN ACOUSTIC BUFFER ZONE. ARTICLE 7 OF THE ROYAL DECREE 1367/2007, OF 19 OCTOBER, FROM WHICH THE ORIGINATING LAW 37/2003 OF 17 NOVEMBER DEVELOPED INTO, NOISE WITH REFERENCE TO THE ACOUSTIC ZONING, QUALITY OBJECTIVES AND ACOUSTIC LEVELS.

XXXV ARTÍCULO 4 DEL REAL DECRETO 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.  
ARTICLE 4 OF THE ROYAL DECREE 1381/2002, OF 20 DECEMBER, ON PORT FACILITIES COLLECTION OF WASTE GENERATED BY SHIPS AND CARGO REFUSE.

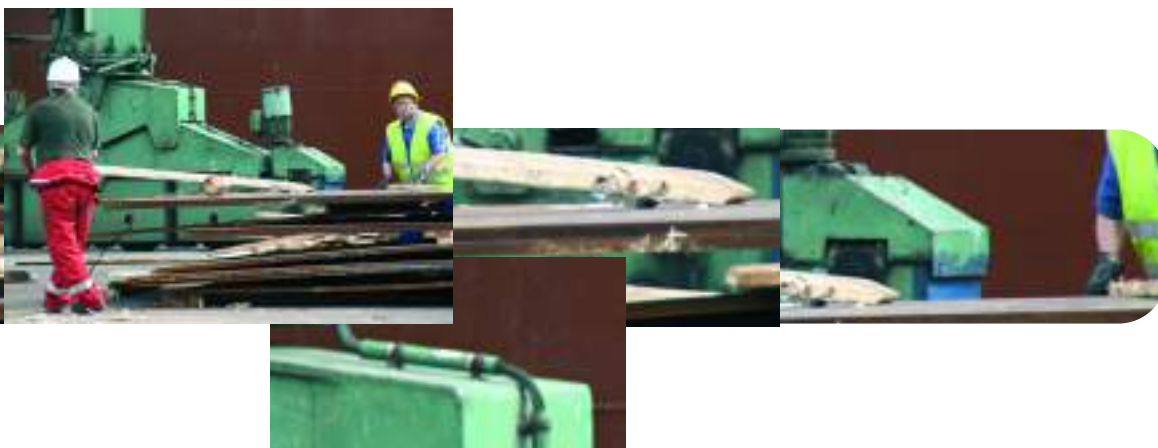
XXXVI DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL ANEXO V DEL MARPOL 73/78. OMI, LONDRES, 1998.  
GUIDELINES FOR THE IMPLEMENTATION OF ANNEX V OF MARPOL 73/78. OMI, LONDON, 1998.

XXXVII REGLAMENTOS DE LA UNIÓN EUROPEA 178/2002, 882/2004 Y 183/2005.  
EUROPEAN UNION REGULATION 178/2002, 882/2004 AND 183/2005.

XXXVIII Ley de 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.  
LAW FROM 42/2007, OF 13 DECEMBER, OF THE NATURAL PATRIMONY AND OF BIODIVERSITY.

XXXIX ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL PUERTO DE A CORUÑA SOBRE LA ECONOMÍA DE SU HINTERLAND, ASÍ COMO DE LAS FUTURAS INVERSIONES. INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS MARÍTIMOS. UNIVERSIDAD DE A CORUÑA, JULIO, 2006.  
STUDY OF THE ECONOMIC IMPACT OF THE PORT OF A CORUÑA ON THE ECONOMY OF ITS HINTERLAND, AS WELL AS FUTURE INVESTMENTS. UNIVERSITY INSTITUTE OF MARITIME STUDIES (INSTITUTO UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS MARÍTIMO), UNIVERSITY OF A CORUÑA, JULY 2006.

XI GESAMP (GRUPO MIXTO DE EXPERTOS IMO/FAO/UNESCO-IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP SOBRE LOS ASPECTOS CIENTÍFICOS DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO). 2007. ESTIMATES OF OIL ENTERING THE MARINE ENVIRONMENT FROM SEA-BASED ACTIVITIES [CANTIDAD ESTIMADA DE PETRÓLEO QUE LLEGA AL MEDIO MARINO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES INSTALADAS EN EL MAR]. REP. STUD. GESAMP N°. 75, 96 PÁGS.



GESAMP (IMO/FAO/UNESCO-IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP JOINT GROUP OF EXPERTS ON THE SCIENTIFIC ASPECTS OF MARINE ENVIRONMENTAL PROTECTION). 2007. ESTIMATES OF OIL ENTERING THE MARINE ENVIRONMENT FROM SEA-BASED ACTIVITIES. REP. STUD. GESAMP No. 75, 96 PP.

XLII REAL DECRETO 1617/2007, DE 7 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN DE LOS PUERTOS Y DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, QUE TRANSpone LA DIRECTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO Y EL CONSEJO, DE 26 DE OCTUBRE DE 2005, SOBRE LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN PORTUARIA Y REGLAMENTO (CE) N.º 725/2004 DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO, DE 31 DE MARZO DE 2004, RELATIVO A LA MEJORA DE LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

ROYAL DECREE 1617/2007, FROM 7 DECEMBER, BY WHICH MEASURES ARE ESTABLISHED FOR THE IMPROVEMENT AND PROTECTION OF THE PORTS AND MARITIME TRANSPORT, PUTS FORTH THE DIRECTIVE 2005/65/CE FROM PARLIAMENT AND THE ADVISORY BOARD, FROM 26 OCTOBER 2005, ON THE IMPROVEMENT OF PORT PROTECTION AND REGULATION (CE) N.º 725/2004 FROM THE PARLIAMENT AND ADVISORY BOARD, OF 31 MARCH 2004, REGARDING THE IMPROVEMENT OF SHIP PROTECTION AND PORT FACILITIES.

XLIII IMPACTOS EN LA COSTA ESPAÑOLA POR EFECTO DEL CAMBIO CLIMÁTICO. FASE III. ESTRATEGIAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO EN LA COSTA. MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y GRUPO DE INGENIERÍA, OCEANOGRÁFICA Y DE COSTAS DE LA UNIVERSIDAD DE CANTABRIA. IMPACTS ON THE SPANISH COASTS FROM THE EFFECTS OF CLIMATE CHANGE. PHASE III. STRATEGIES TO COMBAT CLIMATE CHANGE ON THE COASTS. MINISTRY OF THE ENVIRONMENT AND ENGINEERING, OCEANOGRAPHIC AND COASTAL GROUPS FROM THE UNIVERSITY OF CANTABRIA.

XLIII ARTÍCULOS 96 A 98 DE LA LEY 48/2003.  
ARTICLES 96 AND 98 OF LAW 48/2003.

XLIV LEY 48/2003  
LAW 48/2003.

XLV ARTÍCULO 18 DE LA LEY 27/1992, MODIFICADA POR LEY 62/1997.  
ARTICLE 18 OF THE LAW 27/1992, MODIFIED BY THE LAW 62/1997.

XLVI LEY 39/2003, DE 17 DE DICIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO.  
LAW 39/2003, OF 17 DECEMBER, THE RAILROAD SECTOR.

XLVII ARTÍCULO 2 DE LA LEY 39/2003, DE 17 DE DICIEMBRE, DEL SECTOR FERROVIARIO.  
ARTICLE 2 OF DE LAW 39/2003, OF 17 DECEMBER, THE RAILROAD SECTOR.

XLVIII FORMULARIO DE OBSERVACIONES Y COMENTARIOS DEL PUERTO DE BRISBANE.  
PORT OF BRISBANE FEEDBACK FORM.

IL ARTÍCULO 129 DE LA LEY 47/2003, DE 26 DE NOVIEMBRE, GENERAL PRESUPUESTARIA.  
ARTICLE 129 OF THE LAW 47/2003, OF 26 NOVEMBER, GENERAL BUDGET.

I. HUELLA ECOLÓGICA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUAN LUIS DOMÉNECH. 2007 AENOR: 400 PP.  
ECOLOGICAL FOOTPRINT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE NATURAL RESOURCES; COM 2003, 572 END, FROM 1-10-2003.

II ESTRATEGIA PARA EL USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS NATURALES; COM 2003, 572 FINAL, DE 1-10-2003  
STRATEGY FOR THE SUSTAINABLE USE OF NATURAL RESOURCES; COM 2003, 572 END, FROM 1-10-2003.

# verificación de la memoria\_ report verification

## 15\_1 \_autodeclaración del nivel de aplicación

15\_

\_La Autoridad Portuaria de A Coruña es Organizational Stakeholder de GRI (GRI3.13) y ha asumido el compromiso de apoyar su misión de desarrollar recomendaciones para la redacción de Memorias de Sostenibilidad a través de la colaboración global con múltiples Grupos de Interés.

En esta primera memoria de responsabilidad social de la empresa de la Autoridad Portuaria de A Coruña se han aplicado todos los principios y orientaciones dados por la G3 de GRI. Esta memoria de sostenibilidad es única y se ha incluido toda la información referente a todas las operaciones y servicios que se han considerado relevantes, se ha delimitado el perfil

de la organización y el enfoque de gestión en cada unidad de negocio y se han incluido la mayor parte de los indicadores de desempeño definidos como principales aplicando los principios de relevancia, participación de grupos de interés, contexto de sostenibilidad y exhaustividad a la gestión de la Autoridad Portuaria.

Esta memoria de sostenibilidad se complementa con la memoria anual 2007 de la Autoridad Portuaria.

En la Autoridad Portuaria de A Coruña se ha calificado como A+ esta memoria de sostenibilidad 2007 respecto a los niveles de aplicación definidos por GRI.

## Self declaration of the Level of application

GRI 3.13\_Policy and  
current practice with  
regard to seeking external  
assurance for the report.

The A Coruña Port Authority is an organizational stakeholder of GRI (GRI3.13) and has taken on the commitment to support its mission to come up with recommendations in order to formulate the sustainability report together with the global collaboration with multiple stakeholders.

This sustainability report is complementary to the 2007 annual report of the Port Authority.

In the A Coruña Port Authority, they are self-declare the sustainability report 2007 A+ following the GRI level of application.

In this first social responsibility report on the A Coruña Port Authority, all of the principles and objectives given by the G3 of the GRI have been applied. This sustainability report is unique and all of the information with reference to the operations and services that are considered relevant has been included. The profile of the organization and the management focus in each business unit have been defined and have been included in the majority of the performance indicators which are defined as the main indicators and applying the principles of relevancy, participation of stakeholders, sustainability and depletion context, and the Port Authority management.

## divulgación estandar\_standard disclosures

| NIVEL DE INFORME DE APLICACIÓN<br>REPORT APPLICATION LEVEL |                                                                                                                                                       | C                                                                                                                                                                                                                                           | C+                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | B                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | B+ | A | A+ |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---|----|
|                                                            |                                                                                                                                                       | C                                                                                                                                                                                                                                           | C+                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | B                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | B+ | A | A+ |
| DIVULGACIÓN ESTÁNDAR_STANDARD DISCLOSURES                  | DIVULGACIONES DE PERFIL G3<br>G3 PROFILE DISCLOSURES                                                                                                  | INFORME SOBRE:<br>REPORT ON:<br>1.1, 2.1-2.10<br>3.1-3.8, 3.10-3.12<br>4.1-4.4, 4.14-4.15                                                                                                                                                   | INFORME SOBRE TODOS LOS CRITERIOS ENUNERADOS PARA EL NIVEL C +:<br>REPORT ON ALL CRITERIA LISTED FOR LEVEL C PLUS:<br>1.2, 3.9, 3.13<br>4.5-4.13, 4.16-4.17                                                                                                                                                                           | LO MISMO QUE LOS REQUISITOS PARA EL NIVEL B<br>SAME AS REQUIREMENT FOR LEVEL B                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |    |   |    |
|                                                            | ENFOQUE DE DIVULGACIONES DE GESTIÓN G3<br>G3 MANAGEMENT APPROACH DISCLOSURES                                                                          | NO REQUERIDO<br>NOT REQUIRED                                                                                                                                                                                                                | DIVULGACIÓN DE ENFOQUE DE GESTIÓN PARA CADA CATEGORÍA DE INDICADOR.<br>MANAGEMENT APPROACH DISCLOSURES FOR EACH INDICATORS CATEGORY.                                                                                                                                                                                                  | DIVULGACIÓN DE ENFOQUE DE GESTIÓN PARA CADA CATEGORÍA DE INDICADOR.<br>MANAGEMENT APPROACH DISCLOSURES FOR EACH INDICATORS CATEGORY.                                                                                                                                                                                                                                                   |    |   |    |
|                                                            | INDICADORES DE DESEMPEÑO G3 E INDICADORES ADICIONALES DE DESEMPEÑO DEL SECTOR<br>G3 PERFORMANCE INDICATORS & SECTOR SUPPLEMENT PERFORMANCE INDICATORS | INFORME SOBRE UN MÍNIMO DE 10 INDICADORES DE DESEMPEÑO, COMO MÍNIMO UNO DE CADA: ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL<br>REPORT ON A MINIMUM OF 10 PERFORMANCE INDICATORS, INCLUDING AT LEAST ONE FROM EACH OF: ECONOMIC, SOCIAL AND ENVIRONMENTAL | INFORME SOBRE UN MÍNIMO DE 20 INDICADORES DE DESEMPEÑO, COMO MÍNIMO UNO DE CADA: ECONÓMICO, AMBIENTAL, DERECHOS HUMANOS, EMPLEO, SOCIEDAD, RESPONSABILIDAD DE PRODUCTO.<br>REPORT ON A MINIMUM OF 20 PERFORMANCE INDICATORS, AT LEAST ONE FROM EACH OF ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, HUMAN RIGHTS, LABOR, SOCIETY, PRODUCT RESPONSIBILITY. | INFORME DE CADA G3 PRINCIPAL E INDICADOR ADICIONAL DE SECTOR*<br>PRESTÁNDOLE ATENCIÓN AL PRINCIPIO DE MATERIALIDAD POR UNO DE: A) INFORME DEL INDICADOR O B) EXPLICACIÓN DE SU OMISIÓN.<br>REPORT ON EACH CORE G3 AND SECTOR SUPPLEMENT* INDICATOR WITH DUE REGARD TO THE MATERIALITY PRINCIPLE BY EITHER: A) REPORTING ON THE INDICATOR OR B) EXPLAINING THE REASON FOR ITS OMISSION. |    |   |    |

\*Indicador Adicional de Sector en la versión final

\*Sector supplement in final version

# 15\_2

## \_verificación externa

\_La Autoridad Portuaria de A Coruña ha obtenido de la fundación independiente Det Norske Veritas (DNV) la verificación de la aplicación de nivel A+, según la Guía G3 de GRI, de acuerdo con la autodeclaración realizada por nuestra entidad.

## \_external verification

\_The A Coruña Port Authority has received verification of the application level A+ of the GRI G3 Guidelines from the independent foundation Det Norske Veritas (DNV), in accordance with the self-declaration made by our entity.



## Assurance Statement



### **Autoridad Portuaria de A Coruña Corporate Responsibility Report 2007**

Det Norske Veritas (DNV) has carried out an independent verification of the Autoridad Portuaria de A Coruña (APAC) Corporate Responsibility Report 2007 (the Report). The Management of APAC is responsible for all information provided in the Report as well as the processes for collecting, analysing and reporting that information. DNV's responsibility regarding this verification is to APAC only, in accordance with the terms of reference agreed. DNV disclaims any liability or responsibility to a third party for decisions, whether investment or otherwise, based upon this assurance statement.

#### **Scope of assurance**

DNV's scope of work included the verification of:

- CR-related policy, strategy, objectives, initiatives and achievements, in 2007 as described in the Report;
- CR management practices at APAC, focusing on the following areas: sustainability strategy; environmental management and reporting; human resources (diversity; health and safety); and community relations;
- Processes and tools for collecting, aggregating and reporting qualitative and quantitative data in the Report;
- Review of the Report's adherence to the principles of materiality, completeness, accuracy, neutrality and comparability set out in the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Guidelines, 2006 (G3). This also included a check of the GRI Application Level declared by APAC and a review of the online GRI indicators in accordance with GRI G3.

The scope of the verification covered APAC, its fixed site activities and its sustainability considerations at the port developments at Langosteira. We visited APAC Headquarters but did not include a site visit to Langosteira port.

DNV was not involved in the preparation of any statements or data included in the Report except for the Assurance Statement.

#### **Verification approach**

This verification was carried out on March 21, 2008 by our assurance specialists in accordance with the DNV Protocol for Verification of Sustainability Reports. As part of the verification, DNV:

- Challenged the CR-related statements and claims made in the Report and assessed the robustness of the data management system, information flow and controls;
- Examined and reviewed relevant documentation, databases and information supplied by APAC;
- Interviewed APAC representatives (including data owners and decision-makers from different divisions and functions). Each interview discussed how CR was perceived and managed, current CR performance, key challenges and opportunities for improvement;
- Reviewed the processes and tools used to collect, analyse, aggregate and report on CR-related data;
- Reviewed APAC's approach to stakeholder engagement and related initiatives described in the Report;
- Reviewed a selection of internal communication and external media reports relating to APAC's CR management and performance.

#### **Conclusions**

In DNV's opinion, the APAC Corporate Responsibility Report 2007 provides an accurate and fair representation of the policies, strategies, management systems, initiatives and projects carried out by APAC in 2007. Moreover, the Report and supporting information meet the content and quality requirements of the GRI Sustainability Reporting Guidelines 2006 (G3), and DNV endorses the GRI Application Level of A+, declared by APAC.

Signed

Thomas Andréassen-Gosselin  
Lead Verifier

Dr Helena Barton  
Service Area Responsible, CR Report Verification

Det Norske Veritas, Madrid, 17 June 2008

15\_3

\_calificación por Global  
\_Reporting Initiative

\_GRI ha revisado esta Memoria de Sostenibilidad según los criterios para la aplicación de nivel y ha calificado nuestra memoria como A+.



\_qualification by Global  
\_Reporting Initiative

\_GRI has checked this Sustainability Report against the criteria for the GRI Application level A+ and has qualified this report as Application A+ GRI checked.

niveles solicitados por la memoria\_report application levels

| GRI G3<br>GRI G3         |                                                       | DE ACUERDO 2002<br>2002 IN ACCORDANCE | C<br>C | C+<br>C+                                                         | B<br>B | B+<br>B+                                                         | A<br>A | A+<br>A+ |
|--------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------|--------|----------|
| OBLIGATORIO<br>MANDATORY | AUTODECLARACIÓN<br>SELF DECLARED                      |                                       |        | INFORME ASEGU-<br>RADO EXTERNAMENTE<br>REPORT EXTERNALLY ASSURED |        | INFORME ASEGU-<br>RADO EXTERNAMENTE<br>REPORT EXTERNALLY ASSURED |        | ✓        |
| OPCIONAL<br>OPTIONAL     | COMPROBACIÓN<br>POR UN TERCERO<br>THIRD PARTY CHECKED |                                       |        |                                                                  |        |                                                                  |        | ✓        |
| OPCIONAL<br>OPTIONAL     | COMPROBACIÓN POR GRI<br>GRI CHECKED                   |                                       |        |                                                                  |        |                                                                  |        |          |



Puerto de A Coruña

Autoridad Portuaria de A Coruña

