

Memoria de sostenibilidad del sistema portuario de interés general. Año 2010

Documento elaborado a partir de las memorias de sostenibilidad adjuntadas a los planes de empresa presentados por las Autoridades Portuarias durante el año 2011 y referidas al año 2010.

1ª Edición septiembre 2012

Autor
Puertos del Estado

Edita
Organismo Público Puertos del Estado

Imprime
V.A. Impresores, S.A. (Madrid)

I.S.S.N.
2254-8335

Depósito Legal
M-30481-2012

ÍNDICE

	<i>Introducción</i>	5
	<i>DIMENSIÓN INSTITUCIONAL</i>	13
	<i>DIMENSIÓN ECONÓMICA</i>	59
	<i>DIMENSIÓN SOCIAL</i>	79
	<i>DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL</i>	89

INTRODUCCIÓN

El actual Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011) incorpora la sostenibilidad como uno de los principios que deben regir el modelo de planificación y de gestión de los puertos. Este principio se entronca con dos objetivos complementarios de gran relevancia en el ámbito portuario:

- ❑ Lograr un desarrollo portuario comprometido con el entorno y acorde con los recursos disponibles, de manera que contribuya a un crecimiento armónico y equilibrado que no ponga en entredicho los deseables estándares de calidad de nuestras generaciones futuras.
- ❑ Contribuir a un sistema integrado de transporte, que favorezca la consecución de una movilidad sostenible, en el que, además del transporte por carretera, tenga cabida en la medida de lo posible, el transporte marítimo y el ferrocarril, en línea con las directrices de política europea hoy día vigentes.

Enfrentarse a estos desafíos supone arrancar, en un primer y decisivo paso, con una adecuada ordenación de conceptos relacionados con la sostenibilidad, con arreglo a los cuales poder radiografiar la situación de partida de los puertos españoles.

El instrumento a emplear para esa primera radiografía es la Memoria de Sostenibilidad. El marco legal referido anteriormente determina que el proyecto de Plan de Empresa de cada Autoridad Portuaria deberá ir acompañado por dicha Memoria, y que el Plan contendrá los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto. Así mismo, en dicho artículo, se establece que la metodología para la elaboración de las correspondientes Memorias de Sostenibilidad, y los indicadores de sostenibilidad ambiental serán aprobados por Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias.

Con estas premisas, a lo largo de los años 2010 y 2011, Puertos del Estado celebró una serie de jornadas y reuniones cuyo fin fue construir la citada metodología. Se trataba de aportar una referencia común para todas las Autoridades Portuarias a la hora de fotografiar su propia posición en relación con ese amplio principio de la sostenibilidad.

Tras celebrarse las jornadas de trabajo, y después de un intenso flujo de comentarios y observaciones al documento inicial, se alcanzó un consenso en torno a una metodología. Su núcleo es un generoso listado de indicadores, unos prioritarios y otros optativos, agrupados en torno a las cuatro perspectivas más representativas de la sostenibilidad, comúnmente aceptadas a escala internacional. Se trata de las perspectivas económica, social, institucional y ambiental.

Fruto de un primer y notable esfuerzo realizado por las Autoridades Portuarias, se obtuvo como resultado una serie de 28 Memorias de Sostenibilidad, coherentes con la metodología acordada, cuya finalidad fue la de servir de fiel reflejo del grado de avance que en el año 2010 mostraba cada puerto en torno al principio de sostenibilidad. Las Memorias pusieron de manifiesto el progreso de las distintas Autoridades Portuarias en relación con las necesidades e intereses del entorno con el que se relacionan, mediante una herramienta con vocación de ser transparente y abierta al diálogo. Sus contenidos ponen de relieve una nueva óptica de gestión global del puerto, y en particular han servido de apoyo al diagnóstico, desarrollo y aprobación de los respectivos planes de empresa.

Con base en esta primera colección de Memorias de Sostenibilidad del año 2010, corresponde a Puertos del Estado elaborar la Memoria de Sostenibilidad agregada del conjunto del sistema portuario, cuyos contenidos se muestran consolidados en el presente documento.

El objetivo de este documento es mostrar una imagen fiel de la contribución del conjunto del sistema portuario de interés general al concepto de sostenibilidad, como eje en torno al que gravita una renovada cultura de gestión y de planificación, en la que cada proceso de toma de decisiones ha de llevar aparejado la asunción de una responsabilidad permanente para con el entorno de los puertos de interés general. El objetivo progresivo anual es lograr equilibrar en materia portuaria lo urgente con lo importante, el corto plazo con el medio y largo plazo y lo coyuntural con lo estructural. En otras palabras, compartir una visión con la que marcar un rumbo hacia unas mejores condiciones económicas, sociales y ambientales para nuestro puertos.

La iniciativa en favor de la contribución del sistema portuario de interés general a un mundo más sostenible, no es ni mucho menos un hecho aislado. Su finalidad se alinea plenamente con los principios y recomendaciones que emanan del acervo comunitario.

He de resaltar por último, el valiosísimo esfuerzo y contribución de todas las Autoridades Portuarias a la elaboración del presente documento, el cual constituye el primero de una serie que espero vaya materializando ese avance tan necesario hacia una renovada gestión, más armónica y equilibrada con nuestro entorno natural y humano.

José Llorca Ortega
Presidente
PUERTOS DEL ESTADO

LEY DE PUERTOS Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

La ley de puertos, tal y como queda redactada en el Real Decreto 2/2011, recoge de modo explícito estrategias y líneas de acción claramente enmarcadas en el principio de sostenibilidad, como las esbozadas seguidamente.

AUTOSUFICIENCIA ECONÓMICA

- ❑ Autosuficiencia económica y rentabilidad. Se refuerza el principio de autosuficiencia económica de las Autoridades Portuarias y se establece una rentabilidad mínima para el conjunto del sistema portuario.
- ❑ Avance en la participación privada. Se establecen incentivos en captación de iniciativa privada para la prestación de servicios portuarios, de manera que se procure atraer y fijar inversión privada en infraestructuras portuarias.
- ❑ Flexibilidad de en la aplicación de las tasas. Las Autoridades Portuarias podrán adaptar sus tasas a su realidad económica, optimizando sus factores de competitividad en relación con las redes del comercio, logística y transporte.

COMPETITIVIDAD

- ❑ Land-Lord avanzado e integración de servicios. Se amplía el papel de las Autoridades Portuarias mas allá de las tareas de administración y regulación del puerto, para que asuma un papel de liderazgo de la comunidad portuaria en la promoción comercial del puerto, y en la gestión sostenible del mismo.
- ❑ Transparencia. Se refuerzan los mecanismos de transparencia en la fijación de tasas, así como en la gestión de los servicios portuarios y del dominio público portuario.
- ❑ Libre competencia. Se refuerza el principio de libre acceso de las empresas al mercado de prestación de servicios portuarios a través de un régimen de licencias sujetas a una regulación específica fijada en un Pliego. Así mismo se impulsa la libre competencia en el proceso de otorgamiento de concesiones.
- ❑ Auto-prestación e integración de servicios. Los concesionarios o titulares de terminales de pasajeros o de mercancías, dedicadas a uso particular, o las compañías navieras, en determinadas circunstancias, podrán prestarse a sí mismo uno o varios servicios portuarios ligados a su actividad con medios propios, sin que se celebre ningún tipo de contrato con terceros. Además, las terminales dedicadas a uso particular también podrán prestar a buques servicios técnico náuticos en un proceso de integración de servicios.

GESTIÓN SOSTENIBLE

- ❑ Planes directores y capacidad. Se delimita de modo claro el contenido mínimo del plan director, introduciendo la necesidad de valorar la capacidad de las instalaciones y su grado de utilización.

- ❑ Memorias de sostenibilidad. Los planes de empresa anuales deben de acompañarse de memorias de sostenibilidad que permitirán:
 - Gestionar: integrar la gestión de aspectos, institucionales, económicos, sociales y medio ambientales dentro de la planificación portuaria
 - Comunicar: servir de esquema de información y dialogo con los stake-holders del puerto.
- ❑ Condiciones en servicios. Los pliego reguladores de servicios deben requerir que prestadora cumpla con “las obligaciones de contribución a la sostenibilidad”.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

- ❑ Fomento del transporte marítimo de corta distancia y las Autopistas del mar: se establecen diversas medidas de incentivo como las bonificaciones a la tasa del buque, el pasaje y la mercancía con el fin de fomentar la opción marítimo, manteniendo como premisa la no distorsión del mercado de prestación de servicios de transporte.
- ❑ Impulso al ferrocarril: se establecen diversas medidas para impulsar el intercambio modal entre transporte marítimo y transporte ferroviario, tanto a nivel infraestructural como operativo.
- ❑ Mejora de accesos: se fijan mecanismos de coordinación más explícitos para el impulso de los aspectos ligados a la accesibilidad terrestre a los puertos.

CALIDAD DE SERVICIO

- ❑ Impulso a la mejora de rendimiento y calidad de servicio: se dota a las Autoridades Portuarias de diversas medidas para impulsar mejoras de rendimiento y calidad de servicio, como es el caso de bonificaciones a la tasa de actividad, condiciones específicas en regulación, o prorrogas en los plazos de concesión cuando se realicen inversiones que mejoren la eficiencia.
- ❑ Observatorio de servicios portuarios. Se dota al sistema portuario de un observatorio permanente del mercado de servicios que proporcione una medida de los niveles de competitividad y calidad del los servicios prestados por los puertos.

SEGURIDAD

- ❑ Delimitación del papel coordinador de las Autoridades Portuarias: la ley aclara las diferencias entre los conceptos de seguridad y protección, delimitando el papel de coordinación y colaboración de las Autoridades Portuarias con otras administraciones en estas materias.
- ❑ Mejor gestión del servicio de señalización marítima: se mejoran los esquemas de gestión de este servicio, mediante el cual el sistema portuario presta un soporte esencial a la seguridad de la navegación.

GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

- ❑ Fomento de buenas prácticas ambientales: bonificación a la tasa de actividad cuando el titular de una concesión o de un licencia para prestar el servicio de manipulación de mercancía cuando:

- Disponga den sistema de gestión ambiental certificado según ISO:14001:2004
 - Haya firmado un convenio de buenas prácticas firmado con la Autoridad Portuaria basado en las guías de buenas prácticas de Puertos del Estado.
- ❑ Mejora de la eficiencia ambiental de medios materiales. Prórrogas no previstas al plazo de concesión cuando se lleven a cabo inversiones que sean de “interés para mejorar la calidad ambiental de las operaciones portuarias”.
 - ❑ Condiciones ambientales en servicios: se establece la necesidad de introducir condiciones medioambientales en pliegos de servicio. Así mismo se requiere al operador su cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, protección del medio ambiente, emergencias y extinción de incendios.
 - ❑ Condiciones ambientales en concesiones: en la valoración de ofertas presentadas en concursos para el otorgamiento de concesiones se determina, se establece como criterio a valorar las medidas de carácter ambiental propuesta por el ofertante. Así mismo se establece que la Autoridad Portuaria podrá plantear una revisión de condiciones o rescate de la concesión por razones vinculadas a la protección del medio ambiente.
 - ❑ Incentivo al servicio MARPOL: mediante un nuevo sistema tarifario se incentiva la entrega en puerto de desechos procedentes de buques y se regula, además, con mayor rigor la gestión de residuos de carga.
 - ❑ Objetivos e indicadores de sostenibilidad medio ambiental: un esquema de objetivación de la gestión medioambiental a través de una serie de objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental que deberán formar parte del plan de empresa.
 - ❑ Evaluación ambiental del Plan Director de Infraestructuras: el Plan Director deberá incluir los estudios de evaluación de impacto, siendo la figura adecuada para realizar la evaluación ambiental estratégica de planes que garantice la integración de criterios medioambientales en el proceso de planificación y proyección de infraestructuras portuarias.
 - ❑ Fuente de financiación estable. Uno de los objetivos del fondo de compensación interportuario es cubrir las necesidades económicas de “actuaciones ambientales y de seguridad, que favorezcan un marco de desarrollo sostenible, y seguro de la actividad portuaria”.

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO

Presentación

La actividad de la mayoría de los puertos españoles se desarrolla en el entorno de núcleos urbanos, influyendo de un modo fundamental en el bienestar económico, social y ambiental de una gran parte de dichos núcleos de población. Además, la influencia de la actividad portuaria no es solo local, sino de ámbito regional y nacional. Este hecho obliga a integrar dentro de la gestión portuaria, mecanismos que garanticen un desarrollo armónico de las dimensiones económica, social, ambiental e institucional, de modo que se asegure la sostenibilidad de la actividad portuaria.

En este contexto, el Real Decreto 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, Ley de Puertos) tiene entre sus objetivos potenciar el concepto de sostenibilidad dentro de los mecanismos de planificación y gestión de las Autoridades Portuarias, con un especial énfasis en la gestión ambiental como parte activa de dicha gestión.

En concreto, la Ley de Puertos atribuye a las Autoridades Portuarias la gestión y administración de sus recursos en un marco de eficacia, eficiencia y sostenibilidad ambiental.

Con el fin de asegurar la imbricación de la sostenibilidad en los procesos de planificación y gestión y portuaria, la citada Ley establece los siguientes mecanismos:

- ❑ Un esquema de objetivación de la planificación y su seguimiento, a través de una serie de objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental, a incorporar en el Plan de Empresa. Esta medida viene a representar un salto cualitativo en la forma en que Puertos del Estado y cada Autoridad Portuaria han de acordar el desarrollo de los puertos y su seguimiento. A partir de ahora, la componente ambiental pasa a ser un elemento consustancial de la planificación portuaria.
- ❑ Un mecanismo de información y diálogo con las Autoridades Portuarias a través del desarrollo de memorias de sostenibilidad que deben acompañar todos los años a los planes de empresa. Estas memorias son una novedad en el marco legal actualmente vigente y llevan aparejadas la necesidad de conjugar al mismo nivel los elementos económico, social, económico y ambiental del desarrollo portuario en un solo esquema de planificación. En la Ley de Puertos se establece que *“el Plan de Empresa irá acompañado de una Memoria de Sostenibilidad que se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que será aprobada, junto con los indicadores de sostenibilidad ambientales, por Puertos del Estado, previa audiencia a las Autoridades Portuarias”*.
- ❑ Una llamada de atención en materia de explotación portuaria sobre la necesidad de imponer en los Pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios *“las obligaciones de protección medioambiental y de contribución a la sostenibilidad”*, así como de valorar en los concursos para el otorgamiento de concesiones, entre otros factores, las *“medidas de carácter ambiental y de responsabilidad social corporativa”*.

En el campo de la gestión sostenible de los puertos se plantea la definición de un conjunto de objetivos e indicadores de sostenibilidad que reflejen prioridades estratégicas en el ámbito de la sostenibilidad para el conjunto del sistema portuario de interés general.

Este conjunto integra el contenido básico de las memorias de sostenibilidad de las Autoridades Portuarias, de modo que se garantiza el seguimiento de los estándares de este tipo de documentos, al tiempo que se recoge las características propias de la gestión portuaria, donde una buena parte de los impactos económicos, ambientales y sociales de la actividad corresponden a terceros. La definición de contenidos se realiza de forma consensuada con las Autoridades Portuarias.

Resulta clave que las Autoridades Portuarias vayan incorporando a los instrumentos de que disponen para la regulación de los servicios portuarios y la gestión del dominio público, los elementos exigibles en materia de sostenibilidad que la Ley de Puertos contempla.

Por otro lado, las Autoridades Portuarias deberán además promover que toda la comunidad portuaria se vaya acogiendo a las mejores prácticas ambientales, ya sea mediante bonificaciones a las tasas portuarias, como a través de medidas de protección ambiental, a incorporar tanto en los pliegos de prescripciones técnicas de los servicios portuarios, como en las autorizaciones y concesiones por ocupación de dominio público.

De acuerdo con lo establecido en el marco legal, Puertos del Estado seguirá elaborando unas guías de buenas prácticas ambientales, referidas a cada segmento de tráfico portuario.

Así mismo, las Autoridades Portuarias deberán elaborar e implantar o, en su caso, renovar, los sistemas de gestión ambiental en los puertos a su cargo, de forma que se aborde una auditoría ambiental de cada medio físico del puerto (tierra, mar y aire) que conduzca a una serie de medidas a adoptar en materia ambiental, cuyos resultados han de ser sometidos a un estricto seguimiento en tiempo y forma. Este tipo de sistemas deberán ser certificables por alguna entidad reconocida al efecto.

En este sentido, se recuerda que en el medio marino ha de procurarse un seguimiento continuo de la progresiva implantación de la Directiva Marco del Agua, en las demarcaciones hidrográficas correspondientes. Por su parte, en el medio terrestre, se deberán culminar los trabajos ya iniciados de caracterización de suelos contaminados. Por último, es preciso ordenar todo lo relacionado con la contaminación atmosférica, así como otros efectos que puede producir la actividad portuaria, como el ruido o los derivados de las operaciones de dragado.

TITULARIDAD¹

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

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

¹ **I_01** En este campo se empleó como indicador una Descripción general de la forma jurídica de la Autoridad Portuaria, informando sobre aspectos como la titularidad, el marco de competencias, el esquema de gestión del dominio público y los mecanismos de financiación (de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos).

ESQUEMA DE GESTIÓN

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

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

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

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

MODELO LAND-LORD. PARTICIPACIÓN PÚBLICO-PRIVADA	
GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL ESPACIO PORTUARIO HABILITACIÓN DE OPERADORES PRIVADOS PARA OPERAR EN EL PUERTO	AUTORIDAD PORTUARIA
ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD ORDENACIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA	
INFRAESTRUCTURA BÁSICA DESARROLLO DE DIQUES DE ABRIGO, DRAGADOS	
INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DESARROLLO MUELLES, ATRAQUES, VIALES, REDES DE SERVICIO	
SUPERESTRUCTURA EQUIPOS DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, INSTALACIONES PARA EL ALMACENAMIENTOS, LONJAS...	
SERVICIOS PORTUARIOS SERVICIOS AL BUQUE, MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS, SERVICIOS A PASAJEROS, RECEPCIÓN DE DESECHOS DE BUQUES	INICIATIVA PRIVADA
SERVICIOS COMERCIALES ALMACENAMIENTO, SUMINISTROS, ACTIVIDADES DE VALOR AÑADIDO A LA MERCANCÍA, REPARACIONES NAVALES	

COMPETENCIAS

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

Las competencias de las Autoridades Portuarias son:

- ❑ La gestión y control de los servicios portuarios y comerciales.
- ❑ La prestación de los servicios generales del puerto.
- ❑ La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios.
- ❑ Promover, mantener y explotar infraestructuras portuarias.
- ❑ Gestionar el dominio público portuario.
- ❑ Optimizar la gestión económica y la rentabilidad de su patrimonio y recursos.
- ❑ Fomentar las actividades comerciales, logísticas y, en su caso, industriales, relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- ❑ Coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el puerto.
- ❑ La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

FINANCIACIÓN

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

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

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

- ❑ Las tasas portuarias procedentes de la actividad o de la ocupación del espacio portuario por parte de las empresas privadas que desarrollan su actividad económica en el dominio público portuario (*Ilustración 1*).
- ❑ Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- ❑ Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- ❑ Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras.
- ❑ Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- ❑ Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
- ❑ Las ayudas y subvenciones.
- ❑ El producto de la aplicación del régimen sancionador.
- ❑ Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- ❑ Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

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

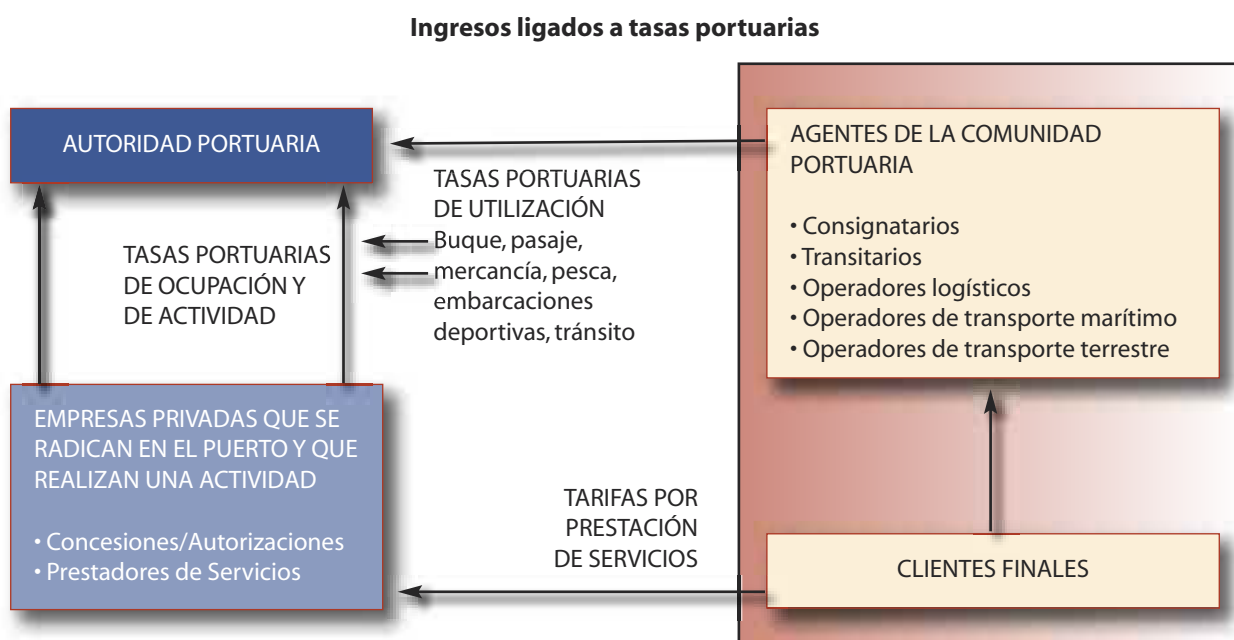
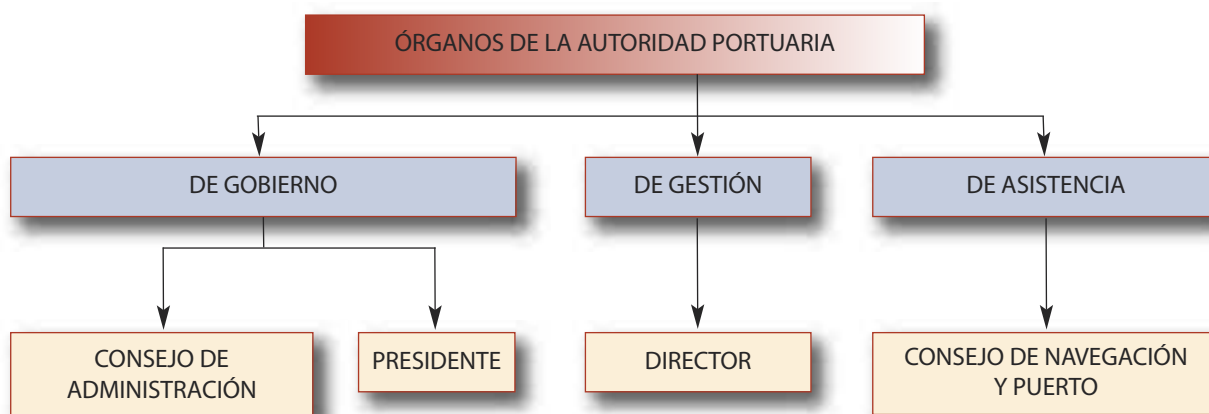


Ilustración 1

ÓRGANOS DE GOBIERNO²



Consejo de administración de la Autoridad Portuaria

La designación de los Vocales del Consejo de Administración se realiza a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados.

² **I_02** Funciones y modo en que son elegidos los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, como son la Presidencia, la Dirección y el Consejo de Administración.

FUNCIONES DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN			
REGIR y ADMINISTRAR El Puerto representando a los diferentes niveles de la administración: Central, Autonómica y Local	ESTABLECER sus normas de gestión y reglas de funcionamiento interno	APROBAR – La organización de la entidad – Proyectos de presupuestos – Programa de actuación plurianual – Cuentas anuales – Proyectos que supongan ocupación de bienes y adquisición de derechos – Acuerdos, pactos, convenios, etc. que determine – Ordenanzas del Puerto	OTORGAR – Concesiones y autorizaciones
DELIMITAR funciones y responsabilidades de sus órganos			RECAUDAR – Las tasas por utilización o aprovechamiento del dominio público portuario.
FAVORECER – La libre competencia en la prestación de servicios portuarios por parte de empresas privadas	EJERCER: – Facultades de policía que atribuye la Ley, y que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines. – Otras funciones establecidas en la Ley		REALIZAR – Cuantos actos de gestión, disposición y administración de su patrimonio propio sean precisos
FIJAR – Los objetivos de gestión anuales – Las tarifas por los servicios comerciales que preste la Autoridad Portuaria	PROPONER – Las operaciones financieras de activo o pasivo cuya aprobación corresponde a Puertos del Estado	AUTORIZAR – Inversiones y operaciones financieras – Créditos para financiamiento del circulante	ACORDAR – Lo conveniente sobre el ejercicio de las acciones y recursos que correspondan a la AP en defensa de sus intereses ante las Administraciones Públicas

Presidente de la Autoridad Portuaria

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

FUNCIONES DEL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA		
REPRESENTAR a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración	CONVOCAR y presidir las reuniones del Consejo de Administración	ESTABLECER directrices generales para la gestión de los servicios de la entidad
VELAR: por el cumplimiento de las normas aplicables a la Autoridad Portuaria y acuerdos adoptados en Consejo Administración. por el cumplimiento de las obligaciones atribuidas por la ley a la Autoridad Portuaria ante Puertos del Estado por el suministro a Puertos del Estado de la información que sea de interés para el sistema portuario		PRESENTAR al Consejo de Administración el Plan de Empresa
DISPONER los gastos y ordenar, mancomunadamente con el Director los pagos o movimientos de fondos	EJERCER las facultades especiales que el Consejo de Administración le delegue	OTRAS facultades que atribuye la Ley

Director de la Autoridad Portuaria

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

FUNCIONES DEL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA		
DIRIGIR y GESTIONAR la entidad y sus servicios	ELEVAR al Presidente la propuesta de la estructura orgánica de la entidad	INCOAR y TRAMITAR los expedientes administrativos
EMITIR informes preceptivos sobre autorizaciones y concesiones	ELABORAR y SOMETER a consideración del presidente los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programas de actuación, inversión, financiación, y cuentas anuales	

ESTRUCTURA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN³

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

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

Aunque, lógicamente, la composición puede variar entre las distintas Autoridades Portuarias, el patrón más frecuentemente encontrado en las Autoridades Portuarias no insulares es el que se representa en la *Ilustración 2*.

³ **I_03** Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre grupos y asociaciones representados en el mismo.

Composición más frecuente de los consejos de administración de las Autoridades Portuarias no insulares. Número de representantes por administraciones y sectores

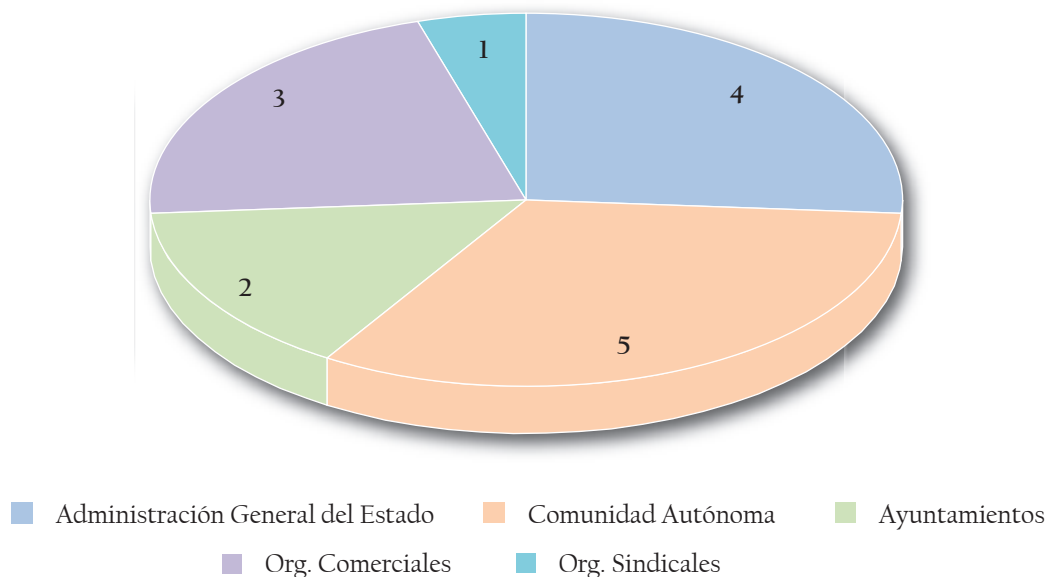


Ilustración 2

HERRAMIENTAS DE APOYO A LA GESTIÓN⁴

La toma de decisiones, la definición de objetivos y el seguimiento de los mismos en las Autoridades Portuarias están apoyados por diferentes herramientas de gestión entre las que es posible citar, entre otras:

- ❑ Cuadros de Mando Integral para la implantación de estrategias y definición de objetivos.
- ❑ Sistemas de Gestión de Calidad conforme a la norma ISO 9001 o conforme a la metodología EFQM. En este caso, con frecuencia, el sistema de gestión cubre solo aquellos procesos ligados a la gestión de autorizaciones, concesiones y licencias.
- ❑ Sistemas de Gestión de Riesgos Laborales conforme al estándar OSHAS 18001.
- ❑ Sistemas de Gestión Medio Ambiental conforme a la norma ISO 14001.

La *ilustración 3* muestra el grado de implantación de las herramientas mencionadas en las distintas Autoridades Portuarias, durante 2010.

⁴ **I_04** Descripción de los sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones utilizados por la Autoridad Portuaria, como pueden ser sistemas de gestión de la calidad, cuadros de mando integral, campañas de caracterización de mercados, etc.

Implantación de metodologías de apoyo a la toma de decisiones y de sistemas de gestión de calidad en las Autoridades Portuarias en 2010

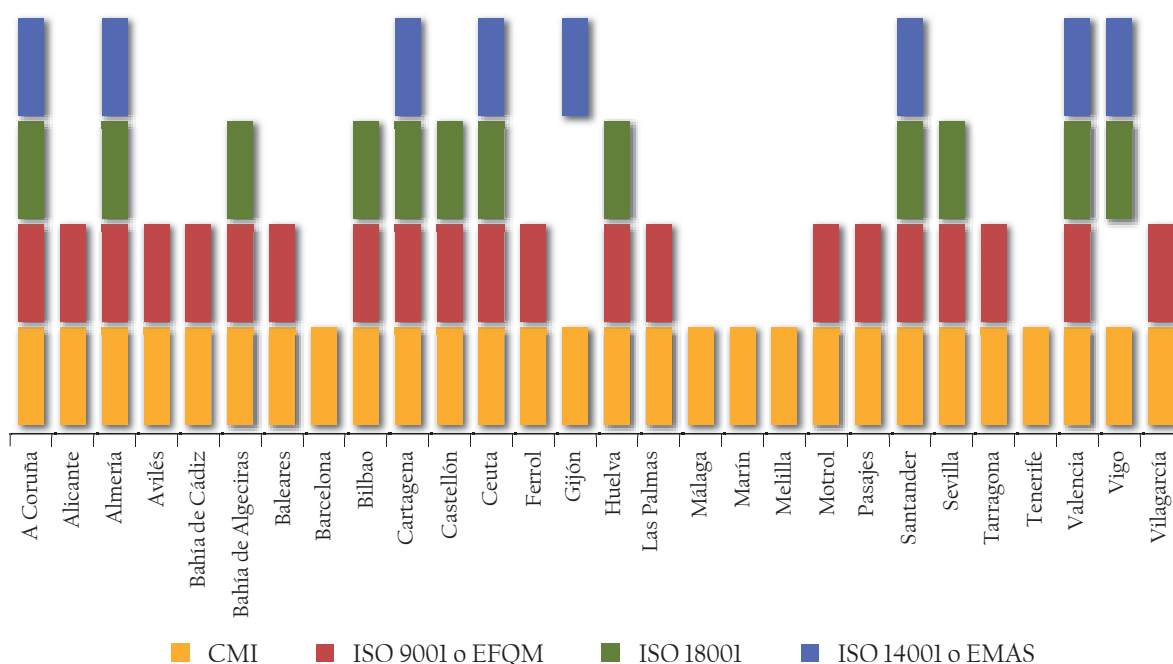


Ilustración 3

GENERACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA⁵

Como ya se ha indicado el sistema portuario de titularidad estatal responde a un modelo de gestión Land-Lord en el cual las Autoridades Portuarias proveen espacio o dominio público portuario y desarrollan las infraestructuras básicas, quedando a cargo de las empresas privadas en posesión del correspondiente título habilitante, la prestación de los servicios portuarios y comerciales a la mercancía, al pasaje y a los buques.

En este contexto la Autoridad Portuaria es responsable de proporcionar aquella infraestructura portuaria básica y complementaria, que permita adaptarse y hacer frente a:

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

⁵ **I_07** Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.

En este sentido, las inversiones en infraestructuras dirigidas a aumentar la superficie de agua abrigada, la superficie terrestre de uso portuario o la longitud de muelle, son planificadas atendiendo a la evolución previsible de los diferentes tipos de tráficos, así como teniendo en cuenta las rentabilidades previsibles de las infraestructuras generadas.

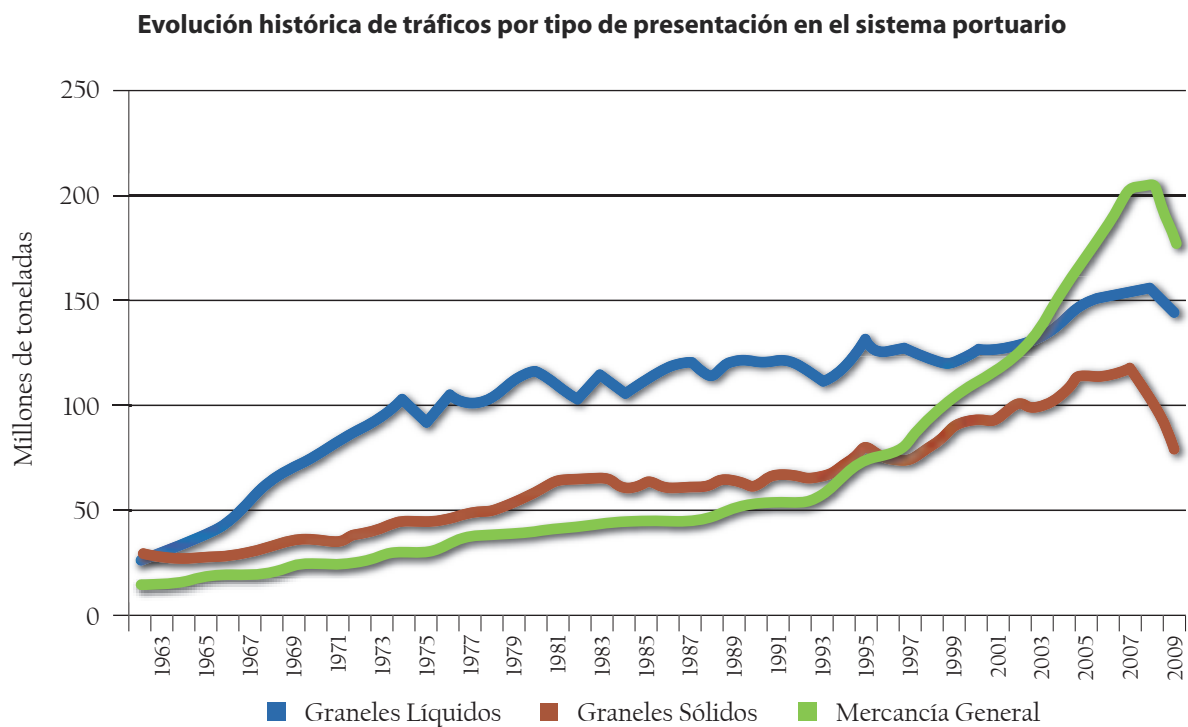


Ilustración 4



Terminal de carbón cubierta (Medusa)

En aquellos desarrollos de infraestructuras que impliquen la construcción de un nuevo puerto, o la ampliación de un puerto ya existente que suponga una modificación significativa de sus límites físicos en el lado marítimo, se requiere la elaboración por parte de la Autoridad Portuaria, y la aprobación por Puertos del Estado, de un Plan Director de Infraestructuras del puerto que contemple la nueva configuración. El objetivo de esta figura de planificación es, entre otros, el de establecer un marco de referencia para el diseño y la programación del desarrollo físico del puerto, armonizando la ejecución de los diferentes proyectos constructivos de forma que se garantice su fiabilidad y funcionalidad, así como su integración con el entorno.

La *Ilustración 5* informa de la evolución reciente de la superficie terrestre portuaria del conjunto del sistema portuario, mientras que la *Ilustración 6* muestra el uso dado a dichos muelles y el porcentaje de línea de atraque dedicado a cada uno de dichos usos.

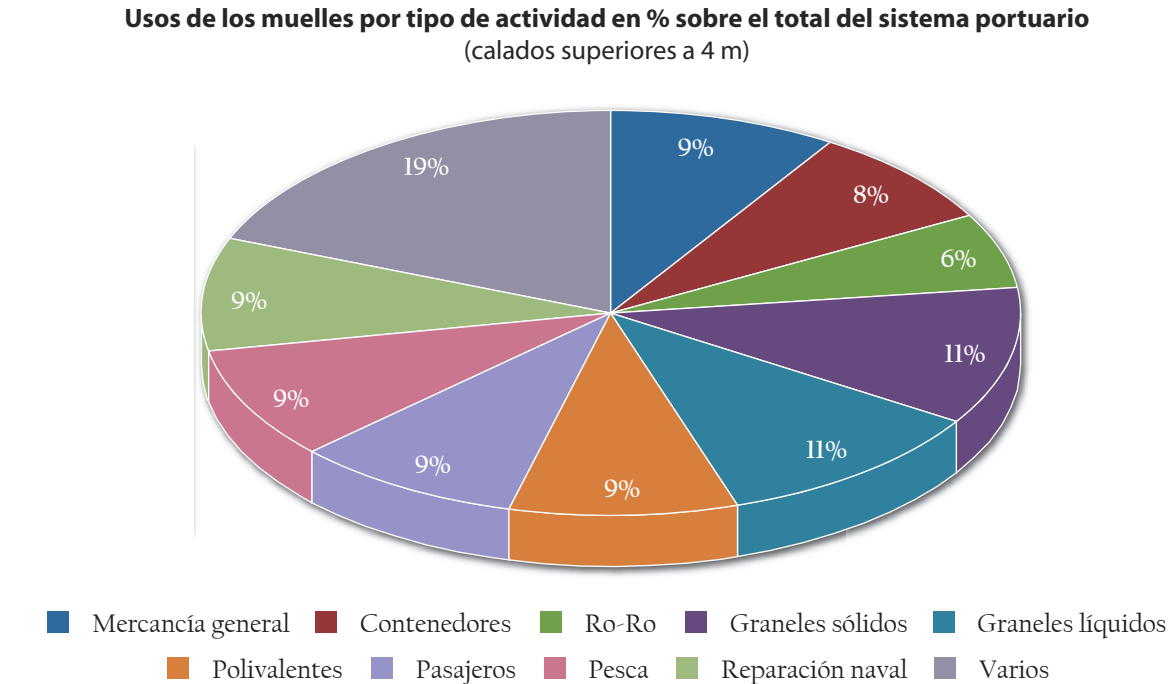
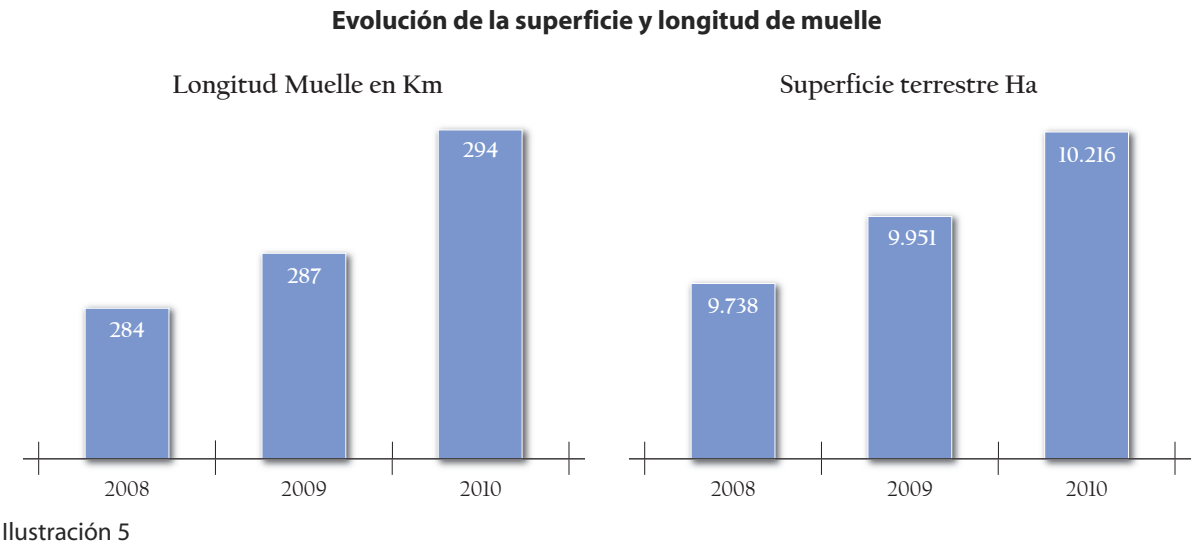


Ilustración 6

En lo relativo a las inversiones realizadas en infraestructura básica y complementarias, la *Ilustración 7* informa de la evolución de las inversiones durante los cinco últimos años, mientras que la *Ilustración 8* detalla cómo se han estructurado dichas inversiones durante el año 2010 entre las distintas Autoridades Portuarias.

Evolución de las inversiones en infraestructura básica y complementaria y capacidad del conjunto del sistema portuario

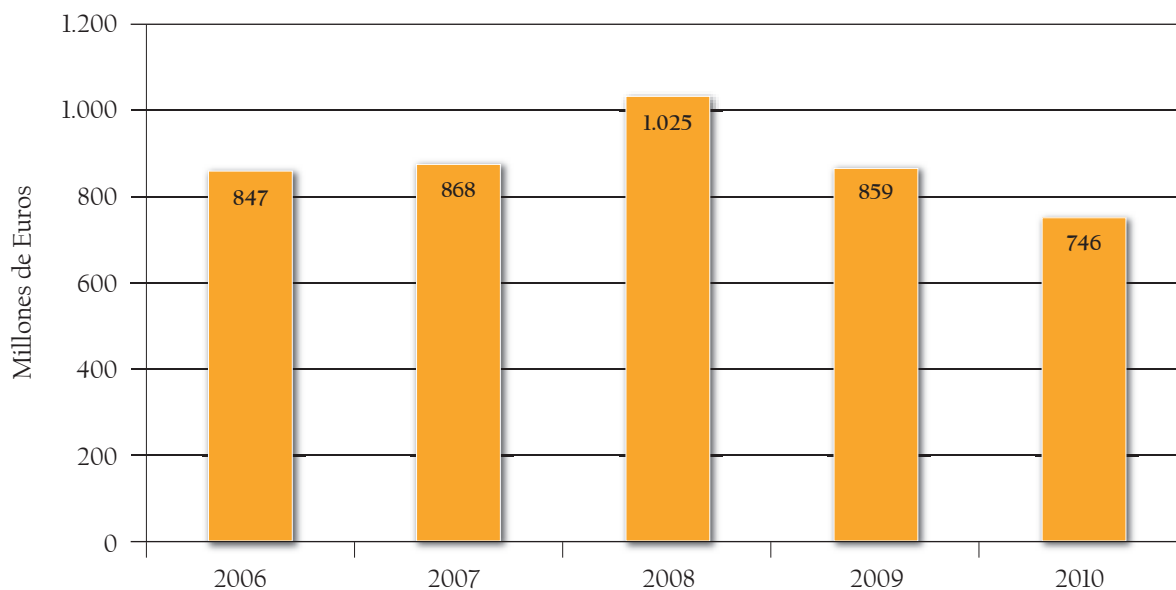


Ilustración 7

Inversión en infraestructuras básica y complementaria y capacidad portuaria en el sistema portuario en el año 2010

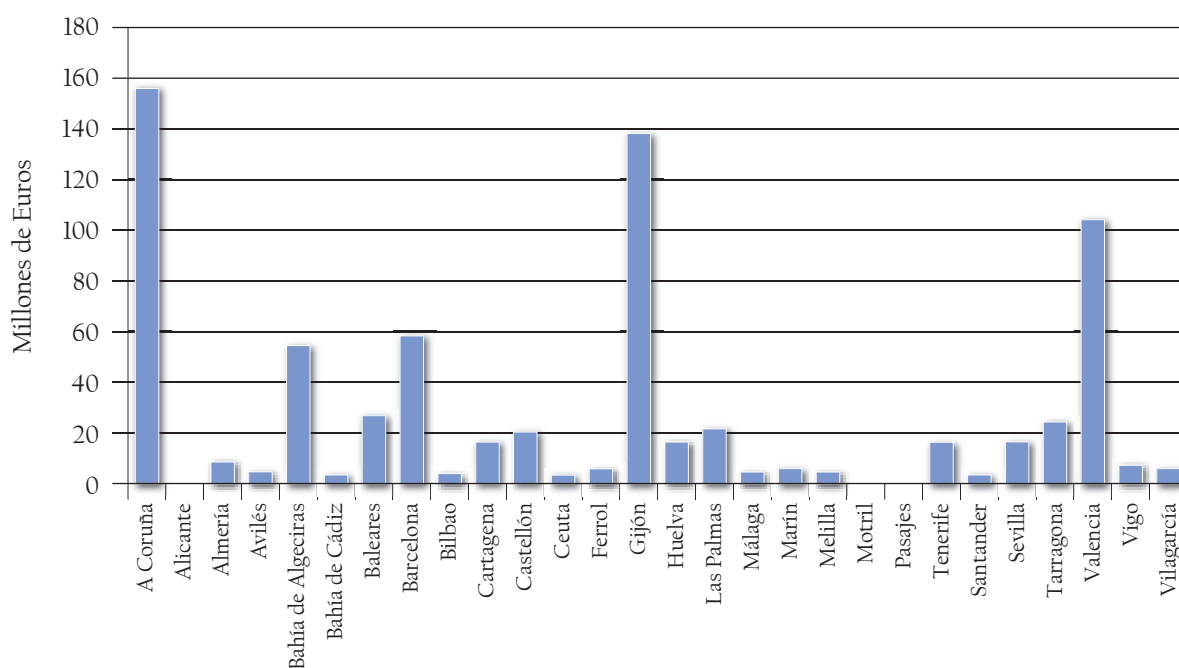


Ilustración 8

PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS DE DESARROLLO DE CAPACIDAD PORTUARIA FINALIZADAS O EN FASE DE EJECUCIÓN DURANTE 2010⁶

INFRAESTRUCTURA Y CAPACIDAD PORTUARIA Principales actuaciones finalizadas durante 2010				
Autoridad Portuaria	Actuación	Longitud de muelles (m)	Superficie terrestre (Ha)	Superficie de agua abrigada (Ha)
Gijón	Ampliación del puerto de Gijón	1.250	145	140
Vilagarcía	Ampliación Muelle Comercial Oeste	505	3	–
Bahía de Algeciras	Desarrollo portuario Isla Verde (2ª y 3ª Fase)	2.100	50	80
Sevilla	Actuaciones de mejora de accesos marítimos al puerto. Fase I: Esclusa.	–	–	84
Melilla	Muelle de Ribera 2	228	–	–
Cartagena	Ampliación atraque de cruceros	250	1	–
	Terminal polivalente de graneles (Muelle)	641	–	–
Barcelona	Desarrollo de la nueva Dársena Sur del Puerto de Barcelona	1.500	93	–
Santa Cruz de Tenerife	Nueva Base de contenedores en la Dársena del Este 2ª fase (Puerto de Sta. Cruz de Tenerife)	370	6	–

INFRAESTRUCTURA Y CAPACIDAD PORTUARIA Principales actuaciones en fase de ejecución a 31 de diciembre de 2010				
Autoridad Portuaria	Actuación	Longitud de muelles (m)	Superficie terrestre (Ha)	Superficie de agua abrigada (Ha)
Bilbao	Muelle AZ-3 adosado al Dique de Zierbena	600	24	0
	Muelle AZ-2 adosado al Dique de Zierbena	650	30	0
Avilés	Desarrollo Margen Derecha. 1ª Fase	505	6	0
	Desarrollo Margen Derecha de la Ría. 2ª Fase	495	11	0
A Coruña	Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira	922	144	231
Ferrol-San Cibrao	Puerto Exterior. 2ª Fase	808	34	0
Vigo	Ampliación de los Muelles Comerciales 1ª Fase	550	5	0
Bahía de Algeciras	Desarrollo portuario en Isla Verde 3ª Fase (4ª y 5ª actuación)	0	50	0
	Muelle Adosado al dique de abrigo para rack de tuberías G.L.	585	0	0

⁶ I_08 Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.

INFRAESTRUCTURA Y CAPACIDAD PORTUARIA (Continuación) Principales actuaciones en fase de ejecución a 31 de diciembre de 2010				
Autoridad Portuaria	Actuación	Longitud de muelles (m)	Superficie terrestre (Ha)	Superficie de agua abrigada (Ha)
Huelva	Ampliación Sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalez. 1ª Fase.	607	9	0
Castellón	Prolongación Dique del Este	290	0	0
Valencia	Dique de abrigo Ampliación en el Puerto de Valencia	0	0	130
	Muelle Norte en el Puerto de Sagunto	609	6	0
	Muelle Oeste Tramo Norte en el Puerto de Sagunto	500	12	0
Barcelona	Desarrollo de la nueva Dársena Sur del Puerto	500	33	0
	Ampliación Muelle Sur	623	15	0
Tarragona	Ampliación Muelle de Andalucía	750	18	0
	Ampliación Muelle La Química	500	6	0
Balears	Explanada Muelles Comerciales al abrigo del Muelle de Botafoc en el Puerto de Ibiza	400	4	0
	Atrake para grandes buques en el Puerto de Palma de Mallorca	600	1	0
Las Palmas	Dique de La Esfinge. 1ª y 2ª Fase en el Puerto de Las Palmas	0	7	36
	Muelle de Cruceros en el Puerto de Arrecife	250	2	0
Tenerife	Dique exterior en el Puerto de Granadilla	0	0	100

MERCADOS SERVIDOS. ESTRUCTURA Y EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES TRÁFICOS DE MERCANCÍA EN EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO⁷

Del total de 432 millones de toneladas movidas en el sistema portuario de interés general, más del 55% son atendidas solamente por 5 Autoridades Portuarias. En el otro extremo, la mitad de las Autoridades Portuarias mueven menos de 5 millones de toneladas. Esta situación revela una amplia desigualdad en el reparto de tráficos según volumen de mercancías. No obstante, hay que aclarar que si se computaran en valor, probablemente estas diferencias se atenuarían.

Por su parte, existe una tendencia a la diversificación en aquellas Autoridades Portuarias tradicionalmente dedicadas a atender un volumen de tráficos determinado, tales como las especializadas en canalizar mercancía a granel, las cuáles poseen margen de maniobra para competir en el segmento de la mercancía ge-

⁷ **I_10** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los tráficos, representados como total de toneladas movidas, total de toneladas por grupos genéricos de mercancías y como porcentaje de cada uno de dichos grupos sobre el total. Utilizar como grupos: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general convencional, mercancía general en contenedores en régimen import-export, mercancía general en contenedores en régimen de tránsito y pesca.

neral. También se detecta cierta pulsión de las Autoridades Portuarias de pequeño y mediano tamaño por ampliar tanto su “hinterland” como su “foreland” pero en este caso el proceso es más lento.

**Tráfico total movido en el sistema portuario durante 2010 en Millones de t
(mercancía general + granel líquido + pesca + avituallamiento)**

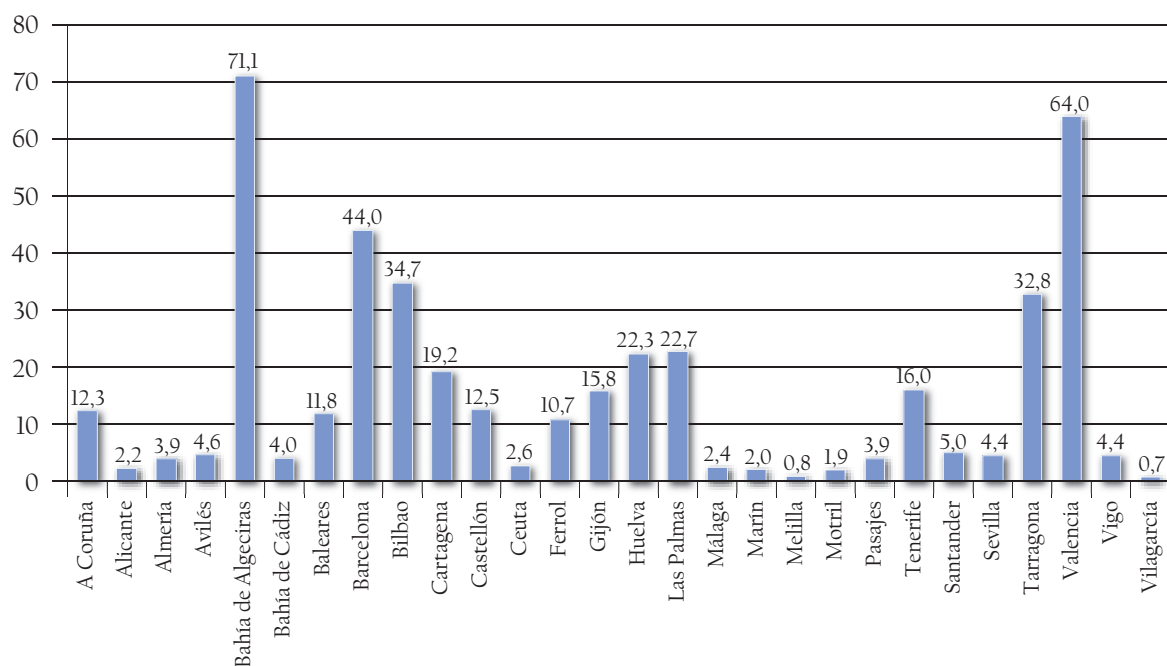


Ilustración 9

Peso relativo de los distintos tráfico de mercancías dentro del sistema portuario español durante 2010

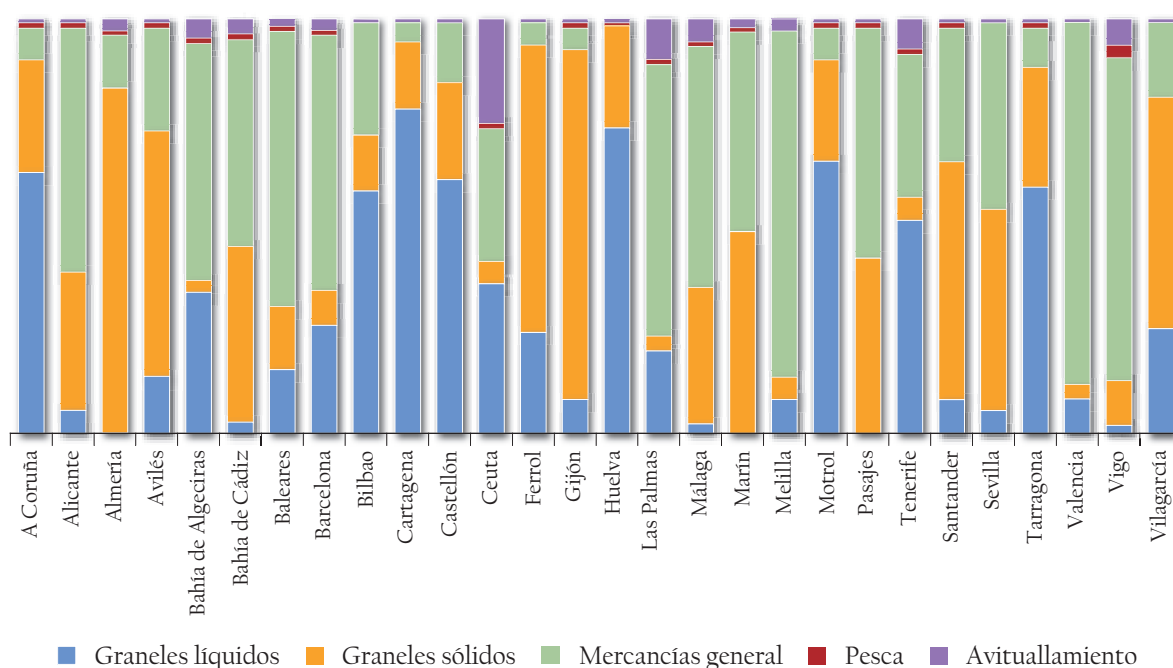


Ilustración 10

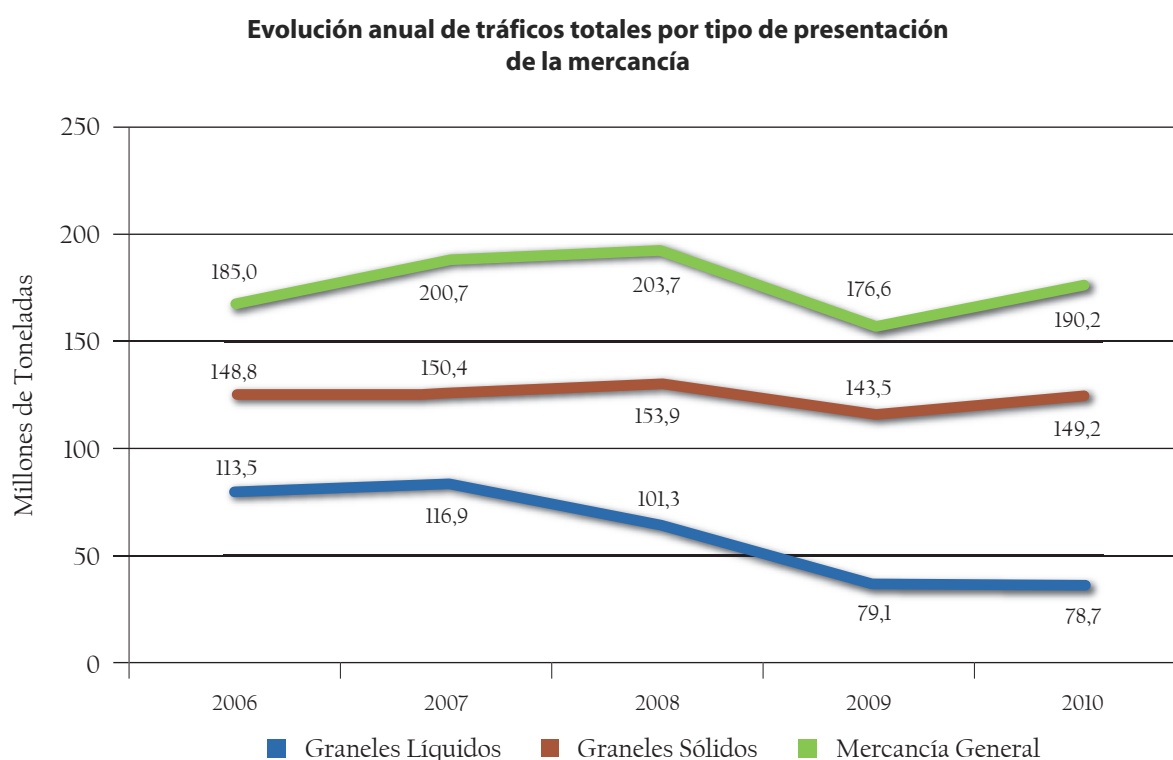


Ilustración 11

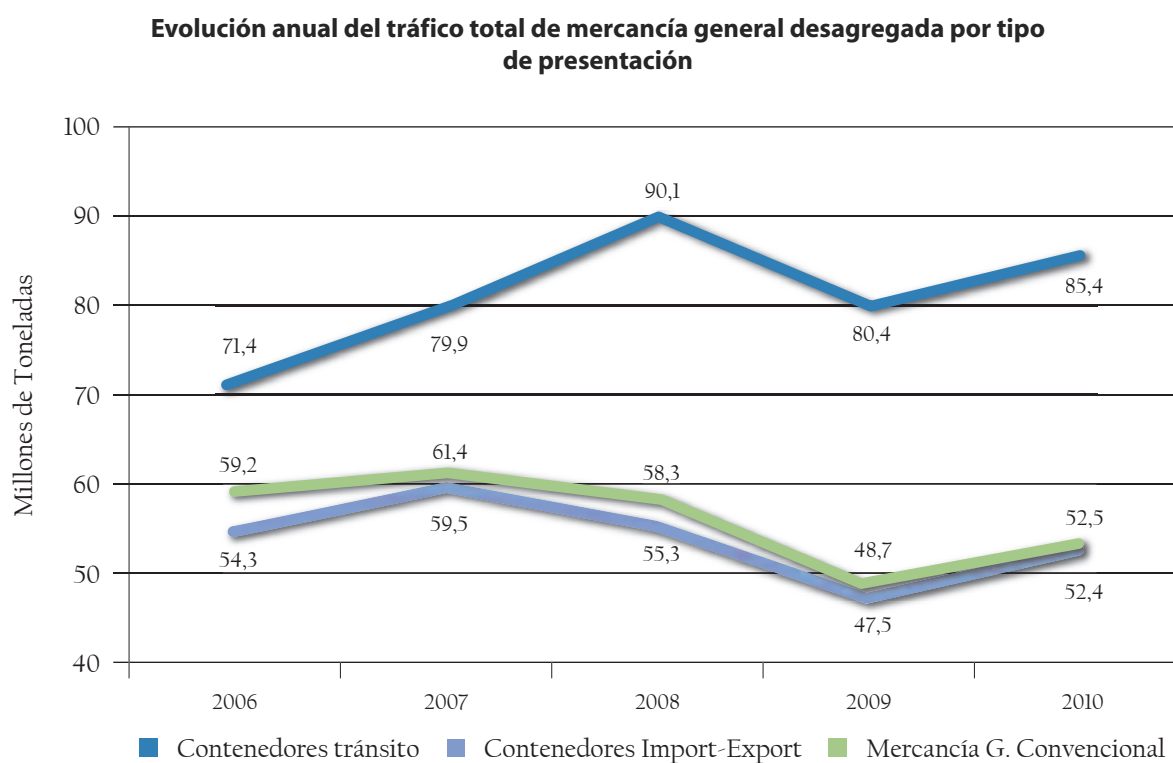


Ilustración 12



Tráfico portuario de graneles líquidos (barco metanero)

Evolución anual de tráficos por tipo de presentación de la mercancía Evolución del % sobre el total movido

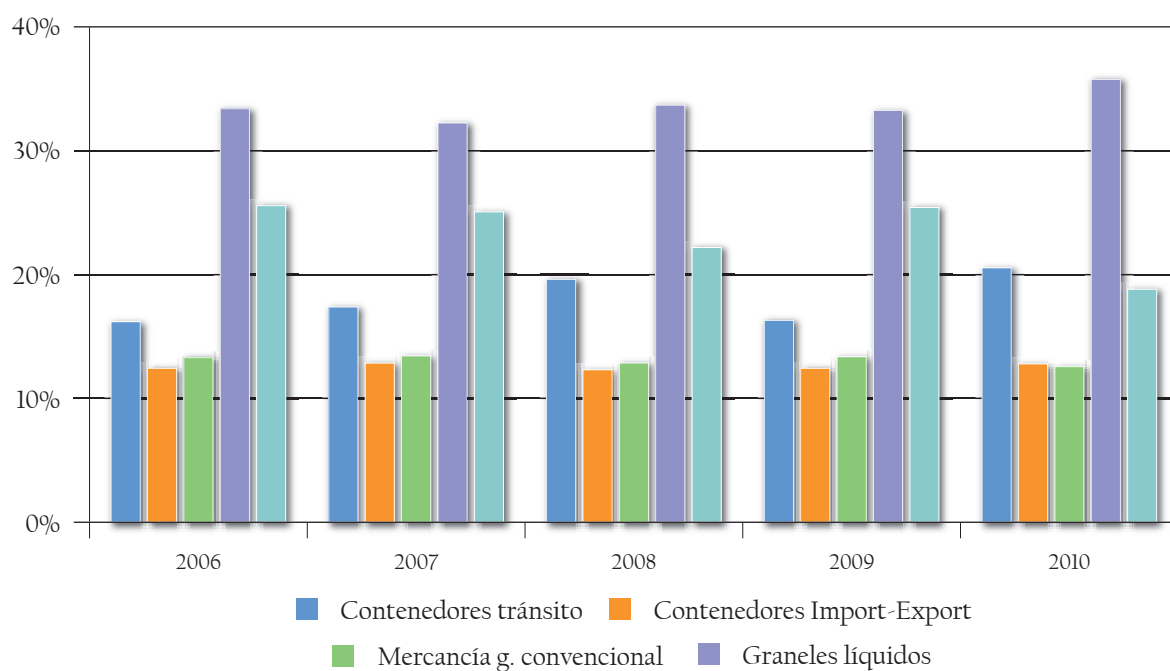


Ilustración 13

Evolución anual del tráfico de pasajeros

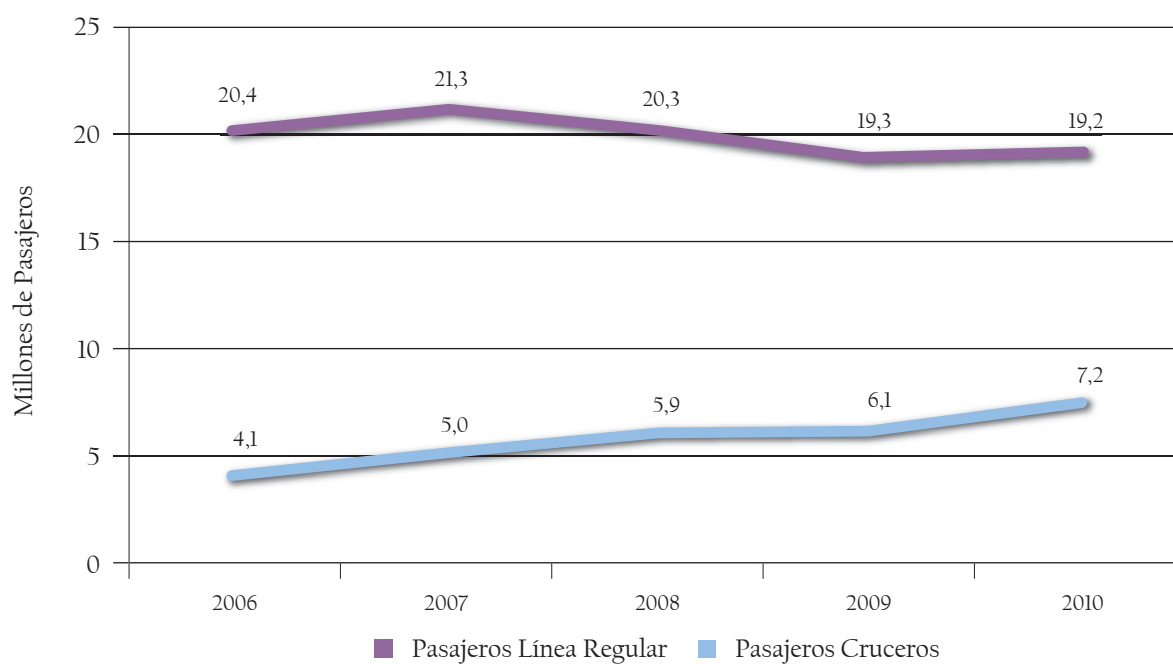


Ilustración 14

PAPEL DE LOS PUERTOS COMO DINAMIZADORES DE LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO NACIONAL Y EXTERIOR⁸

Evolución del tráfico total nacional y exterior en el sistema portuario

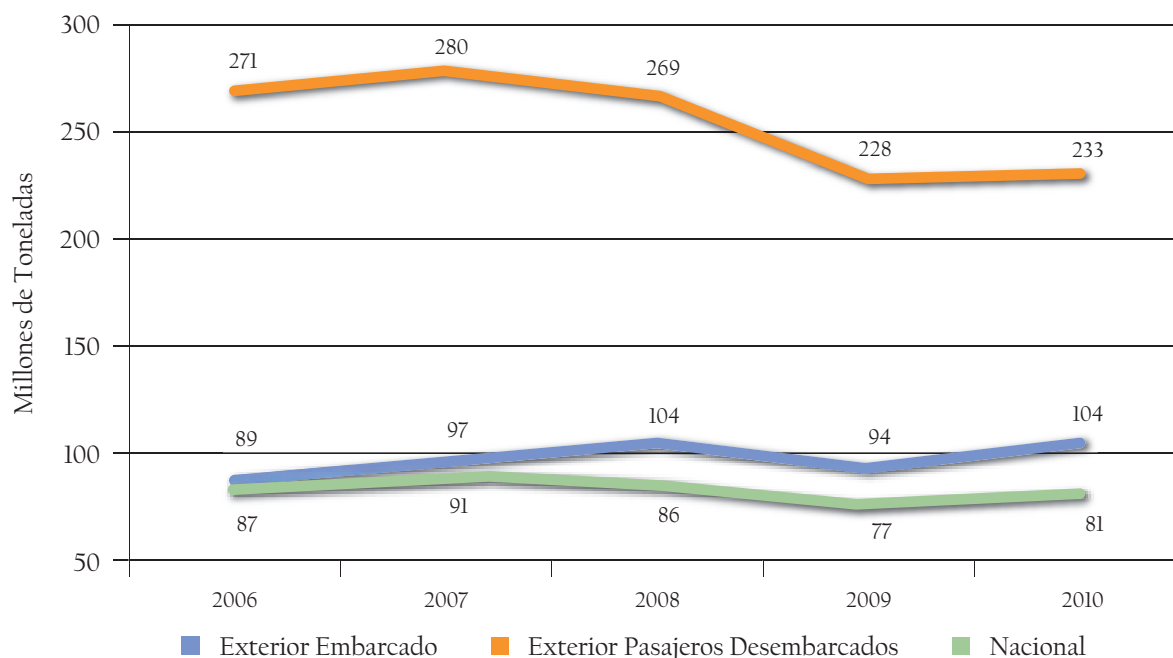


Ilustración 15

**Evolución del tráfico total nacional y exterior en el sistema portuario.
Evolución del % sobre el total**

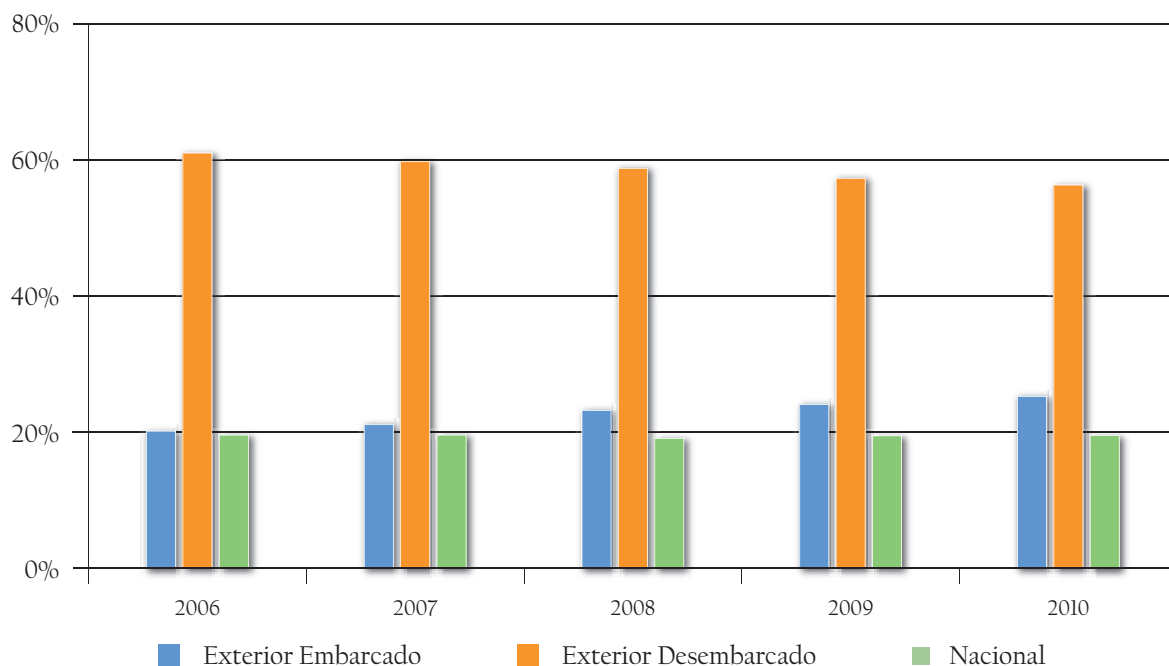


Ilustración 16

⁸ **I_11** Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías, entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.

Países que representan el 70% del tráfico marítimo movido por el sistema portuario español durante el año 2010. Porcentaje sobre el tráfico total movido en 2010

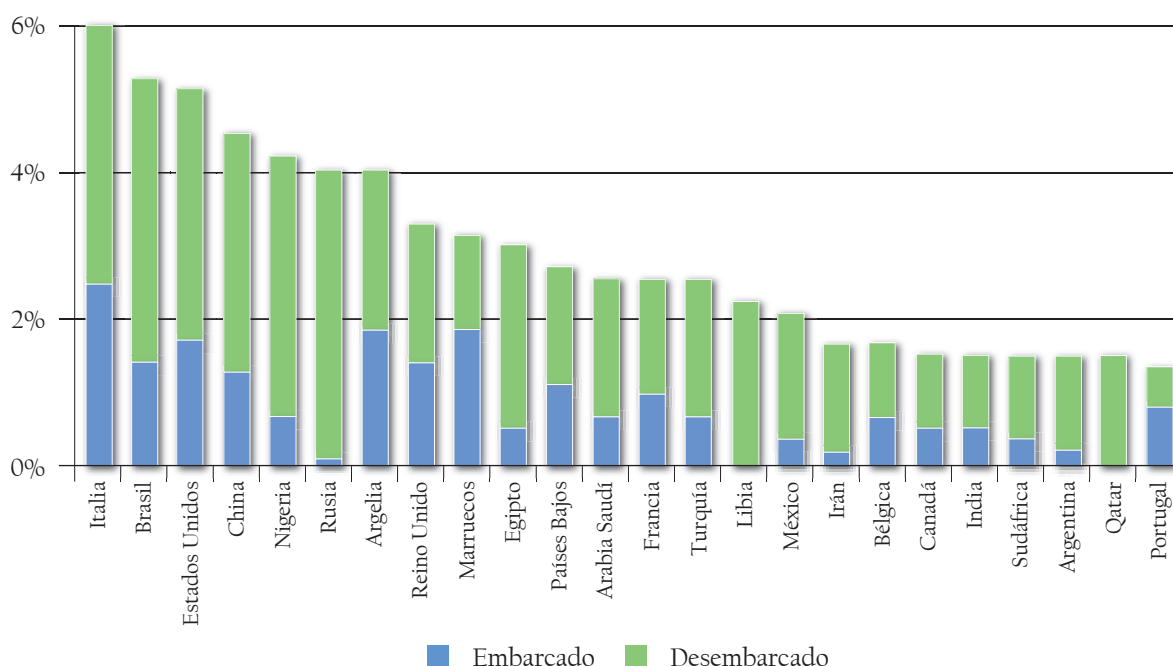


Ilustración 17

Pese a la ralentización económica propia de la crisis iniciada en el año 2008, las exportaciones españolas han presentado un ritmo de crecimiento superior a la de las importaciones, tras el importante retroceso del año 2009. El crecimiento de los tráficos portuarios desde dicho año se debe también al mantenimiento de la cuota de tránsitos, tanto los que acompañan al import/export (caso especialmente relevante en el puerto de Valencia) como los atendidos en terminales puras como las de Algeciras, Málaga y Las Palmas, pese a la competencia que ejercen las terminales emergentes del Norte de África.

PAPEL DEL SECTOR PORTUARIO COMO DINAMIZADOR DE LA ACTIVIDAD PRODUCTIVA⁹

No cabe duda de que la enorme dependencia de la economía española con respecto a los combustibles fósiles provoca una cuota elevada de las importaciones de estos productos encuadrados en el sector energético, y ello pese a la normativa que protege el carbón nacional. El tráfico agroalimentario sufre una elevada variabilidad debido a factores climatológicos y especulativos y posee una gran dependencia de la política agraria común. Otros graneles como el clinker, el mineral de hierro, chatarra y la materia prima relacionada con los sectores, metalúrgico y de la construcción en general, se han visto influidos por el bajón económico en España. Se reitera que es la mercancía general la que protagoniza el crecimiento de los tráficos en la mayor parte de los puertos españoles.

⁹ **I_13** Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo, como, por ejemplo, puedan ser: automoción, pesquera, astilleros, sector energético, cerámico, cementero, agroalimentario, piedra tallada, siderúrgico, etc.

**Totales de mercancías movidas por sectores productivos genéricos.
Agregado del sistema portuario para el 2010**

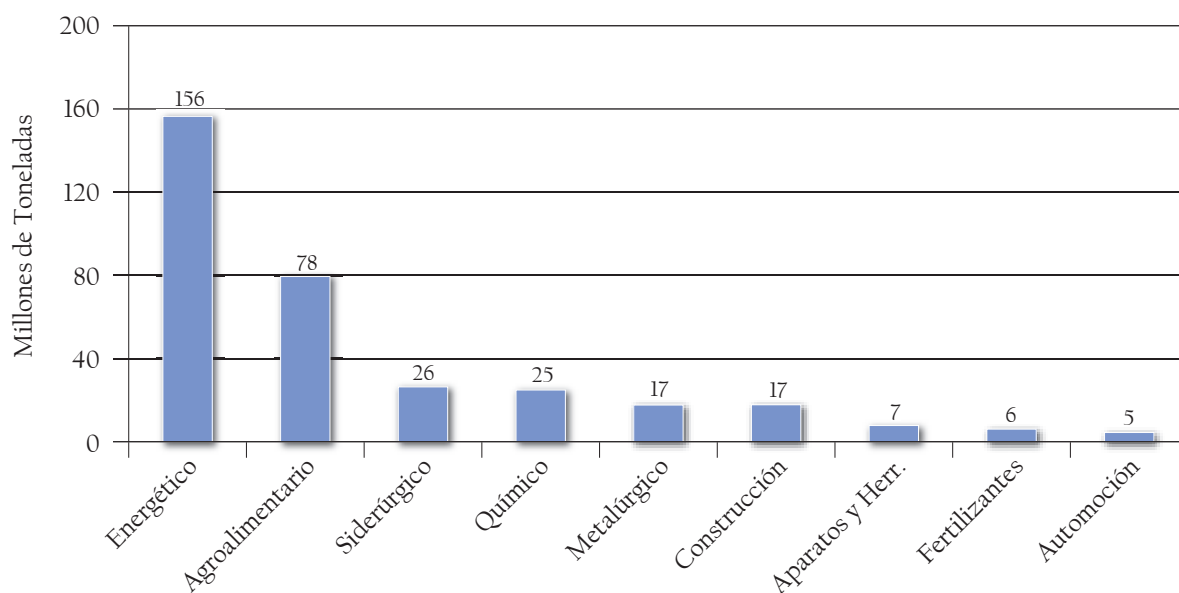


Ilustración 18

**Peso relativo de distintos sectores productivos en la distribución del tráfico portuario
en 2010**

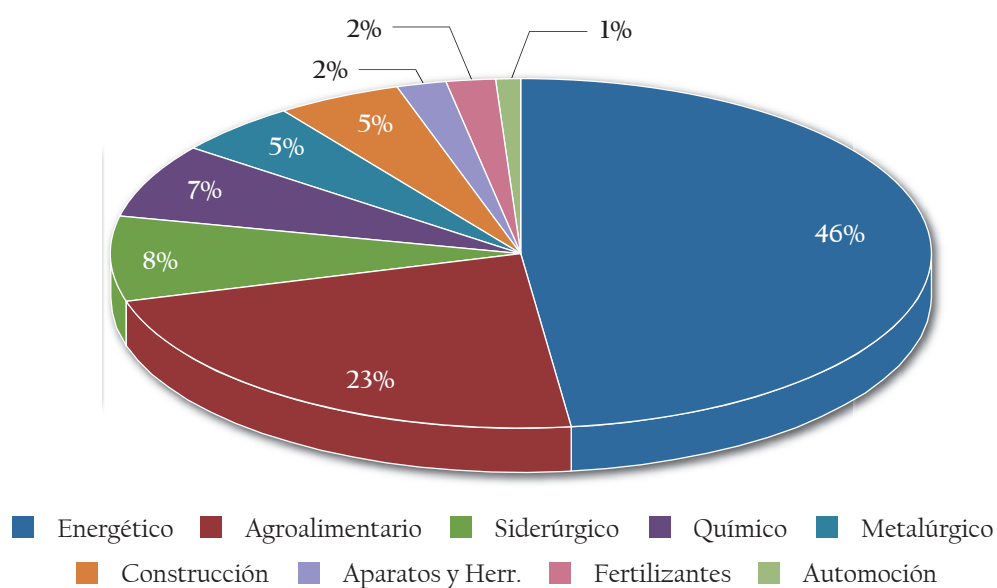


Ilustración 19

SERVICIOS Y CONCESIONES/AUTORIZACIONES. TIPOS, MARCO DE PRESTACIÓN Y REGULACIÓN¹⁰

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

Los servicios a cargo de la Autoridad Portuaria son catalogados como generales, y son aquellos de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones encomendadas a dicha Autoridad Portuaria.

El resto de servicios, catalogados como portuarios o comerciales recogen la mayor parte de la actividad que se realiza en el puerto, y generalmente son prestados por empresas privadas en régimen de licencia o de autorización, a excepción de los servicios comerciales de abastecimiento de agua y electricidad, los cuales, en algunos puertos, son prestados directamente por la Autoridad Portuaria.

La *Tabla 1* muestra sintéticamente los distintos servicios prestados por el puerto, su titularidad y su esquema de regulación.

Régimen de prestación

Con carácter general, las Autoridades Portuarias regulan las condiciones que deben cumplir las empresas que prestan los servicios en el puerto, con el fin de garantizar que dichas empresas operen en condiciones de competencia, en un marco de libre acceso a la prestación del servicio, y en condiciones de calidad, seguridad y respeto al medio ambiente.

En particular los denominados servicios portuarios quedan regulados mediante los denominados “pliegos de prescripciones particulares” en los cuales se establecen las condiciones que deben cumplir aquellas empresas que opten a prestar servicios portuarios en el puerto. La *Ilustración 20* recoge de modo esquemático el proceso de tramitación de una licencia para prestar un servicio portuario.

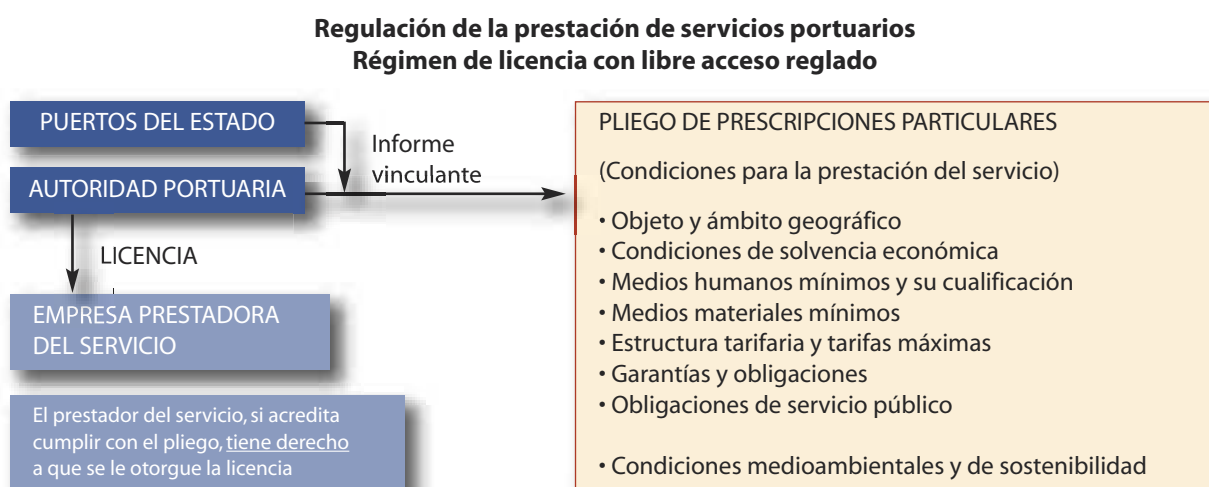


Ilustración 20

¹⁰ **I_14** Descripción del papel de la iniciativa en la prestación de servicios de explotación del puerto. Tipos de servicios, describiendo para cada uno de ellos papel de la Autoridad Portuaria y de la iniciativa privada. Descripción del papel de la Autoridad Portuaria en la regulación y control de la actividad, haciendo referencia a los mecanismos de que dispone para ello.

TIPOS DE SERVICIOS PRESTADOS POR EL PUERTO		
Tipo de servicio	Descripción	Titularidad y regulación
Generales	Servicios comunes, así como servicios de coordinación, vigilancia y control, como son: • Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario • Coordinación y control de otros servicios • Señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación • Servicio de policía portuaria en zonas comunes • Alumbrado de zonas comunes • Limpieza de zonas comunes de tierra y de agua • Prevención y control de emergencias	Titularidad: la Autoridad Portuaria presta de forma directa estos servicios, aunque puede subcontratar determinadas operaciones. Regulación: la Ley de Puertos del Estado y de Contratos del Estado.
Portuarios	Actividades dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo. Son servicios portuarios: • Servicios prestados al buque (practicaje, remolque, amarre y desamarre) • Servicios prestados al pasaje (embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de equipajes y de vehículos en régimen de pasaje) • Servicios de recepción de desechos generados por buques • Servicios de manipulación de mercancías prestados a la carga (carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y transbordo de mercancías)	Titularidad: entidades privadas. La Autoridad Portuaria no los explota, pero asegura su adecuada cobertura. Regulación: licencia otorgada por la Autoridad Portuaria que recogen las condiciones establecidas en los “pliegos de prescripciones particulares” para las prestación de servicios portuarios.
Comerciales	Actividades de naturaleza comercial vinculadas a la actividad portuaria, como por ejemplo: • Suministro de combustible a buques y otros suministros • Astilleros e instalaciones de reparación naval • Servicios asociados a la pesca (lonja, fábrica de hielo...) • Servicios a embarcaciones náutico-deportivas • Almacenamiento y distribución de mercancía	Titularidad: Entidades privadas. Regulación: autorización otorgada por la Autoridad portuaria en las que se recogen las “Condiciones particulares” para la prestación de servicios comerciales.
Señalización marítima	Instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos destinados a mejorar la seguridad de la navegación.	Titularidad: las Autoridades Portuarias proporcionan de forma directa este servicio o regulan y gestionan los elementos de otros agentes.

Tabla 1

En caso de que el ejercicio de alguna de estas actividades requiera la ocupación prolongada y privativa del dominio público portuario, será necesaria la autorización o concesión del mismo por parte de la Autoridad Portuaria.

Concesión y autorización. Ocupación y utilización por parte de entidades privadas del dominio público portuario

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

Las condiciones aplicables a la ocupación del dominio público portuario y al ejercicio de las actividades que se desarrollan en los espacios concesionados quedan regulados por los correspondientes “Pliego de condiciones generales para el otorgamiento de una concesión en el dominio público del puerto” y “Pliego de condiciones particulares para el otorgamiento de una concesión en el dominio público del puerto”.

La Tabla 2 recoge de modo esquemático las diferentes formulas de las que dispone la Autoridad Portuaria para regular la ocupación y utilización del dominio público portuario por parte de empresas privadas.

FÓRMULAS DE OCUPACIÓN PRIVATIVA O EXCLUSIVA DEL DOMINIO PORTUARIO POR PARTE DE OPERADORES PRIVADOS	
Autorizaciones de uso privativo	La empresa ocupa el dominio público portuario de modo privativo con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por un plazo no superior a tres años. Utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías.
Concesión demanial	La empresa construye o explota instalaciones no desmontables por un plazo entre 3 a 35 años
Concesión de obra pública	La empresa realiza la construcción y explotación de un nuevo puerto o de una parte del puerto que permite una explotación independiente.

Tabla 2

PRESENCIA DE LA INICIATIVA PRIVADA EN LA EXPLOTACIÓN PORTUARIA¹¹

La optimización productiva del espacio portuario y la competitividad de la actividad desarrollada en el puerto se impulsan en el marco de la ley de puertos a través de un proceso progresivo de profundización en el modelo explotación Land-Lord de gestión público-privada. Es decir, la ley apunta en la dirección de aumentar el peso de la iniciativa privada en la explotación directa del dominio público portuario por parte de empresas privadas.

La Ilustración 21 muestra la evolución de la superficie concesionada en el conjunto del sistema portuario, así como el porcentaje de superficie comercial concesionada. En dicho grafico se observa que las superficies concesionables y concesionadas crecen con el tiempo hasta alcanzar el 60 y el 40% de la superficie total.

Por otro lado, la Ilustración 22 muestra que el avance en la gestión del dominio público mediante concesiones tiene un comportamiento heterogéneo, si bien mas del 50% de las Autoridades Portuarias operan con más del 70% de la superficie de usos comercial explotada en de concesión.

¹¹ I_15 Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia. No disponible.

I_16 Porcentaje de superficie terrestre real, caracterizado como uso comercial, concesionado.

I_17 Porcentaje de las toneladas totales movidas en el puerto que corresponden a terminales marítimas de mercancías concesionadas o autorizadas¹¹, sobre total de tráfico de mercancías. Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control. No disponible.

Evolución de la superficie concesionada en el conjunto del sistema portuario

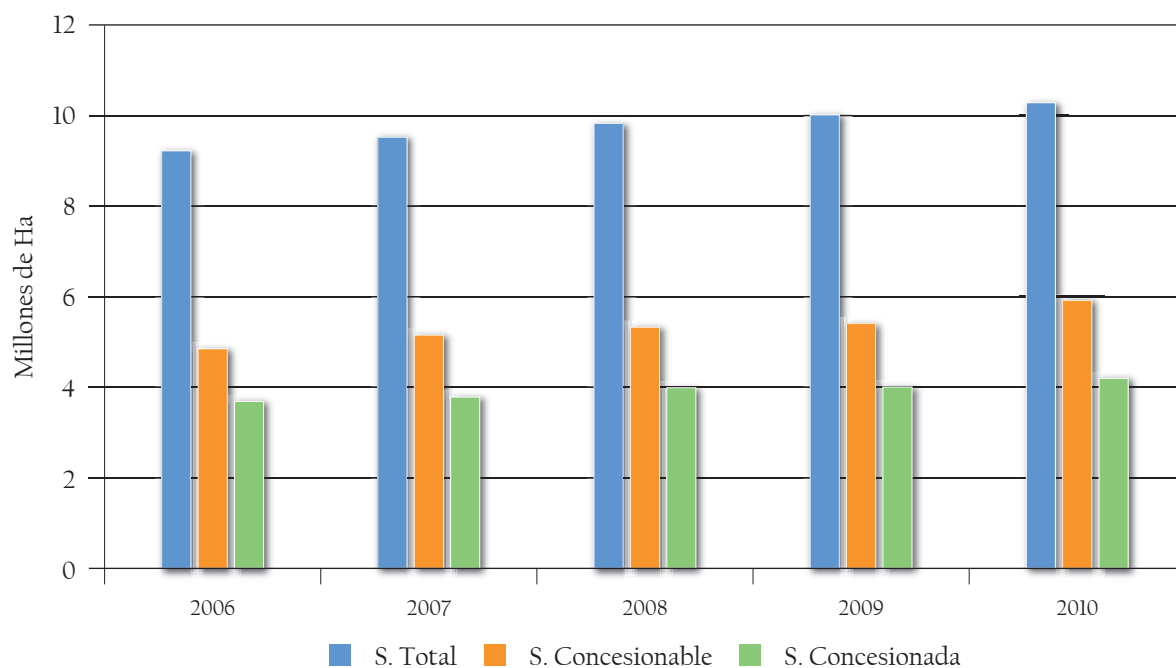


Ilustración 21

Distribución del porcentaje de superficie concesionada en el conjunto del sistema portuario en 2010

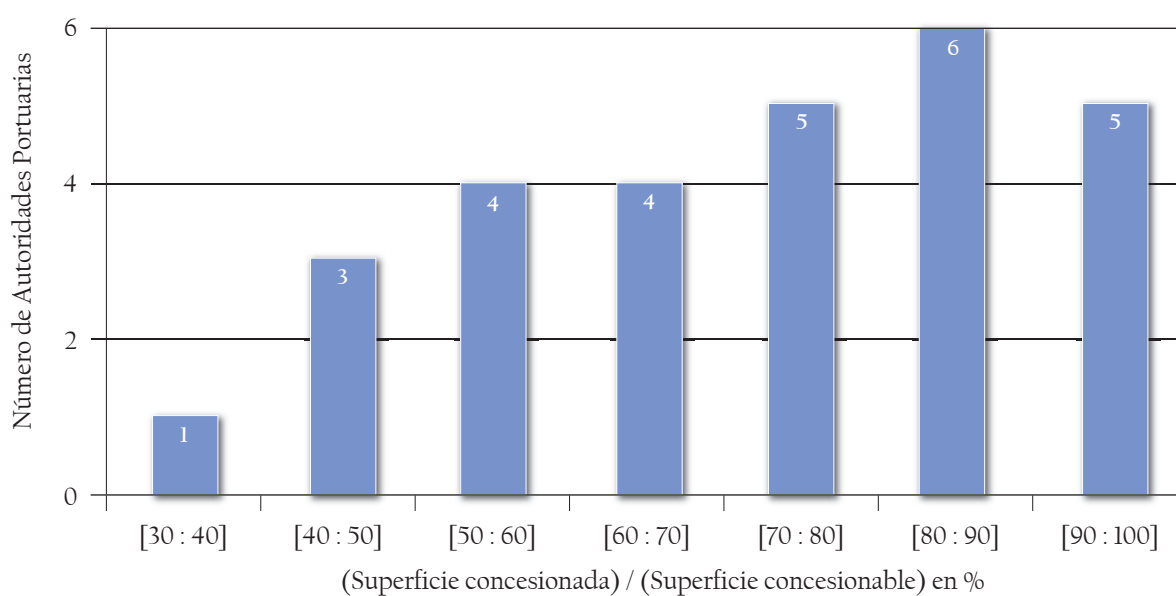


Ilustración 22

TRANSPARENCIA Y LIBRE CONCURRENCIA¹²

La ley de puertos establece diversos mecanismos orientados a garantizar que las empresas que se radican en el dominio público portuario, prestan sus servicios en régimen de libre competencia y libre concurrencia, de forma que se eviten situaciones de abuso dominante que alteren las condiciones de calidad y de precio percibidas por los clientes finales.

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

Entre dichas iniciativas, cabe destacar la celebración de jornadas informativas sectoriales, generalmente apoyadas por las respectivas cámaras de comercio regionales, así como aplicaciones informáticas a través de internet que permiten obtener toda la documentación necesaria para tramitar una licencia o concesión.

CALIDAD EN LA PRESTACION DE SERVICIOS

El concepto de calidad ha evolucionado con el tiempo y admite diversas definiciones. En este contexto se entiende que la gestión de un servicio está orientada a la calidad cuando se busca la máxima satisfacción del cliente o usuario, al menor coste posible.

Por tanto, al concepto de calidad están ligados aspectos como la optimización de los recursos disponibles, el análisis de las necesidades del cliente, la estandarización de procesos y la mejora continua de los mismos.

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

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

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

Mecanismos de impulso a la mejora de la calidad y competitividad de los servicios¹³

En este contexto las Autoridades Portuarias promueven diversas iniciativas dirigidas a mejorar la calidad y eficiencia global de los servicios prestados por el puerto, entre las cuales se puede citar:

¹² **I_18** Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.

¹³ **I_19** Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria dirigidas a mejorar la eficiencia, la calidad de servicio y el rendimiento de los servicios prestados a la mercancía.

- ❑ *Mantenimiento y mejora de las instalaciones.* La Autoridad Portuaria contribuye a una mejor calidad de los servicios prestados por el puerto garantizando no solo una adecuada capacidad operativa de las infraestructuras básicas, sino también proporcionado infraestructura complementarias como son, redes de distribución, mejoras en puntos de inspección, lonjas, etc.
- ❑ *Implantación de herramientas de gestión de la calidad en la gestión de la Autoridad Portuaria y del puerto.* En este sentido 4 Autoridades Portuarias (14%) tienen implantado el modelo de gestión EFQM, y 17 Autoridades Portuarias (60%) disponen de certificaciones ISO 9001 sobre la totalidad de la gestión, o sobre algún aspecto operativo clave como la gestión de concesiones, autorizaciones o licencias.
- ❑ *Inclusión de exigencias sobre calidad en las condiciones que regulan la prestación de servicios portuarios por parte de operadores privados (pliegos de prescripciones particulares).* Un total de 12 Autoridades Portuarias (42% del total) introducen exigencias específicas de calidad en dichas condiciones de regulación. Las condiciones más frecuentemente introducidas son:
 - Necesidad de disponer de ISO 9001.
 - Definición de indicadores de calidad y rendimiento, y establecimiento de exigencia mínimas para dichos indicadores.
- ❑ *Establecimiento y coordinación, por parte de la Autoridad Portuaria, de comités y grupos de calidad con la comunidad portuaria.* El objetivo de estos grupos es impulsar mejoras en la calidad de la operativa portuaria, y la eficiencia global de la cadena de valor. Esta iniciativa es adoptada en 7 Autoridades Portuarias (25%).
- ❑ *Impulso al Marca de Garantía o Servicios Garantizado.* Este tipo de iniciativa tiene por objeto ofrecer un servicio integral garantizado al cliente final. De modo que todos los operadores que participan en dicho tipo de servicios se comprometen a cumplir con unos ciertos estándares de operación, así como a compensar económicamente al cliente final en caso de incumplimiento de los estándares de servicio garantizados. Este esquema de trabajo está siendo impulsado y puesto en práctica por las Autoridades Portuarias de Valencia y Barcelona.
- ❑ *Desarrollo de protocolos de coordinación con otras administraciones.* Coordinación con administraciones involucradas en la inspección de mercancías con el fin de definir protocolos que agilicen los procesos de importación y exportación.
- ❑ *Impulso a la especialización de terminales portuarias.* Este tipo de iniciativa tiene como objetivo impulsar el desarrollo de instalaciones y equipos de explotación especializados con el fin de garantizar elevados rendimientos, en condiciones de seguridad y respeto al medio ambiente.
- ❑ *Bonificación a la tasa de actividad.* Uno de los principales instrumentos destinados a impulsar la mejora en la calidad de servicio es la aplicación de la bonificación a la tasa de actividad a aquellos operadores que certifiquen el cumplimiento de unas ciertas condiciones para la prestación de servicio, especificadas en Referenciales de Calidad desarrollados por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

Dichos referenciales pueden ser particularizados por cada Autoridad Portuaria a condiciones específicas de cada puerto. Durante el año 2010, 11 Autoridades Portuarias han implantado refe-

I_20 Número de empresas concesionarias o autorizadas y prestadoras de servicios portuarios acogidas a la bonificación para incentivar mejoras en la calidad del servicio prevista en el artículo 19.2.b de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.

renciales específicos para sus operaciones, y el resto operan según los referenciales genéricos. La *Ilustración 23* muestra el nivel de implantación de esta iniciativa en las diferentes Autoridades Portuarias durante 2010.

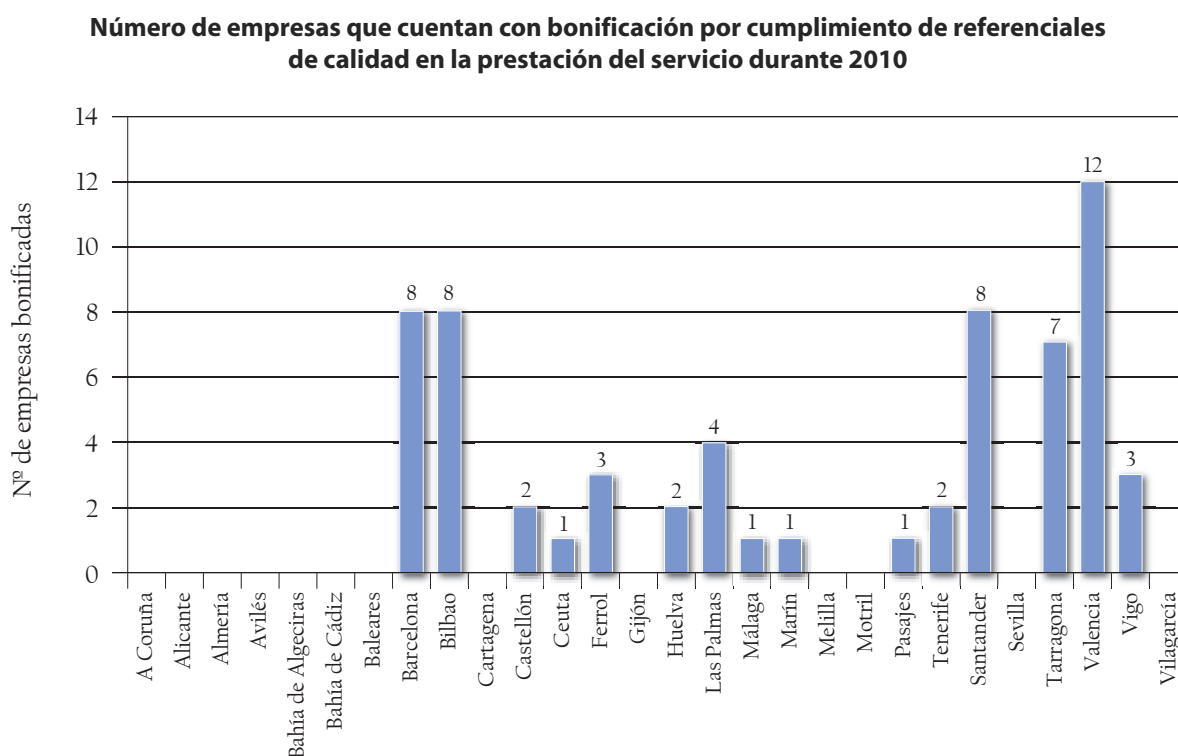


Ilustración 23

Mecanismos de valoración de la calidad de servicio¹⁴

La definición de estrategias eficaces por parte de la Autoridad Portuaria requiere de un adecuado conocimiento de las necesidades y nivel de satisfacción de los usuarios del puerto, de modo que sea posible garantizar que el servicio prestado por el puerto satisface la necesidades de calidad demandadas por el mercado, relativa a adecuación de instalaciones, rendimiento, precio, aseguramiento de la calidad de la mercancía, seguridad y respeto al medio ambiente.

Para ello, la Autoridad Portuaria da cabida en su Consejo de Administración a diversos representantes del sector comercial como son representantes de las cámaras de comercio regionales y de asociaciones empresariales.

Este mecanismo de representación del sector comercial, se complementa en muchas Autoridades Portuarias con iniciativas dirigidas a sondear de un modo amplio las necesidades de los distintos clientes y el nivel de satisfacción con los servicios prestados. Entre estas iniciativas cabe destacar:

¹⁴ **I_21** Descripción de las iniciativas impulsadas por la Autoridad Portuaria para recibir y gestionar quejas o sugerencias procedentes de clientes finales del puerto, así como para evaluar el grado de satisfacción de los mismos con los servicios prestados por el puerto.

❑ Reuniones periódicas con clientes.

La práctica totalidad de las Autoridades Portuarias realizan reuniones periódicas tanto con los clientes directos de puerto, como pueden ser concesiones o empresas prestadoras de servicios, como con clientes finales como pueden ser empresas importadoras y exportadoras.

❑ El desarrollo de servicios de atención al cliente

Durante el año 2010, 18 Autoridades Portuarias (65%) disponían de sistemas integrados de atención al cliente. De estas Autoridades Portuarias:

- 5 Autoridades Portuarias disponían de servicios de atención al cliente integrados mediante formularios electrónicos accesibles por Internet
- 2 Autoridades Portuarias habían establecido a los operadores del puerto la exigencia de informar a la Autoridad Portuaria de las quejas de sus clientes
- 1 Autoridad Portuaria disponía de un servicio de atención al cliente que integra a la Autoridad Portuaria, junto con concesiones y empresas prestadoras de servicios.

❑ La elaboración de encuestas de satisfacción:

Durante el año 2010, 19 Autoridades Portuarias (68%) disponían de planes de elaboración regular de estadísticas de satisfacción del cliente. De estas Autoridades Portuarias:

- 5 Autoridades Portuarias realizaban encuestas con periodicidad bienal
- 4 Autoridades Portuarias realizaban encuestas con periodicidad anual

En general, tanto los destinatarios de las encuestas como los aspectos analizados dependen de la Autoridad Portuaria, no obstante con carácter general los sectores analizados mas frecuentemente son:

- Clientes directos. Aquellos que hacen uso directo del dominio público portuario como: navieros, capitanes de barco, concesiones, prestadores de servicios y agentes de aduana.
- Clientes indirectos y finales: aquellos que intermedian con la mercancía, la envían o la reciben, como los transitarios, consignatarios, operadores logísticos, empresas de importación/exportación y propietarios de la mercancía.

En cuanto al objeto de las encuestas, los aspectos más frecuentemente analizados son:

- General: imagen, política comercial, transparencia
- Gestión: agilidad en tramitaciones, disponibilidad de información, procedimentación
- Fiabilidad: seguridad, puntualidad, precio y calidad de los servicios portuarios
- Infraestructura: capacidad, adecuación, accesos, conservación, limpieza

INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE¹⁵

En los puertos confluye el transporte por mar, por carretera y por ferrocarril, permitiendo el desarrollo de cadenas integradas de transporte marítimo-terrestre. La eficiencia económica y ambiental

¹⁵ **I_22** Accesos viarios y ferroviarios actuales, y actuaciones previstas para la mejora de los mismos, así como descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar la intermodalidad puerto-ferrocarril en los ámbitos de la infraestructura, de la coordinación funcional y de gestión comercial.

I_23 Descripción de las estrategias adoptadas por la Autoridad Portuaria para impulsar el tráfico que se atiende mediante la operativa de carga y descarga por rodadura (Ro-ro).

I_24 Evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía que entra y sale del puerto por ferrocarril, en relación con el tráfico atendido por carretera y ferrocarril; así como evolución en los últimos tres años del porcentaje de mercancía marítima que entra y sale en el puerto mediante la operativa de carga y descarga por rodadura, en relación al total de mercancía general marítima import-export.

global del puerto está condicionada, por tanto, por la eficacia con que son coordinados los diferentes modos de transporte que confluyen en el puerto.

Desde las Autoridades Portuarias se impulsan diferentes estrategias destinadas a optimizar la eficiencia y competitividad de las cadenas de transporte marítimo terrestre, a través de una mejor integración y coordinación entre los distintos modos de transporte.

Con carácter general las estrategias de integración de los diferentes modos de transporte, involucran competencias que no dependen exclusivamente de las Autoridades Portuaria, requiriendo de la coordinación de diversas administraciones con los sectores productivos.

Las estrategias de integración del sistema de transporte y de impulso a la movilidad sostenible de mercancías y personas se desarrollan en los siguientes ámbitos y planos de actuación:

❑ En función del ámbito al que se refieren:

- Lado mar: iniciativas que promueven mejoras en la eficiencia de la conexión del puerto con el transporte marítimo.
- Lado tierra: iniciativas que promueven mejoras en la eficiencia de la conexión del puerto con los modos terrestres (principalmente carretera y ferrocarril).

❑ En función del plano o nivel de coordinación que se aborda:

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



Transporte marítimo y terrestre (Autopistas del mar)

Seguidamente se analizan con más detalle los distintos planos de actuación ligados al lado tierra, como son la mejora de los accesos viarios y ferroviarios a los puertos, el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías y la promoción del transporte marítimo de corta distancia, en particular del tráfico sometido a operaciones de carga y descarga por rodadura (“roll on – roll off” o RO-RO).

Nivel físico

La eficiencia de la cadena de transporte marítimo terrestre está condicionada, en primer lugar, por las limitaciones físicas en la capacidad y operatividad de infraestructuras como:

- ❑ Los accesos viarios o ferroviarios al puerto que conectan el puerto con redes generales de transporte terrestre.
- ❑ Redes viarias y ferroviarias internas del puerto que garantizan la movilidad de la mercancía dentro del puerto.
- ❑ Infraestructuras especializadas dedicadas al intercambio de la mercancía entre distintos modos de transporte.

Dentro del plano físico de actuación, las estrategias de impulso a la integración de los modos de transporte marítimo y terrestre se concretan, principalmente, en inversiones en mejora de las infraestructuras de acceso y en infraestructuras especializadas ligadas al intercambio entre modos de transporte.

Es importante señalar que dichas inversiones no competen únicamente a las Autoridades Portuarias, ya que la conexión de los puertos a las redes generales de transporte viario y ferroviario requiere de inversiones cuya ejecución es competencia de otras administraciones como puedan ser las D.G de Carreteras y la D.G. de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, o de Comunidades Autónomas.

Por tanto, la adecuada integración de los diferentes modos de transporte, y por tanto el impulso a la movilidad sostenible de mercancías, requiere de una coordinación eficaz entre administraciones a la hora de definir la prioridades de inversión y planificación de actuaciones.

Nivel funcional

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

Las iniciativas de carácter funcional se circunscriben al ámbito de la explotación técnica de la infraestructura y tienen por objeto, por tanto, la mejora, en términos de seguridad y eficiencia, de las operaciones técnicas relacionadas con la circulación de mercancías y personas y su coordinación entre los diferentes modos de transporte, de modo que sea posible obtener el máximo rendimiento de las infraestructuras existentes en condiciones de competitividad, seguridad y respeto al medio ambiente.

La creación de un flujo eficiente de mercancías dentro y fuera del puerto hace necesaria la coordinación entre la Autoridad Portuaria y las administraciones con competencias en la gestión de infraestructuras viarias y ferroviarias.

Algunas de las iniciativas más relevantes desarrolladas en el plano funcional de integración del puerto con el transporte por carretera y ferrocarril son:

- ❑ Transporte por ferrocarril
 - Elaboración del marco legal que hace posible el desarrollo y firma de convenios de conexión ferroviaria, los cuales permitirán avanzar en una mejor integración funcional entre el ferrocarril y el puerto.
 - Definición de las condiciones de desarrollo y explotación de los complejos ferro-portuarios.
- ❑ Transporte por carretera
 - Accesos automáticos de camiones al puerto mediante lectores de matrícula.
 - Medidas de gestión de la movilidad que limiten en horas punta la utilización de determinadas infraestructuras de acceso al puerto por parte de vehículos que no tengan por finalidad el tráfico comercial.
 - Esquemas informatizados de levante de mercancía sin papeles en el puerto.

Nivel comercial

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

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

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

Dentro de este tipo de iniciativas es posible destacar:

- ❑ Presentación en foros comerciales de los servicios del puerto y del conjunto de la comunidad portuaria.
- ❑ Participación en el desarrollo de Puertos Secos interiores conectados por ferrocarril con el puerto.
- ❑ Promoción y participación en el desarrollo de zonas de actividades logísticas entorno al puerto.
- ❑ Desarrollo de portales informáticos de presentación y contratación integrada de servicios portuarios (*"port community systems"*).
- ❑ Iniciativas de promoción del transporte Ro-Ro, como portales de valoración de precios y presentación de los operadores implicados en este tipo de servicio.

Con carácter general, el tráfico de mercancía marítima que se encamina por ferrocarril tiene una cuota muy reducida y está compuesto fundamentalmente por mercancía a granel, de gran volumen y con un destino muy concentrado. En el año 2010, en ciertos segmentos de mercancía general, el ferrocarril también ha ganado cuota como en el de contenedores import/export entre los puertos de Valencia y Barcelona y la Zona Centro.

Evolución para el conjunto del sistema portuario del porcentaje de mercancía movida por ferrocarril respecto del total movido por ferrocarril y carretera

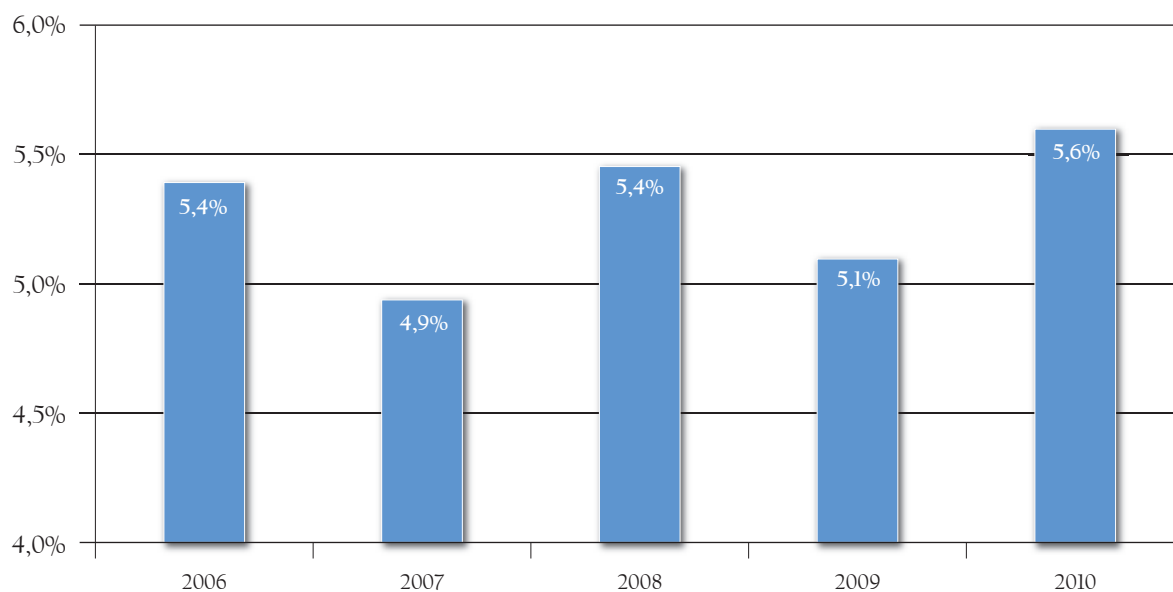


Ilustración 24

Peso relativo de los diferentes medios de transferencia terrestre en el sistema portuario en 2010

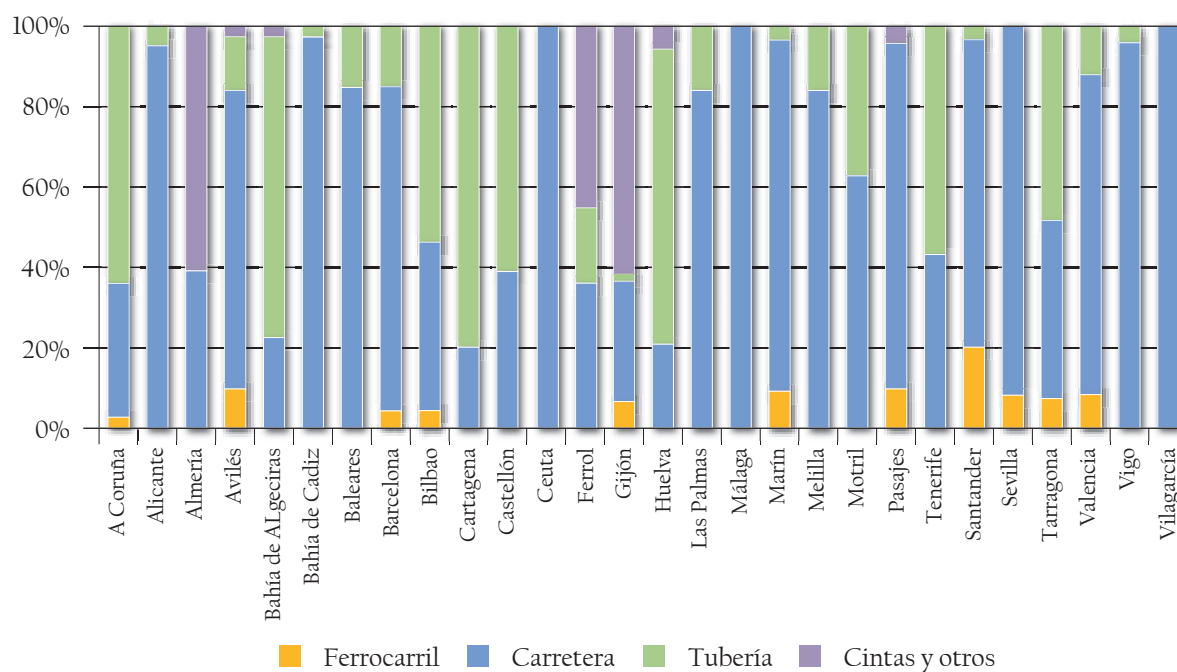


Ilustración 25

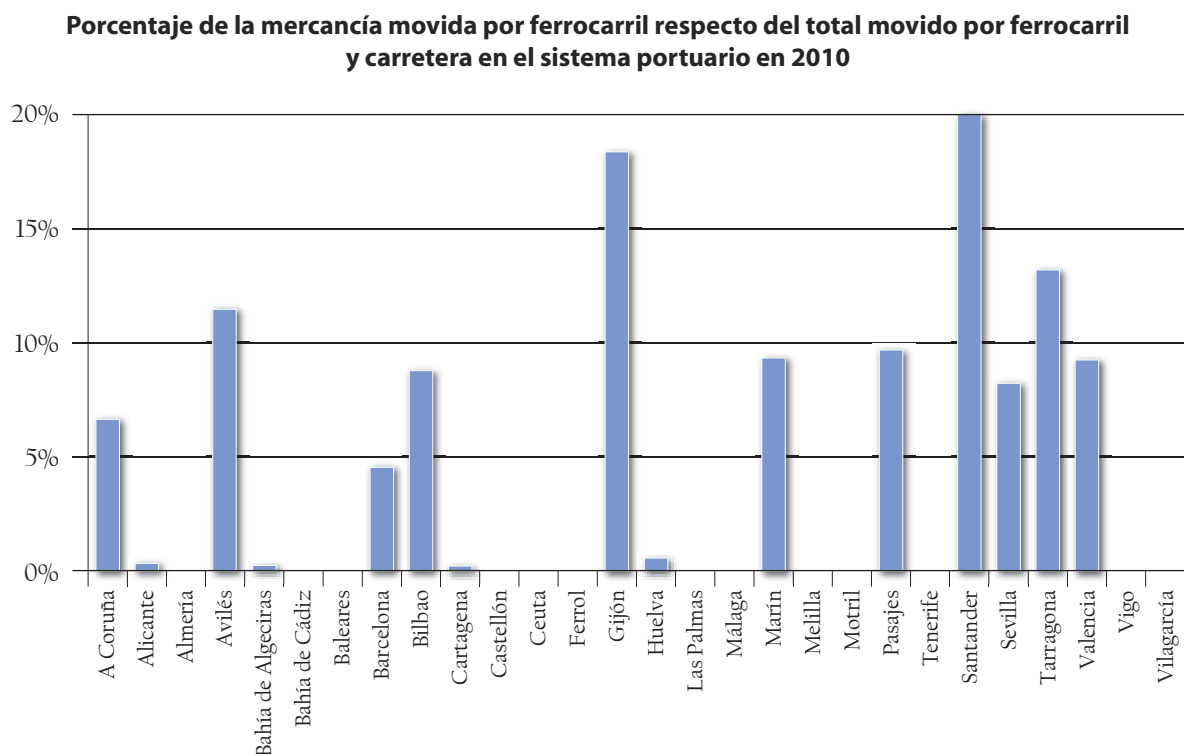


Ilustración 26

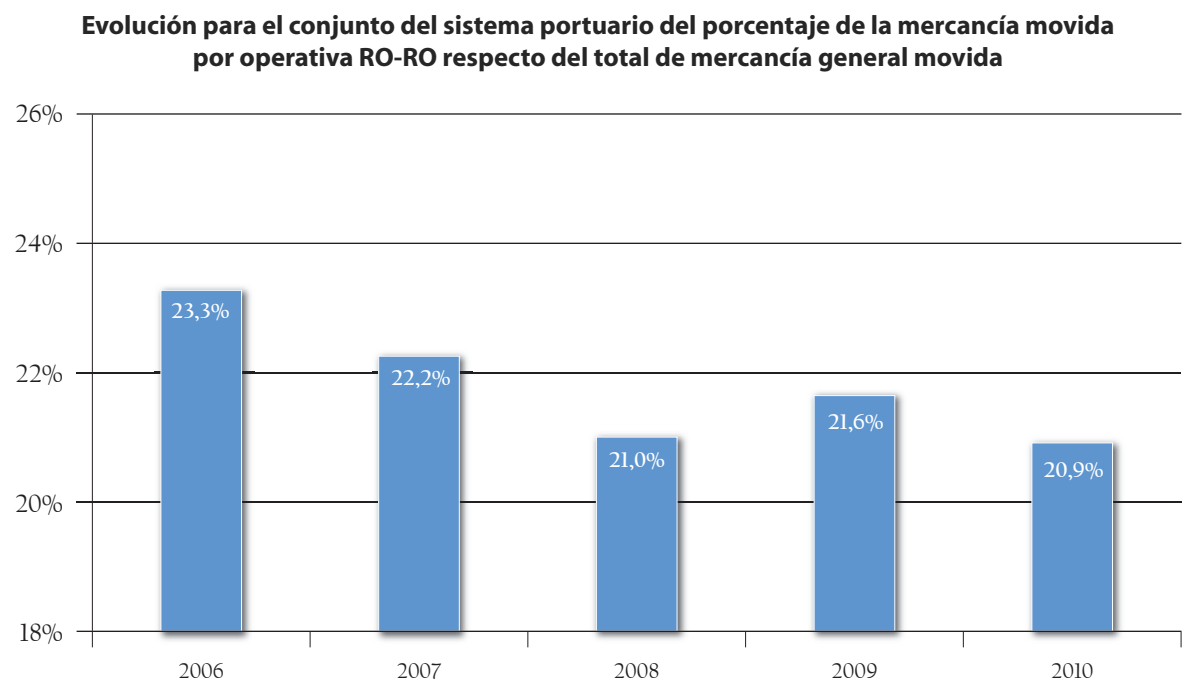


Ilustración 27

Por otro lado, si bien la mercancía RO-RO ha mantenido su volumen de tráfico, pese a la crisis, las líneas regulares del Mediterráneo Occidental que conectan los puertos de Barcelona y de Valencia con puertos italianos continúan canalizando un porcentaje significativo de mercancías que hace años eran atendidas por camiones que atravesaban las carreteras de la costa azul francesa. En total,

Porcentaje de la mercancía movida por sistema RO-RO respecto del total de la mercancía general movida en el sistema portuario en 2010

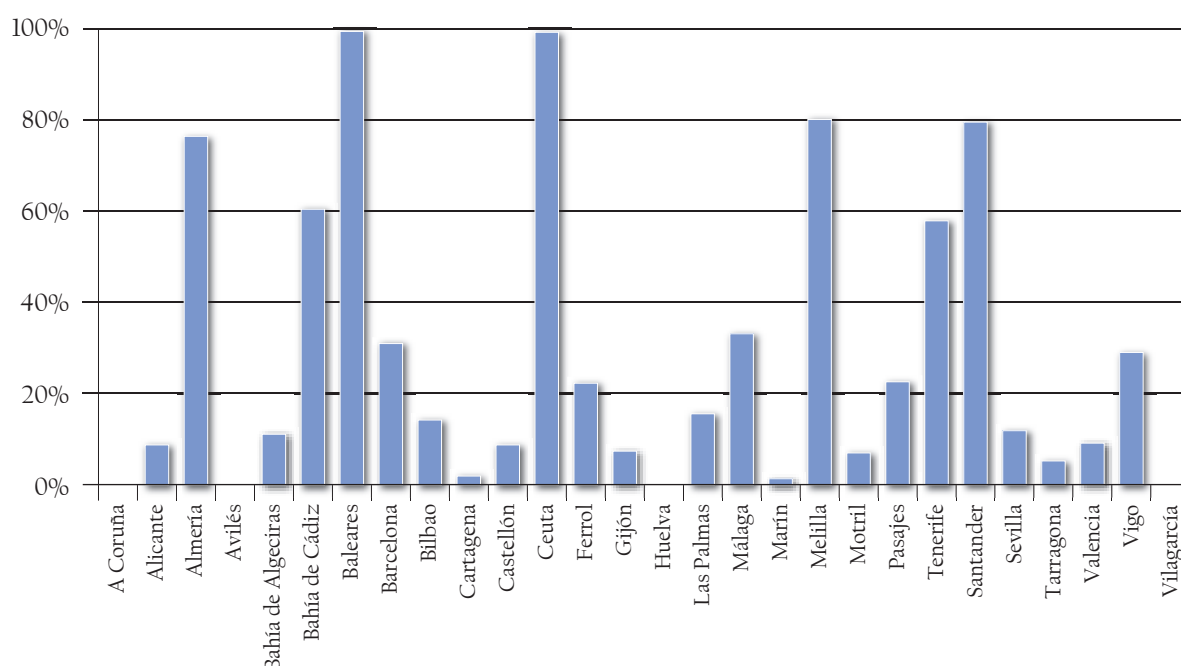


Ilustración 28

unas 4 millones de toneladas ambos sentidos. También hay que destacar la puesta en servicio de las líneas Bilbao – Zeebrugge y Gijón – Nantes/Saint Nazaire, en un esquema enmarcable en el concepto de Autopista del Mar impulsado por las instituciones europeas y los Estados español y francés.

Solamente la emergencia de las exportaciones de mercancía general en contenedor y sobre todo, del tránsito de éstos en terminales “hub” españolas, ha podido contener el crecimiento en cuota del RO-RO sobre el total de mercancía general.

COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL¹⁶

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

En este contexto resulta esencial para la Autoridad Portuaria identificar el conjunto de estos colectivos o partes interesadas, caracterizando sus expectativas respecto de la Autoridad Portuaria, va-

¹⁶ I_25 Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.

I_26 Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.

I_27 Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.

I_28 Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.

I_29 Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.

lorando la importancia relativa de cada uno de dichos grupos y definiendo posibles marcos de comunicación o participación con cada uno de ellos.

Por ello, las Autoridades Portuarias están trabajando en identificar a sus grupos de interés e identificar las expectativas de dichos colectivos, habiéndose realizado trabajos completos de caracterización en ocho Autoridades Portuarias.

Los principales grupos de interés identificados y sus respectivos intereses son los siguientes:

- ❑ Clientes finales: precio y calidad de servicio.
- ❑ Operadores del puerto, terrestres y marítimos. Tasas y transparencia administrativa.
- ❑ Trabajadores. Transparencia en criterios retributivos y de promoción interna.

PROMOCIÓN COMERCIAL¹⁷

Las actividades de promoción comercial en los puertos se han visto reducidas en términos de gastos como consecuencia del Plan de austeridad asimilado en los Planes de Empresa por todas las Autoridades Portuarias. Además, la reducción por este concepto ha sido inferior a la de otras partidas por factores exógenos como la súbita elevación del IBI o la necesidad de acometer reparaciones o dragados de carácter urgente.

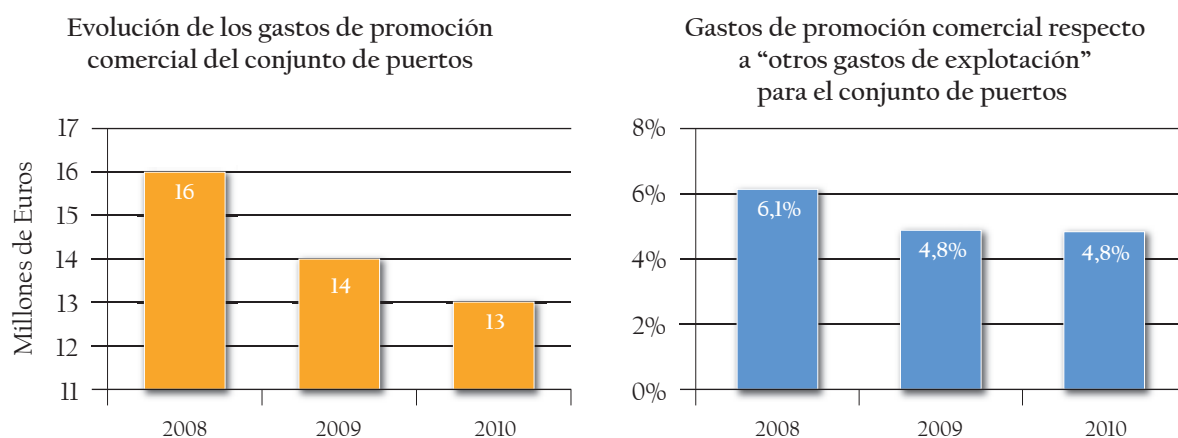


Ilustración 29

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN¹⁸

Las Autoridades Portuarias han impulsado diversas iniciativas relevantes para mejorar procesos de la operativa portuaria de forma que se simplifiquen y agilicen los trámites administrativos y los intercambios de información asociados al paso por el puerto de buques, mercancías y pasajeros.

¹⁷ I_30 Descripción de las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para la promoción comercial del puerto. Referencia a los sectores objetivos y a posibles trabajos de campo realizados para prospección de mercado.

I_31 Montante de gastos destinados a la promoción comercial del puerto, expresados como total de gastos y como porcentaje en relación a gastos de explotación.

¹⁸ I_32 Descripción de proyectos de comunicación y prestación de servicios por internet u otras vías telemáticas, destinados a optimizar la gestión portuaria, facilitar información a grupos de interés, o permitir la gestión administrativa de clientes o proveedores.

La mayor parte de estos proyectos de mejora están ligados al uso de tecnologías de información y al intercambio electrónico de documentos y al desarrollo de la Administración electrónica. Por eso durante 2011 las Autoridades Portuarias han completado la creación de las sedes electrónicas y los registros electrónicos previstos en la Ley 11/2007. Ambos elementos son la base sobre la que estructurar las funciones de ventanilla única que realizan las Autoridades Portuarias y sobre la que implantar procedimientos administrativos electrónicos.

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

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

En lo que se refiere al paso de mercancías por los puertos, desde 1994 puede presentarse de forma electrónica tanto los Manifiestos de Carga como las Declaraciones Sumarias de descarga siendo las Autoridades Portuarias ventanillas únicas frente a la AEAT (Aduanas) para los consignatarios. En el caso de las Declaraciones Sumarias, aprovechando la entrada en aplicación de nuevas disposiciones de ámbito comunitarios también se ha implantado la tramitación electrónica de las Declaraciones Sumarias.



Los puertos, no solo no mueven mercancías también información

MEDIDAS Y ACTUACIONES DE SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL

La actividad de la mayoría de los puertos españoles se desarrolla en el entorno de núcleos urbanos, influyendo de un modo fundamental en el bienestar económico, social y ambiental de una gran parte de dichos núcleos de población. Además, la influencia de la actividad portuaria no es solo local, sino de ámbito regional y nacional. Este hecho obliga a integrar dentro de la gestión portuaria, mecanismos que garanticen un desarrollo armónico de las dimensiones económica, social, ambiental e institucional, de modo que se asegure la sostenibilidad de la actividad portuaria.



Medidas adoptadas para una mejor GESTIÓN DE LOS RESIDUOS
y nº de Autoridades Portuarias que las han implantado

ACTUACIONES PUERTO-CIUDAD

- Actuaciones para el enriquecimiento del patrimonio histórico español
- Nuevos accesos
- Barreras visuales y acústicas
- Centros de interpretación
- Adecuación de edificaciones portuarias
- Creación y mejora de infraestructuras
- Adecuación de edificaciones portuarias para espacios culturales
- Señalización integral del área portuaria
- Adecuación paisajística de vías litorales
- Urbanización, reordenación y rehabilitación de espacios portuarios

E Puentes solares

B Farolas ecológicas

D Barrera contra la contaminación

G Emisor submarino

Medidas adoptadas para minimizar EMISIONES A LA ATMÓSFERA
y nº de Autoridades Portuarias que las han implantado



C Baza de medición del oleaje



FOCOS DE EMISIÓN ACÚSTICA y nº de Autoridades Portuarias que los consideran significativos



Así mismo, también se trabaja en las principales Autoridades Portuarias en la mejora de otros procesos como son los intercambios de listas de carga y descarga entre consignatarios y terminales, o el procedimiento aduanero de exportación para facilitar a los resguardos fiscales la comprobación de que los contenedores incluidos en las listas de carga están despachados y pueden embarcarse sin intervención de documentos en papel.

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

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

INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD¹⁹

Las inversiones en actuaciones de integración puerto-ciudad responden a impulsos puntuales de determinados puertos que hacen que la serie histórica no sea regular. En cualquier caso, se observa un esfuerzo por mantener áreas del puerto abiertas a la ciudad con dotaciones y equipamientos adecuados.

Evolución de las inversiones en actuaciones puerto-ciudad del conjunto del sistema portuario

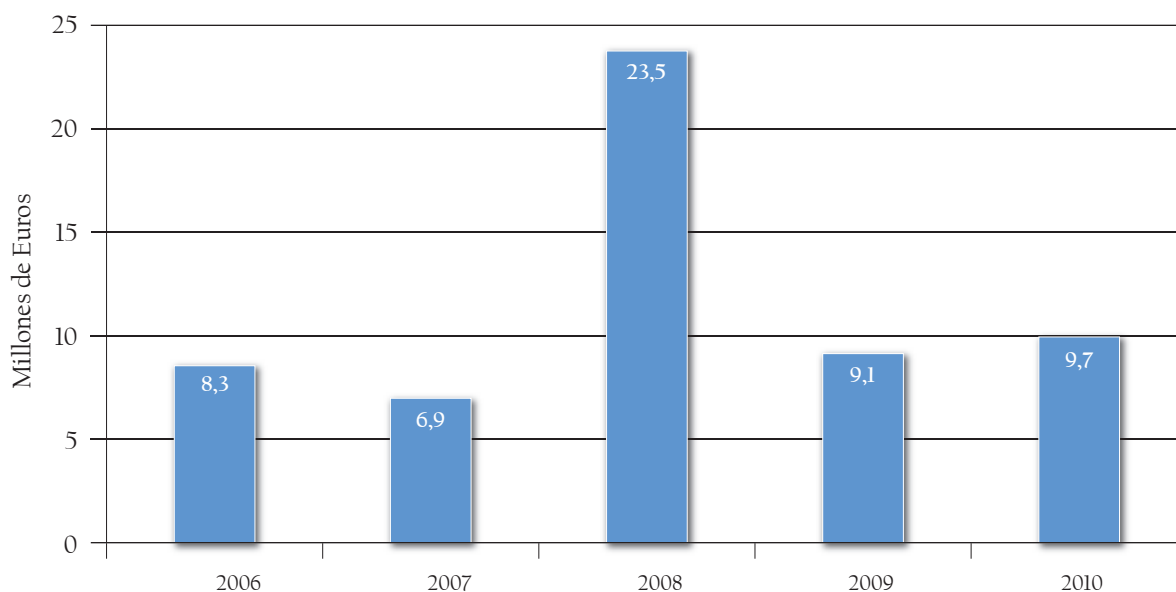


Ilustración 30

¹⁹ **I_35** Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfase puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos e inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

La Tabla 3 muestra algunas de las principales inversiones realizadas por las Autoridades Portuarias en materia de actuaciones Puerto-Ciudad que revelan el esfuerzo realizado por el sistema portuario para lograr una adecuada integración de la infraestructura portuaria con el entorno urbano, con el que frecuentemente convive.

INVERSIONES EN ACTUACIONES PUERTO-CIUDAD DURANTE 2010		
Autoridad Portuaria	Actuación	Inversión
A Coruña	Actuaciones varias para el enriquecimiento del patrimonio histórico español o fomento de la creatividad artística	16.211
Alicante	Nuevo acceso a la dársena pesquera y barrera vegetal	413.799
Bilbao	Glorieta de acceso a Navacel en la bi-711	889.780
Cartagena	Pavimentación cantil paseo Alfonso XII	400.000
Ferrol-San Cibrao	Dotación del centro de interpretación faro Cabo Prioriño Mejora de la entrada al puerto interior de Ferrol	1.770 686.194
Huelva	Adecuación almacén de las antiguas cocheras Paseo marítimo. Infraestructura	1.641.991 2.635.613
Málaga	Terminación nueva entrada puerto por plaza de la marina. Espacio cultural en esquina ml y m2	37.090 289.861
Marín-Pontevedra	Remodelación y nuevo acceso al subsector s.3.2.	138.744
Melilla	Señalización integral	25.702
Pasajes	Renovación acceso faro de la plata Renovación escaleras y accesos mar	76.076 145.219
Sª C. de Tenerife	Adecuación paisajista de la vía litoral frente a María Jiménez Complementario nº 1 acondicionamiento de la vía litoral frente a María Jiménez Señalización informativa del puerto de s/c de Tenerife (sectores 1, 3, 4 y 5) Acondicionamiento de la vía litoral frente a María Jiménez	27.885 63.088 87.301 182.592
Santander	Rehabilitación del entorno del dique de Gamazo Rehabilitación área varadero Urbanización del entorno de la estación marítima Reordenación portuaria entre dársena pesquera y área san Martín Acondicionamiento de las instalaciones faro cabo mayor para centro arte	2.907 5.000 53.502 121.280 160.406
Tarragona	Urbanización muelle de costa	123.864
Vigo	Rehabilitación del lado este de la nave del muelle de comercio Acondicionamiento de la escollera de la terminal de transbordadores de Bouzas Acondicionamiento del lado oeste del muelle de trasatlánticos	241.780 312.490 965.962

Tabla 3

ACTUACIONES EN SEGURIDAD Y PROTECCIÓN²⁰

La Autoridades Portuarias participan en el desarrollo de diversos planes e iniciativas destinados a prevenir tanto accidentes fortuitos causados por la operativa (seguridad), como posibles actos antisociales voluntarios (protección). La Tabla 4 muestra de modo esquemático dichas iniciativas.

PLANES E INICIATIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LOS QUE PARTICIPAN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS		
	SEGURIDAD Prevención y respuesta ante accidentes fortuitos causados por la operativa	PROTECCIÓN Prevención y respuesta ante acciones antisociales voluntarias
Condiciones normales de trabajo Valoración de riesgos, prevención y control	<i>Mantenimiento de los planes</i> • Revisiones • Ejercicios, simulacros • Coordinación con otras entidades y administraciones • Implantación de medidas, programas de mantenimiento, inspecciones <i>Mercancías peligrosas</i> • Aplicación del “Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos” <i>Mejora continua (medidas físicas y/o procedimentales)</i> • Mejoras en seguridad vial • Mejoras en sistemas de ayudas a la navegación • Mejoras en la operativa ferroviaria • Mejoras en los servicios portuarios y comerciales	<i>Mantenimiento de los planes de protección de Instalaciones Portuarias</i> – Identificación de amenazas – Evaluación de riesgos – Revisiones – Ejercicios, simulacros – Coordinación con otras entidades y administraciones – Implantación de medidas, programas de mantenimiento, inspecciones
Condiciones contingentes Protocolos de coordinación ante emergencias.	<i>Plan de Autoprotección</i> • Plan de Emergencia Interior • Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental. • Plan de Contingencias Ferroviario <i>Planes de ámbito superior</i> • Planes de Protección Civil (territoriales, especiales) • Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo • Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental • Otros que determine la legislación vigente	<i>Planes ámbito nacional que implican la coordinación con otras administraciones.</i>

Tabla 4

²⁰ **I_36** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia de protección y seguridad, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

La *Ilustración 31* presenta la evolución de inversiones y gastos en materia de seguridad y protección, que muestra el compromiso del sistema portuario con la seguridad general de las instalaciones portuarias, mientras que la *Tabla 5* da una relación de las principales actuaciones realizadas por las Autoridades Portuarias en estas materias durante 2010.

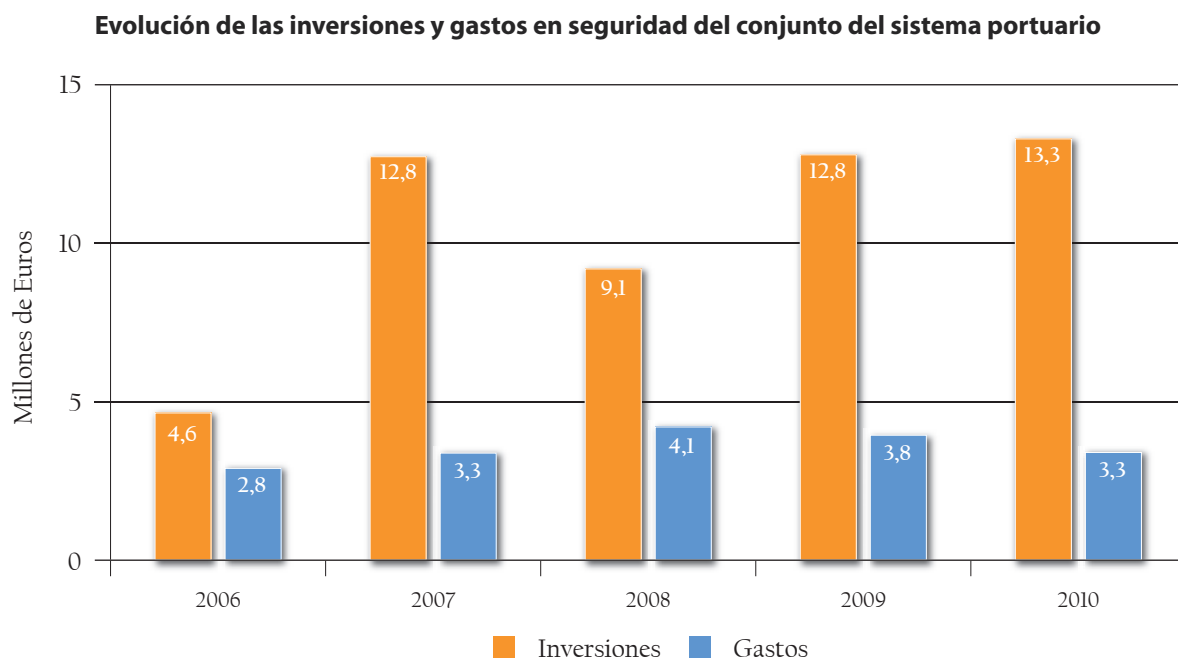


Ilustración 31



Control y acceso principal al puerto de Avilés

INVERSIONES EN ACTUACIONES DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DURANTE 2010		
Autoridad Portuaria	Actuación	Inversión
Avilés	Control de accesos del puerto de Avilés	84.875
Bahía de Algeciras	Parque de seguridad y contraincendios del puerto de Algeciras. Obra	210.983
	Mejora de la seguridad. Adaptación directiva, radares fijos y lectura de matriculas, pórticos de acceso, etc.	363.721
	Elaboración de proyectos y obras para la regulación de las instalaciones contra incendios	473.464
Baleares	Sistema integrado de control de accesos en el puerto de palma	273.223
Barcelona	Control accesos zal prat	830.556
Castellón	Instalaciones de seguridad, señalización y telecomunicaciones del ramal ferroviario modificado	1.506.202
Ferrol-San Cibrao	A.t. coordinación de seguridad y salud en obras puerto	60.304
	Control de accesos puerto exterior y cierre perimetral del ámbito del mismo	972.341
Las Palmas	Medios técnicos control de accesos instalaciones portuarias	216.442
Melilla	Mejora del faro de Chafarinas	274.997
	Implantación de instalaciones protección	1.092.884
Valencia	Instalaciones de seguridad acceso ferroviario	334.601
Vigo	Sistema de vigilancia y control en las lonjas pesqueras	106.568
	Señalización semafórica y mejora del alumbrado en orillamar	163.000
	Mejora del atraque en la isla sur de cís para el servicio de salvamento marítimo.	364.858
Vilagarcía	Nuevo centro de control en muelle comercial	39.349

Tabla 5

ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES²¹

La Ilustración 32 muestra la evolución de las inversiones realizadas por el conjunto de Autoridades Portuarias en actuaciones ambientales. Estas cantidades dan cuenta de un conjunto amplio y heterogéneo de actuaciones, que como muestra la *Tabla 6*, van desde la aplicación de medidas correctoras resultantes de declaraciones de impacto ambiental ligadas a obras, hasta iniciativas plenamente voluntarias que muestran el compromiso institucional del sistema portuario con una mejor gestión ambiental de la operativa y una mejor integración de los puertos en su entorno natural.

²¹ **I_37** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, empleados en materia medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Describiendo las partidas o iniciativas que los conforman.

INVERSIONES EN ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES DURANTE 2010		
Autoridad Portuaria	Actuación	Inversión
Alicante	Instalación de una pantalla cortavientos en el muelle 17 (fase II)	193.997
Avilés	Actuaciones de carácter medioambiental	109.391
Barcelona	Seguimiento de los dormideros de cormoranes en el delta del Llobregat y asesoramiento para la reubicación del dormidero de la antigua desembarcadura	5.043
Cartagena	Adquisición equipos medio ambiente y control	108.967
Ferrol-San Cibrao	Puesta en valor de la batería de cabo Prioriño Chico (medida compensatoria del programa de vigilancia ambiental)	361.196
Melilla	Equipo anticontaminación marítima	5.554
Pasajes	Instalación de placas solares	4.450
	Implantación de medidas medioambientales	160.815
	Estudios ambientales puerto exterior	163.593
Sª Cruz de Tenerife	Suministro de medios para la lucha contra la contaminación marina accidental para el Puerto de Tenerife	411.697
Sevilla	Diagnóstico hidráulico ambiental del bajo del Guadalquivir	96.921
Valencia	Retirada materiales de dragado y contaminantes	85.843
	Seguimiento medio ambiental	331.060
	Red de evacuación de aguas residuales.- fase i	2.841.202

Tabla 6

Evolución de las inversiones en actuaciones medio ambientales del conjunto del sistema portuario

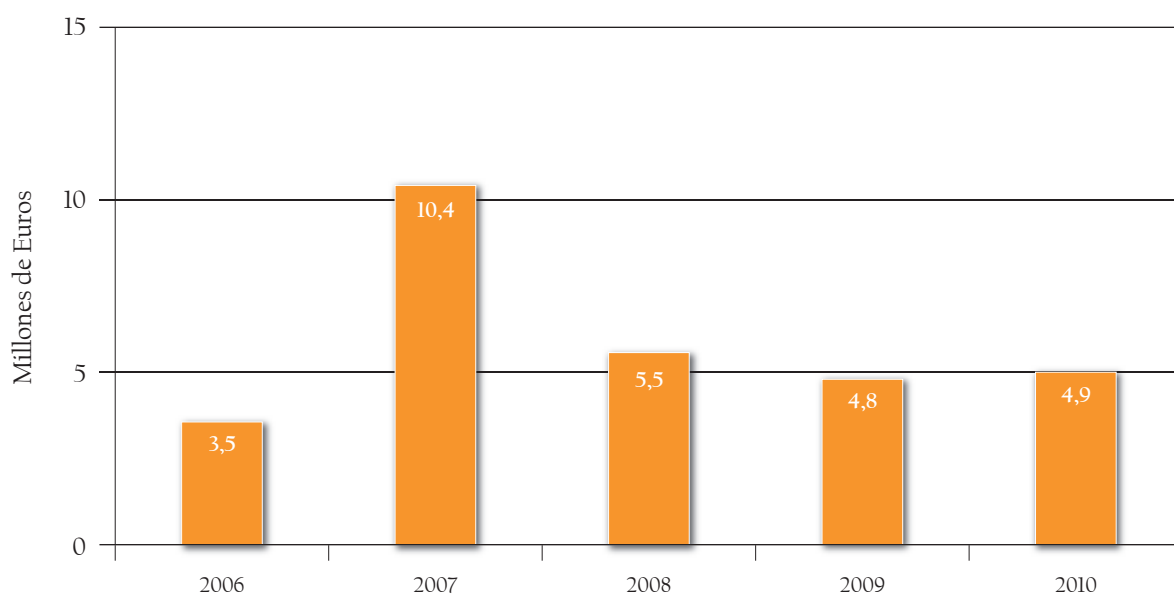


Ilustración 32



Control de acceso al puerto exterior de Ferrol



Pantalla anticontaminación en un puerto

DIMENSIÓN ECONÓMICA

DIMENSIÓN ECONÓMICA

DIMENSIÓN ECONÓMICA

SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA

La recuperación de la rentabilidad sobre activos (E01) en el año 2010 con respecto al año 2009 se debe fundamentalmente a la elevación de los ingresos imputables al alza de los tráficos, mientras que los gastos se mantienen relativamente contenidos al estar sometidos al plan de austeridad impuesto desde el año 2009. Y ello teniendo en cuenta que se van incorporando al sistema nuevos activos fruto del fuerte ritmo inversor de años anteriores.

En consecuencia, son los excedentes en la cuenta de explotación los que protagonizan la elevación de la rentabilidad correspondiente al año 2010.

No obstante se detecta una dispersión de la rentabilidad en las Autoridades Portuarias, tal y como venía definida en la Ley de puertos, con una divisoria muy clara que separa aquellos por debajo del 2% de rentabilidad (incluyendo un significativo número con rentabilidad negativa), de los que superan el 3%.

Resulta también interesante relativizar los excedentes de la cuenta de resultados (E02), esto es, imputarlos a alguna medida al nivel de actividad del puerto, como por ejemplo el tráfico total, aunque no sea la explicación completa. Tomando pues como indicador el EBIDTA por tonelada movida, hay que indicar que en el año 2010 este indicador se situó de nuevo próximo a 1,3, €/t, nivel correspondiente al año 2008. Este ratio se distribuye con mayor regularidad que la propia rentabilidad al observarse una distribución similar a la log-normal, sin agrupaciones tan características como las que se detectan según la rentabilidad.

Con todo, el año 2010 se caracteriza por una fuerte elevación del servicio de la deuda (EO3) fruto de la acumulación de créditos bancarios destinados a la financiación de grandes ampliaciones de infraestructura portuaria. Concretamente, en el año 2010 alcanzó el 50%, el doble que en el año 2009.

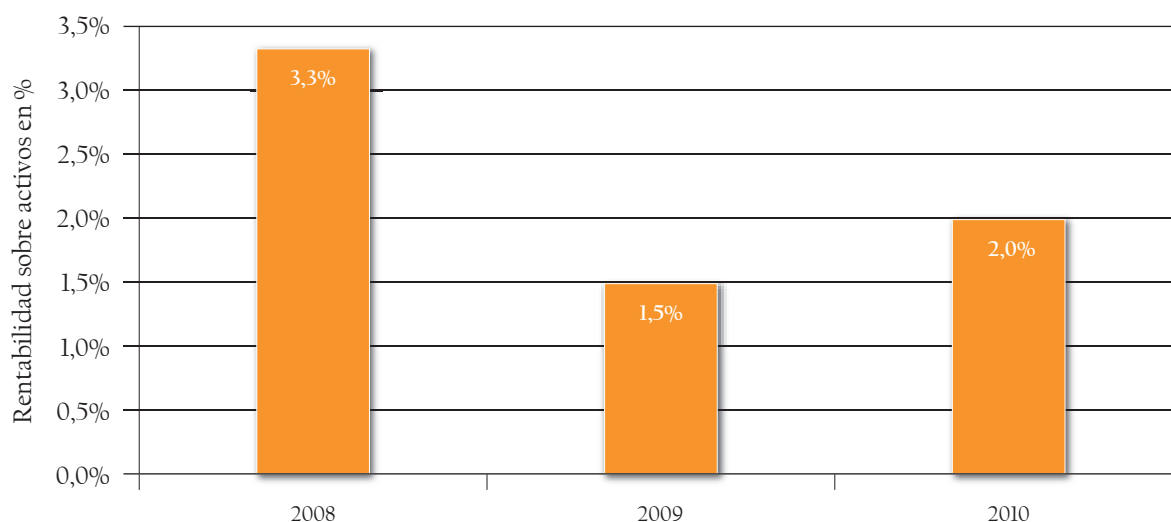
En relación con el servicio de la deuda hay que apuntar que existe cierto margen de revisión a la baja de este indicador mediante la realización de algunas operaciones de re-financiación en algunas Autoridades Portuarias en base a una ampliación de los plazos de los créditos suscritos. Estas operaciones se hallan muy limitadas en los momentos actuales por la falta de crédito procedente del sector financiero y en cualquier caso, conllevaría encarecer el coste de la deuda actual.

Otra posibilidad es enajenar terrenos y bienes naturales sin actividad. A partir de aquí sería posible construir un nuevo indicador en relación con el resultado del ejercicio y los activos realizables del puerto²², de lo cual hasta el momento no se tiene información suficiente.

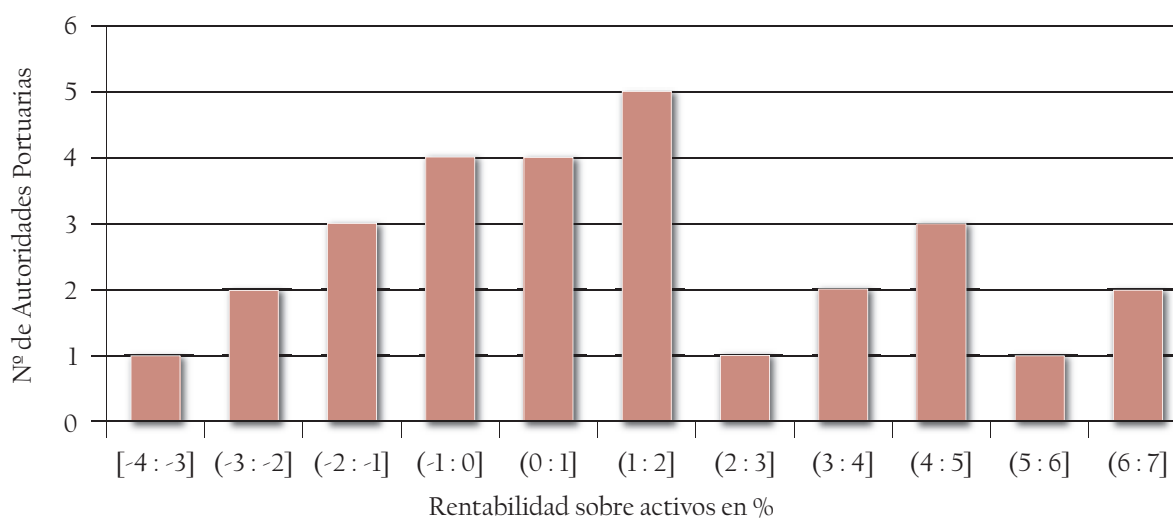
²² **E_05** *Activos sin actividad, definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios.*

Rentabilidad sobre activos²³

Evolución de la rentabilidad sobre activos. Calculado sobre datos acumulados para el conjunto del sistema portuario



Distribución de la rentabilidad sobre activos para el conjunto del sistema portuario en el año 2010

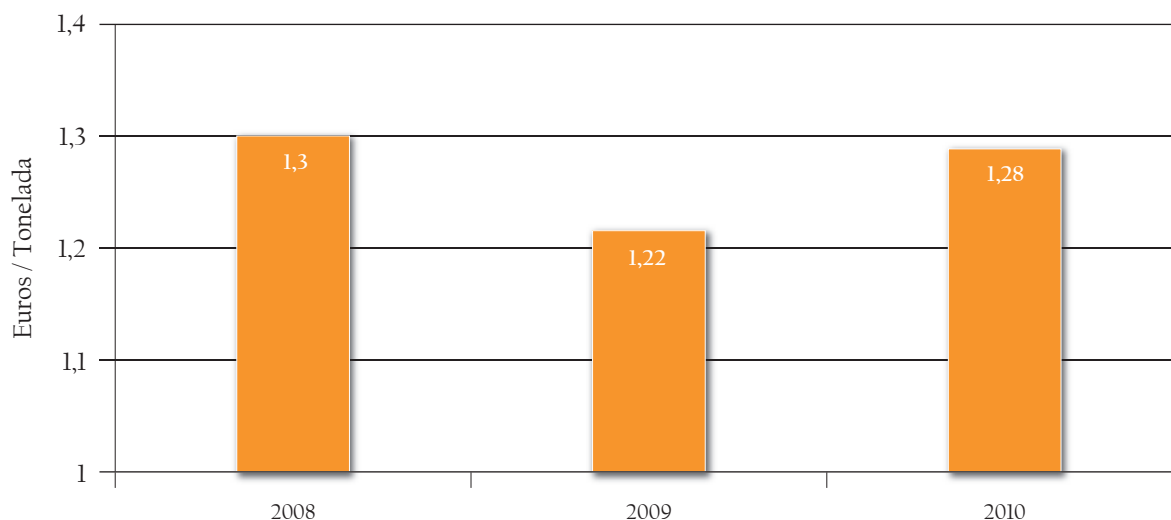


RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS. VALORES ESTADÍSTICOS DEL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
1,3%	1,0%	2,7%
Min	Max	Max/Min
-3,8%	6,9%	-
Percentil 20%	Promedio 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
-1,0%	0,4%	-
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
-2,1%	0,4%	-

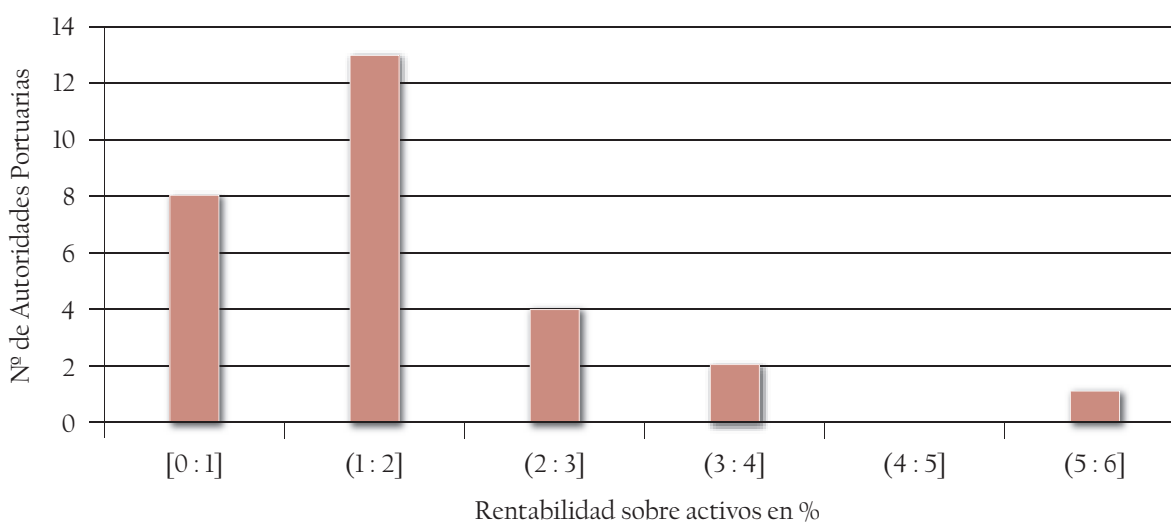
²³ **E_01** Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios, de acuerdo con la definición de la Ley de Puertos. Fuente: Puertos del Estado.

EBIDTA/tonelada²⁴

Evolución del ratio EBITDA/TONELADA. Calculado sobre valores acumulados del conjunto del sistema portuario



Distribución del ratio EBITDA/TONELADA en el conjunto de Autoridades Portuarias. Año 2010

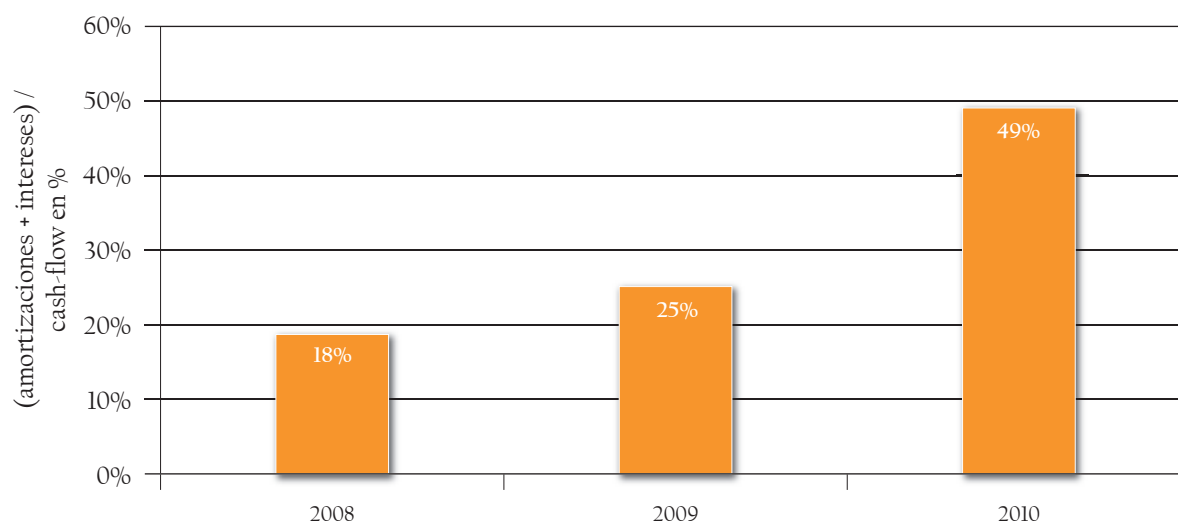


RATIO EBITDA/TONELADA MOVIDA. VALORES ESTADÍSTICOS DEL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
1,74	1,49	1,11
Min	Max	Max/Min
0,82	5,99	7,31
Percentil 20%	Promedio 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
0,94	2,34	2,50
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 20% / Promedio 20%
0,87	1,24	1,43

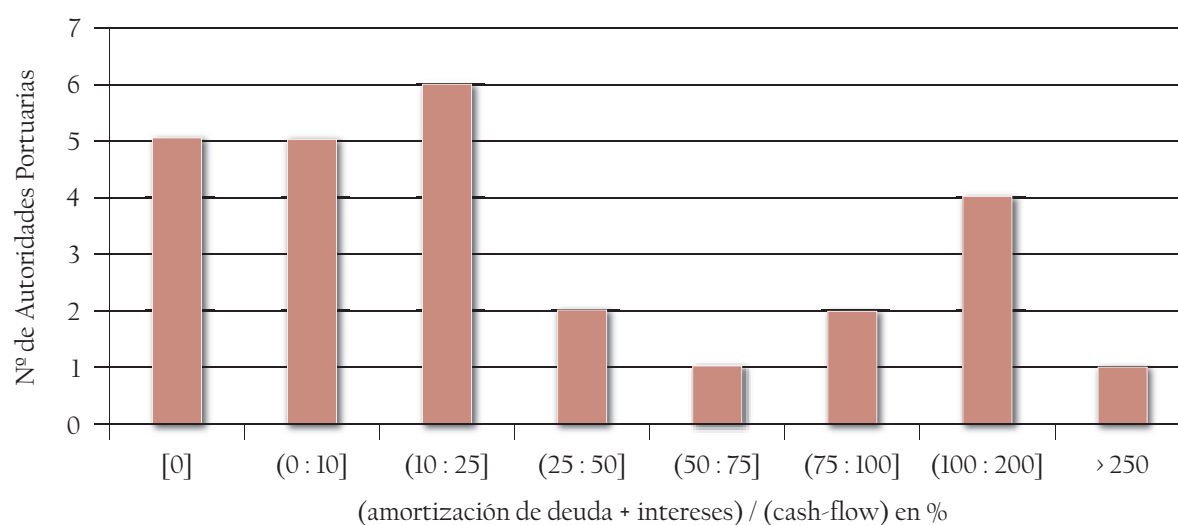
²⁴ **E_02** Evolución durante, al menos, los tres últimos años, del EBITDA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBITDA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBITDA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).

Servicio de la deuda²⁵

Evolución del servicio de la deuda. Calculado sobre datos acumulados del conjunto del sistema portuario



Distribución del servicio de la deuda en el conjunto de las Autoridades Portuarias con cash-flow positivo (26 a 28). Año 2010

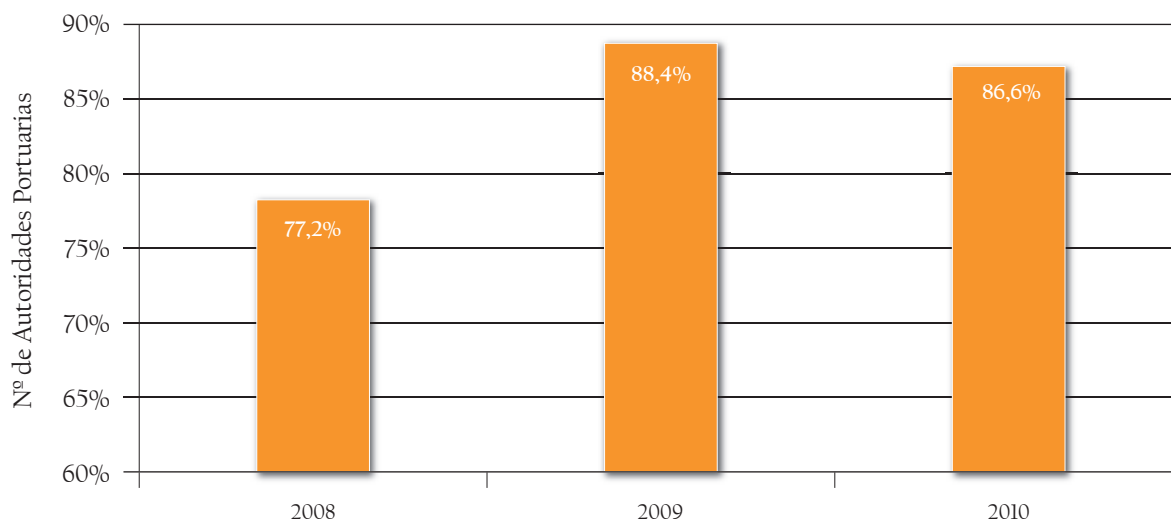


SERVICIO DE LA DEUDA. VALORES ESTADÍSTICOS DEL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS CON CASH-FLOW POSITIVO (26 A 28) EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
87%	20%	220%
Min	Max	Max/Min
0%	1.118%	-
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
0%	96%	-
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
0%	21%	-

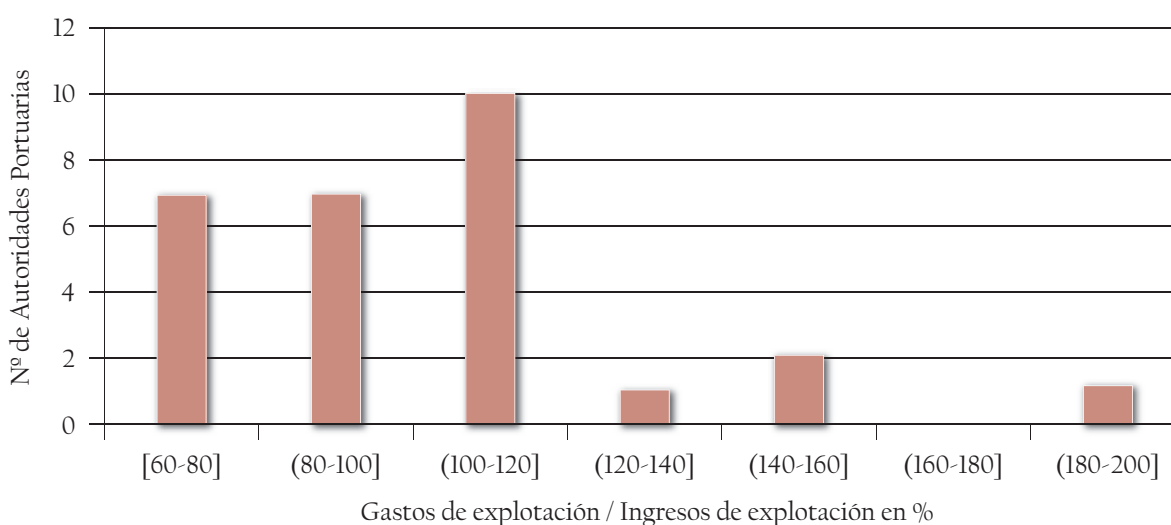
²⁵ **E_03** Servicio de la deuda, expresado como $100 \times (\text{amortización de la deuda} + \text{intereses}) / (\text{cash flow})$.

Relación gastos de explotación e ingresos de explotación²⁶

**Evolución de los gastos de explotación respecto a los ingresos de explotación.
Valores promedio del sistema portuario**



Distribución de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación para el conjunto del sistema portuario. 2010



GASTOS DE EXPLOTACIÓN RESPECTO DE INGRESOS DE EXPLOTACIÓN. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO EN EL AÑO 2010		
Promedio	Mediana	Moda
86,6%	100,4%	110,0%
Min	Max	Max/Min
63,9%	188,3%	2,95%
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
77,4%	116,7%	1,51
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
69,6%	91,9%	1,32

²⁶ E_04 Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.

NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

El volumen de inversión anual de las Autoridades Portuarias alcanzó su máximo en el año 2008 y a partir de ese año ha ido reduciéndose paulatinamente, pasando a situarse por debajo de los 1.000 millones de euros.

Ahora bien si se relaciona la inversión con el cash flow se observa una evolución marcada por la influencia de la actual crisis. No obstante, se observa en el año 2010 un mayor esfuerzo inversor por euro generado que en 2008, hecho que aconseja continuar en la línea de racionalización de la inversión pública en la mayor parte del sistema portuario de interés general.

Lo más interesante del ratio anterior es su distribución según puertos, pues presenta una gran dispersión, con una marcada agrupación en los extremos, lo que significa que coexisten puertos con muy escasa inversión y un alto cash flow, y puertos que pese a su limitada generación de recursos se han lanzado a una fuerte inversión pública.

Si se compara la inversión pública con los activos entonces se detecta un comportamiento más regular. Desde la óptica del sistema portuario de interés general este indicador se reduce progresivamente a la par que la propia inversión. Pero si se desagrega por puertos, entonces la distribución muestra una cierta tendencia a la concentración en torno al valor medio del 10%.

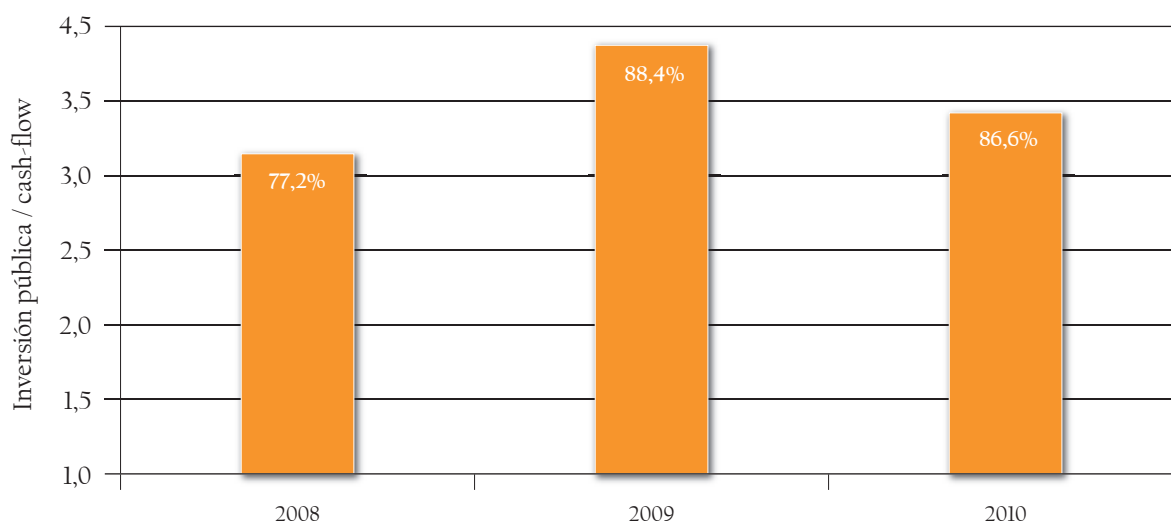
Con la crisis la inversión ajena ha sufrido una reducción mucho mayor que la inversión pública. De una relación de 1 (estaban a la par) se ha ido descendiendo hasta 0,67 en 2009, si bien se registra una ligera elevación en 2010.



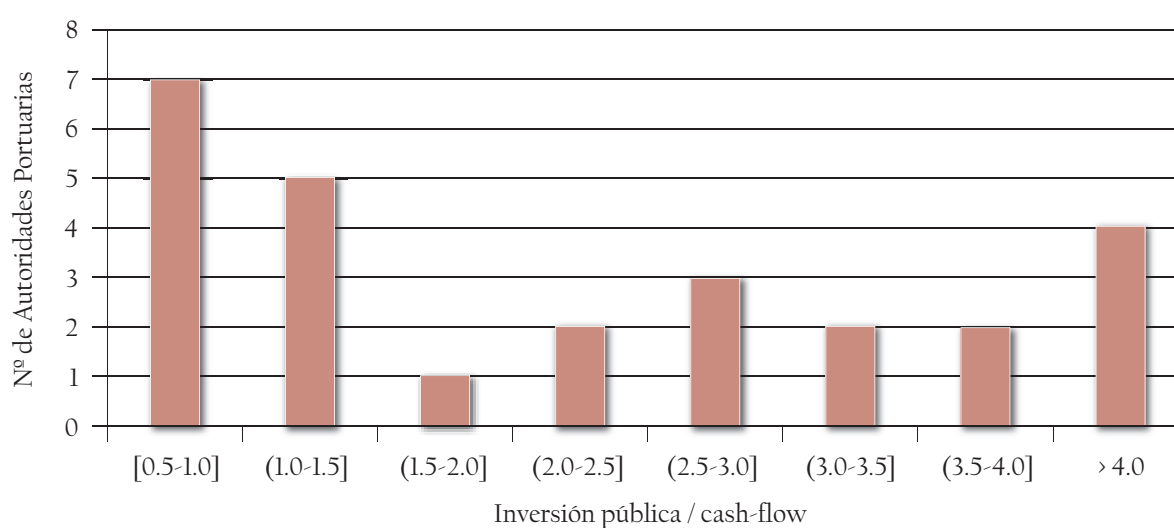
Inversiones en obras portuarias

Inversión pública en relación al cash-flow²⁷

Evolución de la inversión pública respecto del cash-flow. Valores medios calculados sobre Autoridades Portuarias con cash-flow positivo



Distribución de la inversión pública respecto del cash-flow para Autoridades Portuarias con cash-flow positivo (26 a 28) en 2010

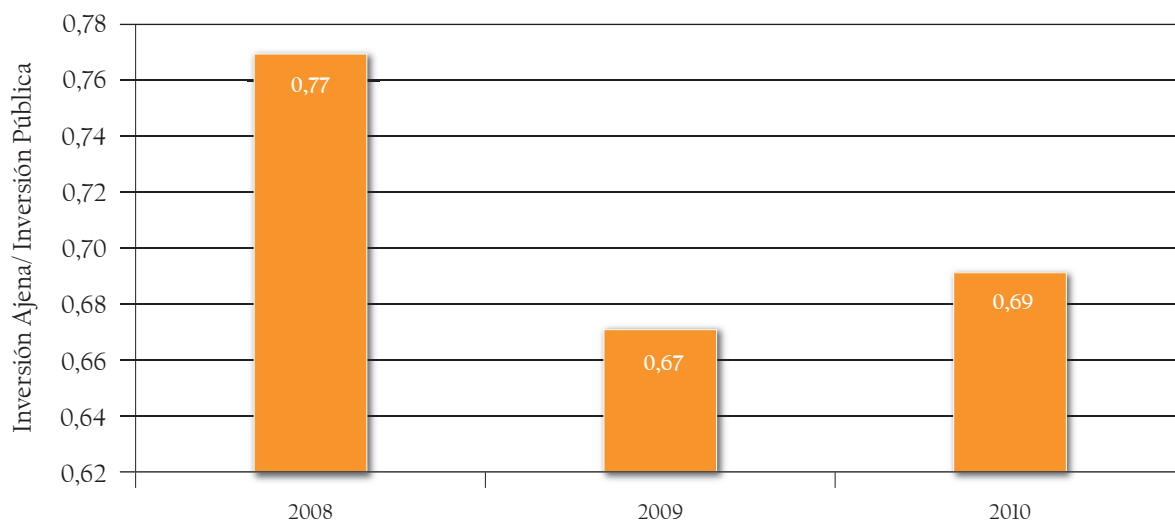


INVERSIÓN PÚBLICA RESPECTO DEL CASH-FLOW. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS CON CASH-FLOW POSITIVO (26 A 28) EN EL AÑO 2010		
Promedio	Percentil 50%	Moda
3,4	1,8	0,8
Mín	Max	Max/Mín
0,7	18,5	25,5
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
0,9	3,6	3,8
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
0,8	1,7	2,1

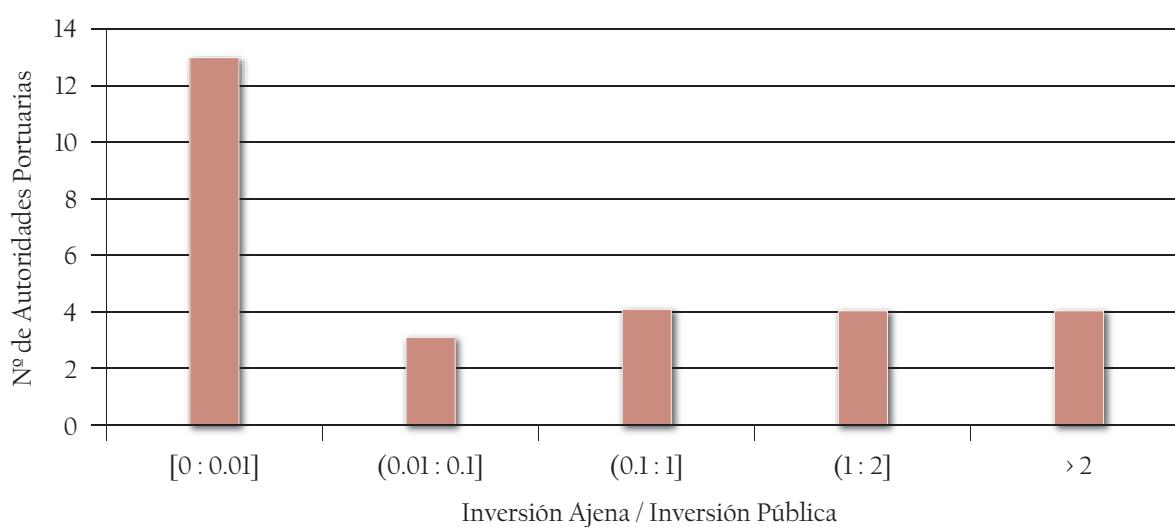
²⁷ **E_06** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al cash-flow.

Inversión ajena frente a la inversión pública²⁸

Evolución del ratio (inversión ajena/inversión pública). Valores acumulados para el conjunto del sistema portuario



Distribución del ratio (inversión ajena/inversión pública) para el conjunto del sistema portuario. 2010

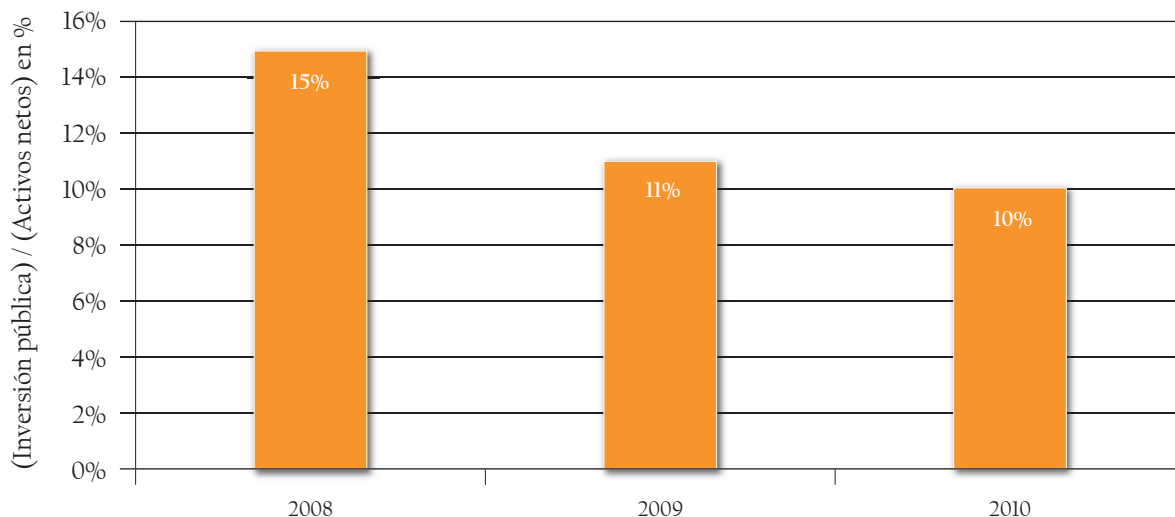


RATIO (INVERSIÓN AJENA/INVERSIÓN PÚBLICA). VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
0,86	0,04	1,77
Min	Max	Max/Min
0,00	8,12	-
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
0,00	1,20	-
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
0,00	0,20	-

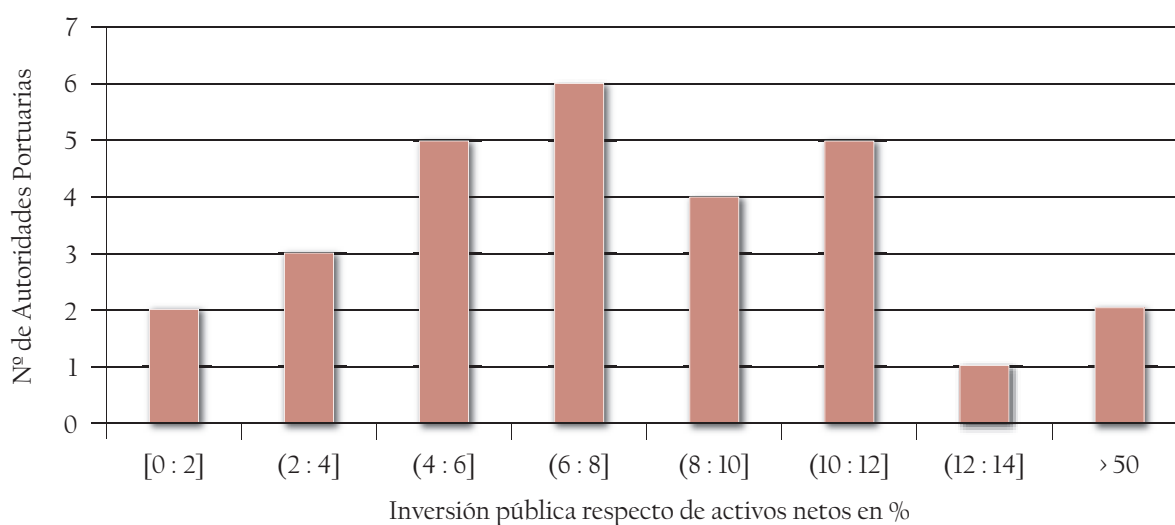
²⁸ **E_07** Evolución durante, al menos, los tres últimos años, de la inversión ajena frente a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

Renovación de activos²⁹

Evolución de la inversión pública respecto de los activos netos medios. Valores acumulados para el conjunto del sistema portuario



Distribución de la inversión pública respecto de los activos netos medios para el conjunto de Autoridades Portuarias en 2010



INVERSIÓN PÚBLICA RESPECTO DE ACTIVOS NETOS MEDIOS EXPRESADA EN %. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
12,4%	7,2%	22,6%
Min	Max	Max/Min
1,6%	119,0%	75,24%
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
4,4%	10,7%	2,45
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
2,7%	6,3%	2,37

²⁹ **E_08** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, de la renovación de activos, expresada como la relación del volumen de inversión anual respecto de los activos netos medios (según la ley de puertos).



Ocupación y actividades portuarias

NEGOCIO Y SERVICIOS

La caída del tráfico en 2009 (de un 12,5%) supuso un retroceso general en los ingresos pero con una especial incidencia en los imputables a las tasas de utilización. Esto explica la subida del porcentaje de ingresos por aplicación a las empresas radicadas en el puerto, de las tasas de ocupación y actividad, hasta un 27% y un 11,3% respectivamente.

En el paso del año 2009 y 2010 este porcentaje no ha variado significativamente. El porcentaje relativo a la tasa de ocupación se redujo 1 punto en 2010, mientras que el correspondiente a la tasa de actividad se elevó ligeramente.

Más de la mitad de las Autoridades Portuarias presentan valores de este porcentaje similares para la tasa de ocupación. No obstante, las diferencias de valoraciones del suelo entre puertos, junto al grado de avance concesional, llevan a una cierta dispersión. Así, ciertas Autoridades Portuarias no llegan al 10% mientras que otras casi alcanzan el 50%.

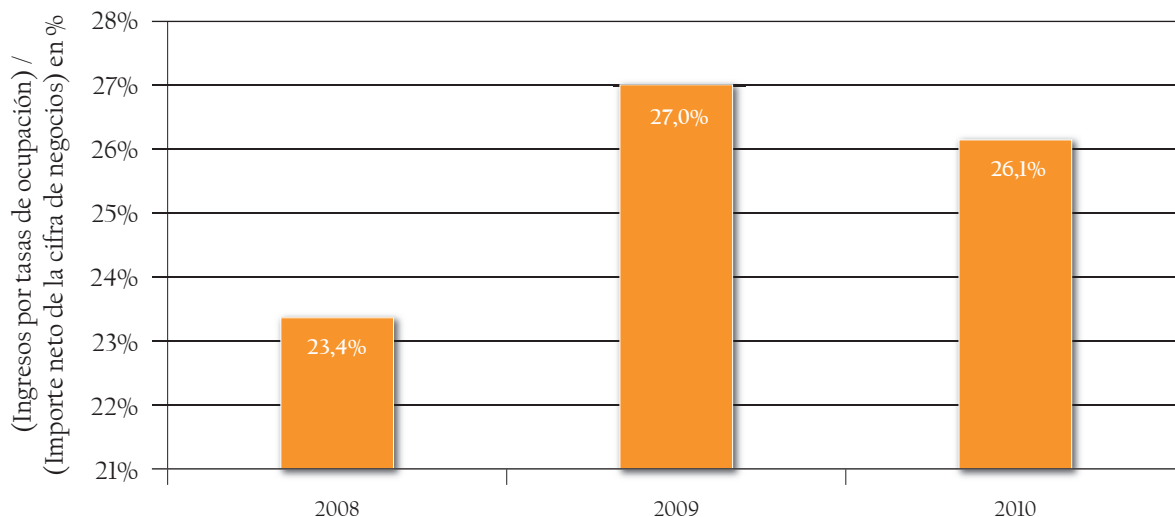
Sin embargo, la distribución del porcentaje de ingresos imputables a la tasa de actividad según puertos es diferente al anterior, con mayoría de Autoridades Portuarias en los segmentos inferiores al 15%.

Los ingresos relativos a las tasas de actividad y de ocupación no guardan relación con el grado de utilización de la superficie comercial del puerto, según se desprende del ratio que relaciona el tráfico total con dicha superficie. La media es de 11,3 toneladas anuales por metro cuadrado, pero oscila entre 4 y 24. Esta conclusión es coherente con el hecho de existir una gran variabilidad en los porcentajes de superficie concesionada con respecto a la total comercial.

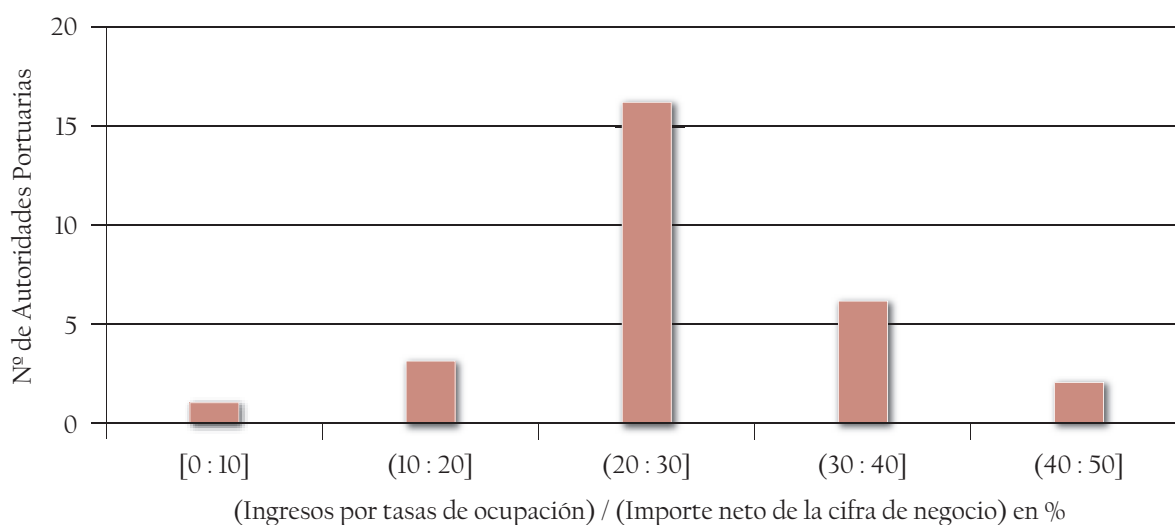
Si en lugar de metro cuadrado de superficie comercial, se emplea el metro lineal de muelles activos (aquellos que han sido utilizados en los últimos tres años), entonces se observa una intensidad de uso de los mismos de casi 1.500 toneladas por metro lineal, ratio que se ha elevado en el año 2010 con respecto al año 2009, si bien se mantiene todavía alejado de años alejados. También en este caso se da una amplia variabilidad entre Autoridades Portuarias.

Ingresos por tasas de ocupación y actividad³⁰

Evolución de los ingresos por tasas de ocupación en relación al importe neto de la cifra de negocio. Calculado sobre datos acumulados del conjunto del sistema portuario



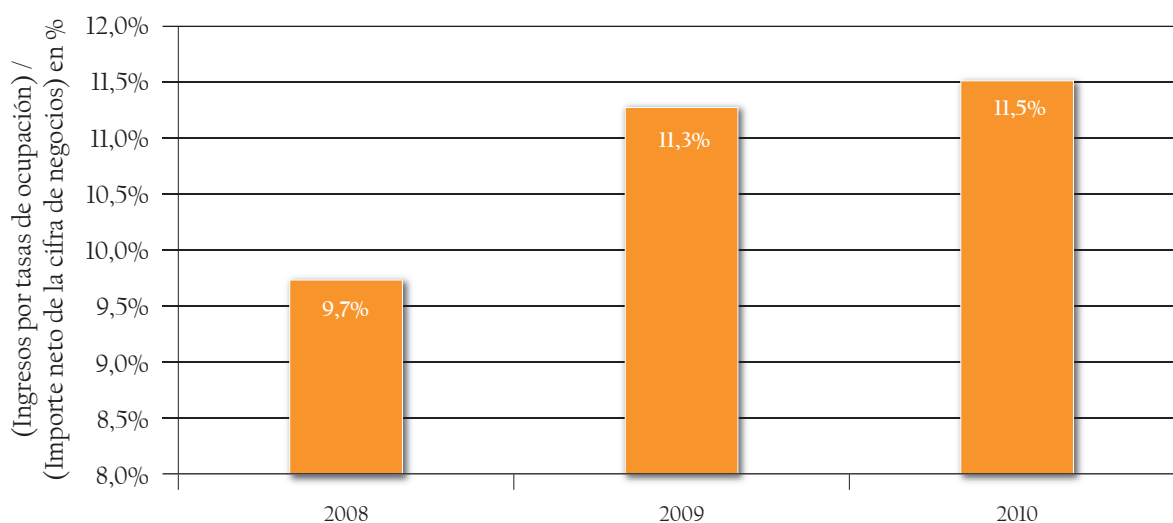
Distribución de los ingresos por tasas de ocupación respecto del importe neto de la cifra de negocio en el conjunto de Autoridades Portuarias en el año 2010



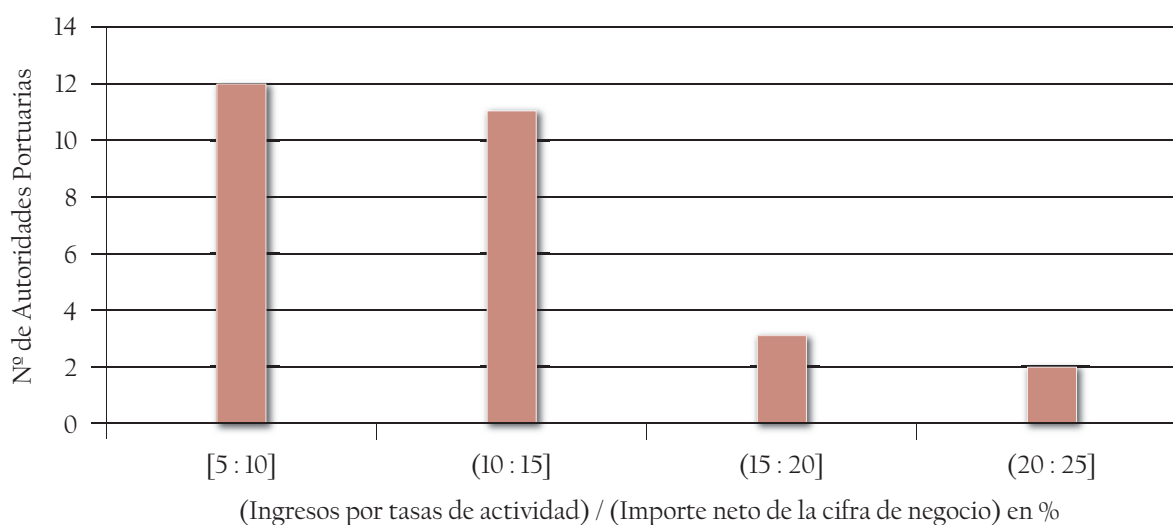
INGRESOS POR TASAS DE OCUPACIÓN RESPECTO DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO EN %. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
26%	25%	8%
Min	Max	Max/Min
9%	42%	4,50
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
21%	33%	1,53
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
16%	24%	1,45

³⁰ **E_09** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.

**Evolución de los ingresos por tasas de actividad en relación al importe neto de la cifra de negocio.
Calculado sobre datos acumulados del conjunto del sistema portuario**



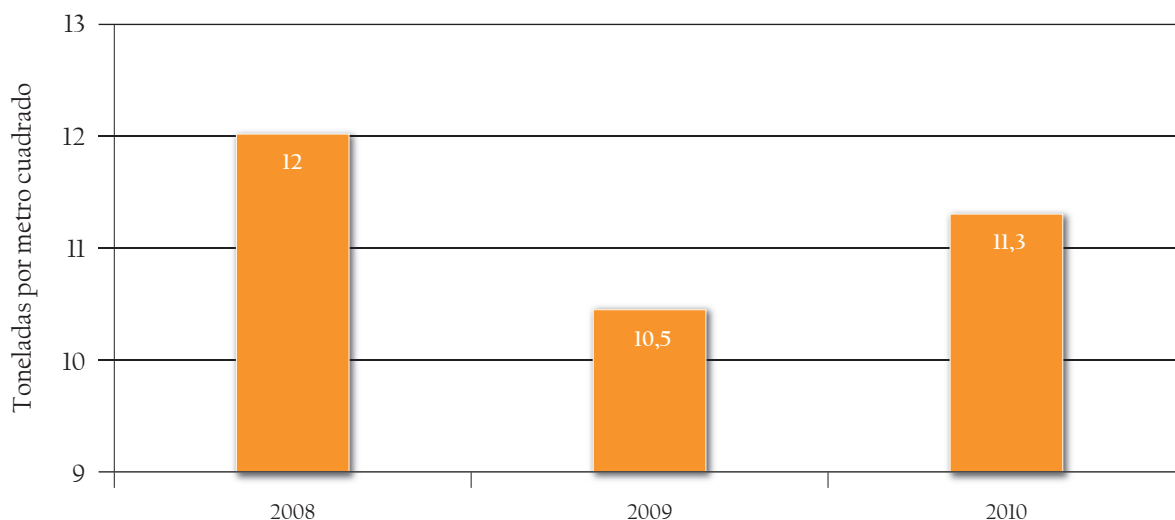
**Distribución de los ingresos por tasas de actividad respecto del importe neto de la cifra de negocio
en el conjunto de Autoridades Portuarias en el año 2010**



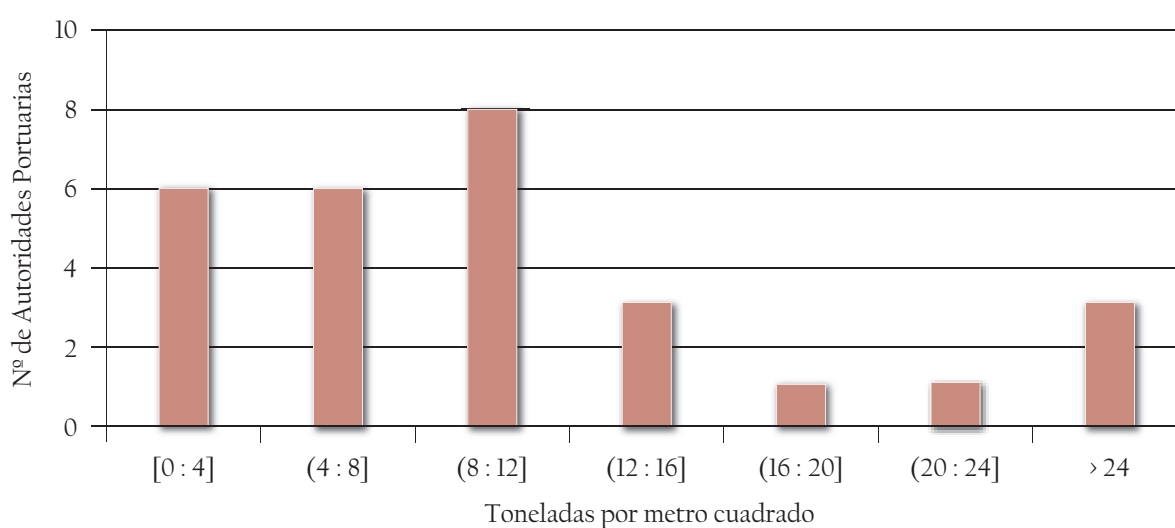
INGRESOS POR TASAS DE ACTIVIDAD RESPECTO DEL IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO EN %. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
11,9%	10,9%	5%
Mín	Max	Max/Mín
5,5%	23,9%	4,33
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
8,7%	14,5%	1,66
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
7,4%	10,3%	1,38

Uso comercial de la superficie³¹

Evolución del ratio (toneladas movidas/superficie de uso comercial). Calculado sobre datos acumulados del conjunto del sistema portuario



Distribución del ratio (toneladas movidas/superficie de uso comercial) en el conjunto de las Autoridades Portuarias en 2010

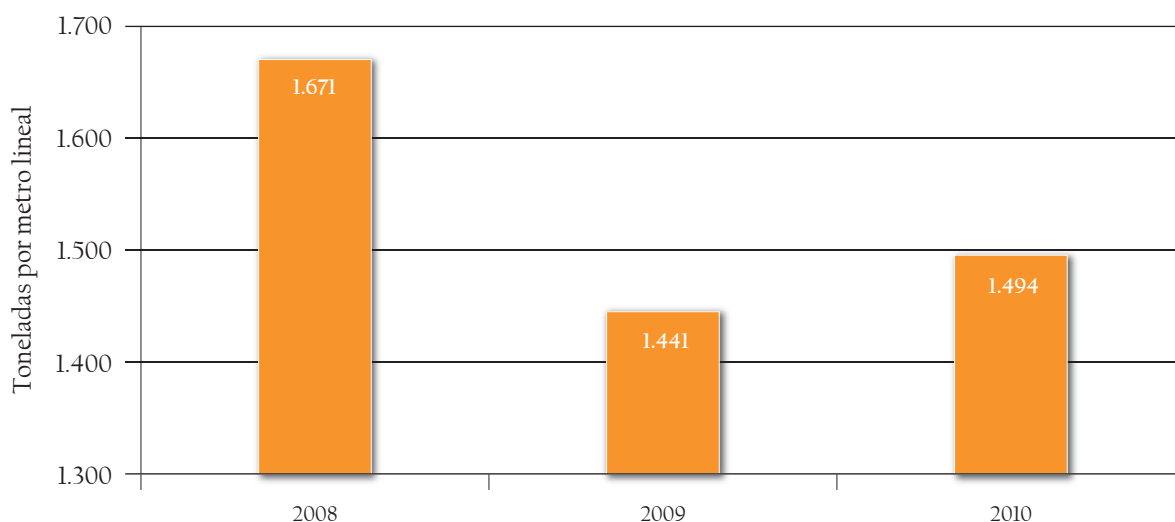


TONELADAS MOVIDAS POR METRO CUADRADO DE SUPERFICIE DE USO COMERCIAL. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
11,3	9,5	8,7
Min	Max	Max/Min
2,1	35,8	17,23
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
4,0	15,1	3,75
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
2,7	7,7	2,860

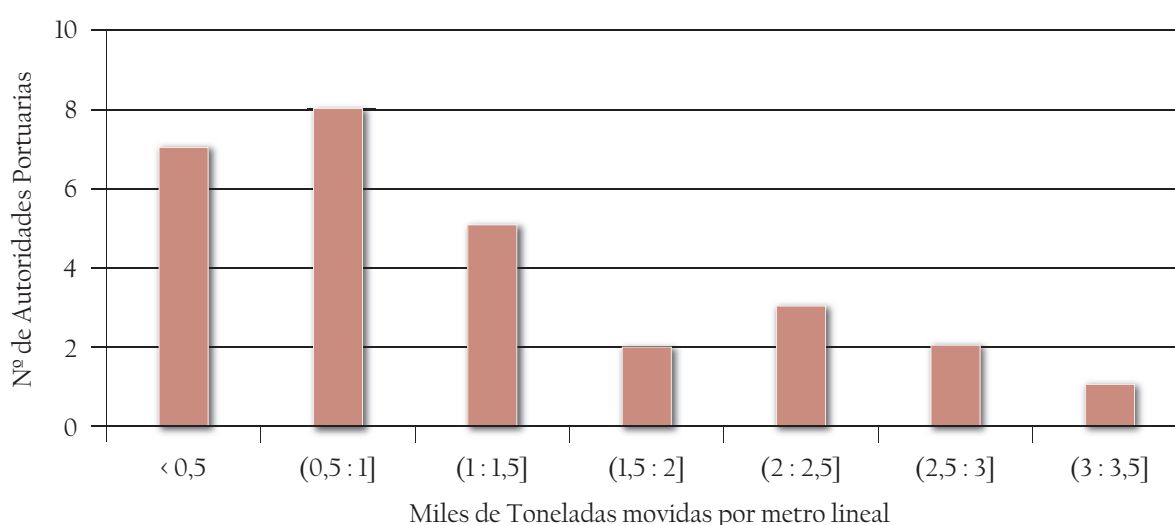
³¹ **E_10** Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro cuadrado de zona de servicio terrestre caracterizada como uso comercial.

Uso de los muelles³²

Evolución del ratio (toneladas movidas/metro lineal de muelle activo). Calculado sobre datos acumulados del conjunto de sistema portuario



Distribución del ratio (toneladas movidas/longitud de muelle activo) en el conjunto de Autoridades Portuarias en 2010



TONELADAS MOVIDAS POR METRO LINEAL DE MUELLE ACTIVO. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN EL AÑO 2010		
Media	Mediana	Desviación
1.201	862	843
Min	Max	Max/Min
290	3.412	11,75
Percentil 20%	Percentil 80%	80/20
450	1.914	4,26
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80/20
360	886	2,46

³² **E_11** Evolución, durante, al menos, los últimos tres años, de las toneladas movidas por metro lineal de muelle en activo. Entendiendo por muelle activo aquel que ha registrado actividad durante los tres últimos años.

VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

La productividad por empleado de plantilla –medida a través del importe neto de la cifra de negocio– se ha elevado ligeramente en 2010 hasta 174 €, pero se mantiene inferior a la registrada en 2008. Se trata de un indicador que oscila fuertemente entre puertos, existiendo algún puerto próximo a 350, esto es, el doble de la media.

Si la productividad anterior se evalúa según el EBIDTA, el comportamiento en el tiempo es similar al anterior, con un valor en 2010 de 96 €, si bien la distribución según Autoridades Portuarias es netamente distinta.

En lo que respecta al valor generado por los puertos, hay que indicar que no existe información suficiente procedente de las Autoridades Portuarias como para estimar valores agregados del sistema portuario de interés general³³.

De acuerdo con el estudio más reciente de impacto económico de los puertos de España, elaborado en 2011 por el Centro de Estudios Económicos Tomillo (CEET) para Innovamar, en el año 2008, la actividad de los puertos en España empleó a 99.900 personas (un 0,5% del empleo total español) y generó 9.502 millones de euros en valor añadido bruto (un 1% del VAB de la economía española). Estas cifras reflejan una productividad del empleo imputable al sector portuario superior a la media nacional.



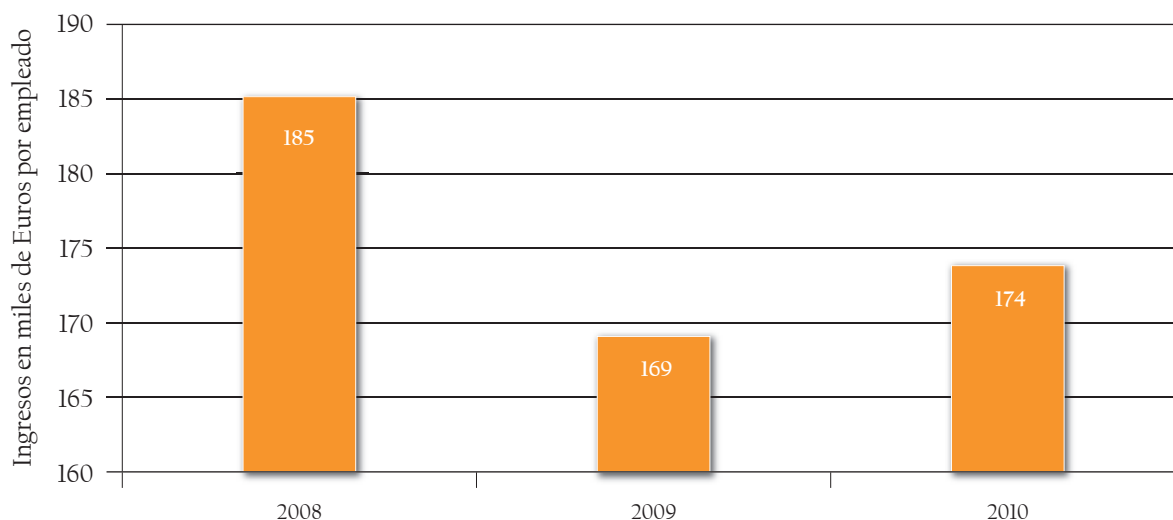
Optimización de una Terminal de contenedores

³³ **E_14** Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

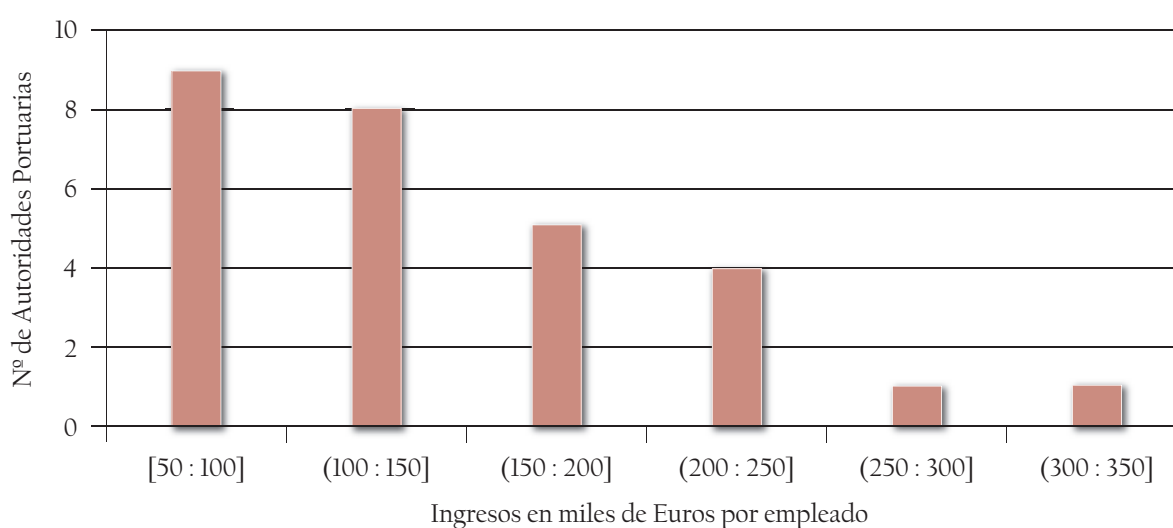
E_15 Estimación del valor añadido bruto de la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.

Productividad del trabajo según ingresos³⁴

**Evolución del ratio (ingresos netos de la cifra de negocio/plantilla media anual).
Calculado sobre valores acumulados del conjunto del sistema portuario**



Distribución del ratio (ingresos netos de la cifra de negocio/plantilla media anual) para el conjunto del sistema portuario

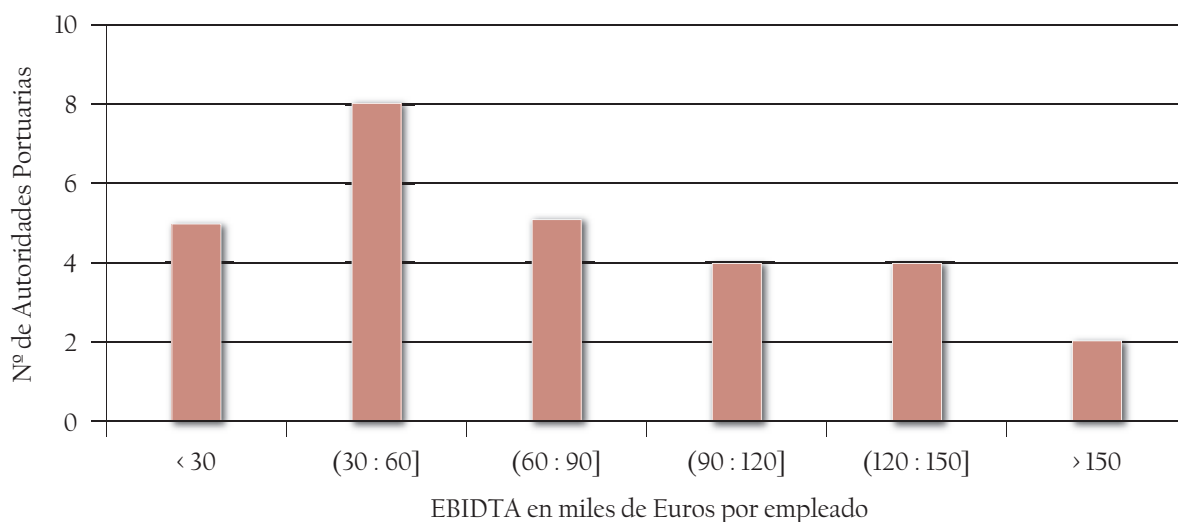


RATIO (INGRESOS NETOS DE LA CIFRA DE NEGOCIO/PLANTILLA MEDIA ANUAL) EXPRESADO EN MILES DE EUROS POR EMPLEADO. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN 2010		
Media	Mediana	Desviación
146	133	65
Min	Max	Max/Min
53	308	5,80
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
96	203	2,11
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
76	123	1,60

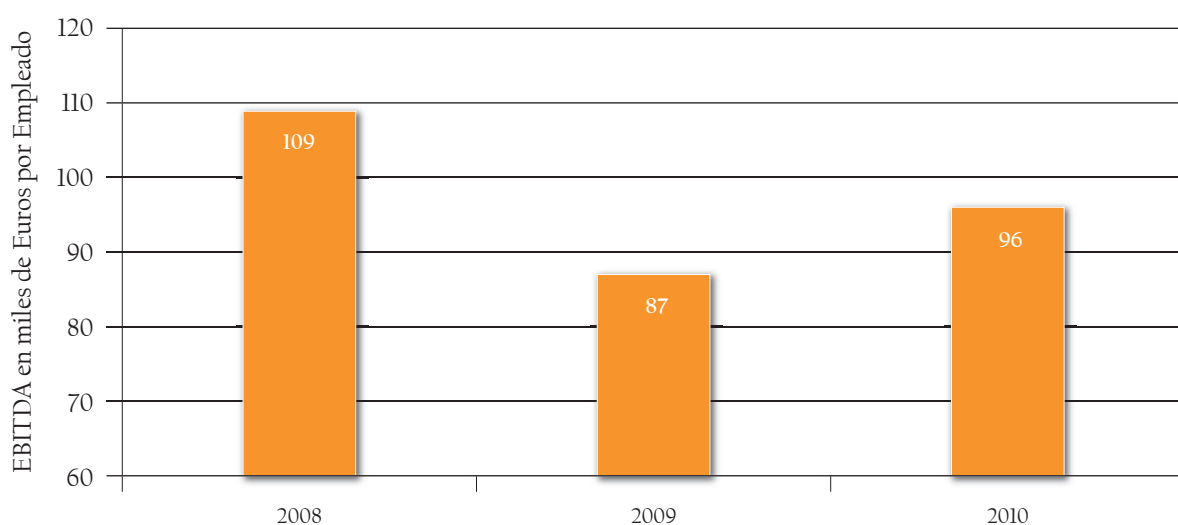
³⁴ **E_12** Evolución, durante, al menos, los tres últimos años, del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).

Productividad del trabajo según EBIDTA³⁵

Distribución del (EBIDTA/plantilla media anual) para el conjunto del sistema portuario



Evolución del ratio (EBIDTA/plantilla media anual). Calculado sobre valores acumulados del conjunto del sistema portuario



RATIO (INGRESOS NETOS DE LA CIFRA DE NEGOCIO/PLANTILLA MEDIA ANUAL) EXPRESADO EN MILES DE EUROS POR EMPLEADO. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL CONJUNTO DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EN 2010		
Media	Percentil 50%	Desviación
78	70	47
Min	Max	Max/Min
21	194	9,39
Percentil 20%	Percentil 80%	Percentil 80% / Percentil 20%
32	123	3,89
Promedio 20%	Promedio 80%	Promedio 80% / Promedio 20%
28	62	2,23

³⁵ E_13 Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual) .



Plantilla de trabajadores en un astillero

DIMENSIÓN SOCIAL

DIMENSIÓN SOCIAL

CAPITAL HUMANO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

Empleo

En términos de empleo³⁶, la plantilla media total de las Autoridades Portuarias se ha mantenido prácticamente estable en los años 2009 y 2010, en torno a los 5.800 trabajadores. Más de la mitad de las Autoridades Portuarias se sitúan entre los 100 y los 200 trabajadores, si bien hay 4 que superan los 300.

Evolución de la plantilla media total del conjunto de Autoridades Portuarias

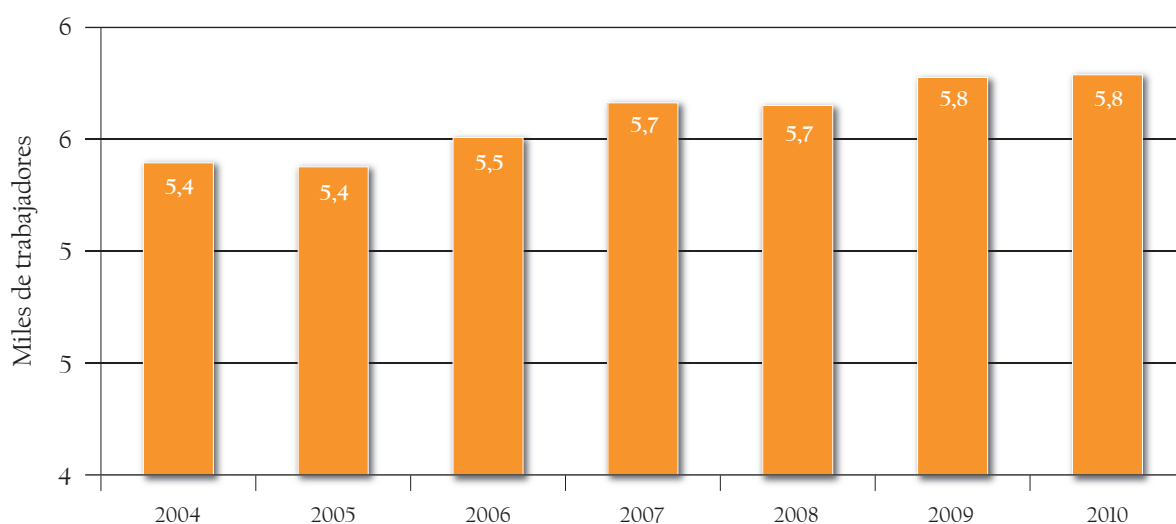


Ilustración 59

Distribución del número de trabajadores por puertos

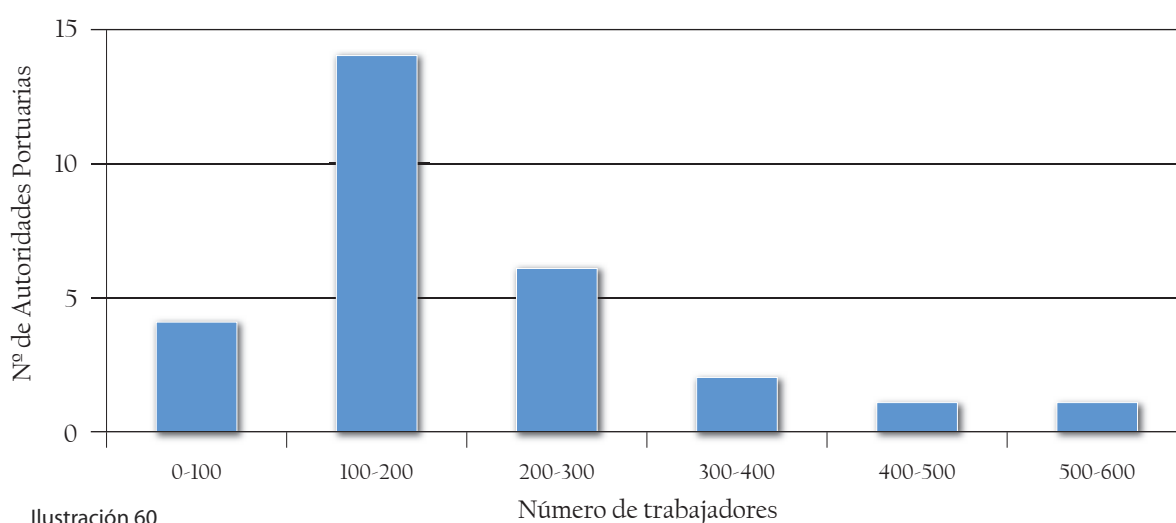


Ilustración 60

³⁶ **S_01** Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.

No se dispone de información suficiente procedente de las Autoridades Portuarias para identificar la relación entre trabajadores fijos y eventuales³⁷, hecho que aconseja aclarar mejor la definición de este indicador en próximas Memorias de Sostenibilidad.

En lo que se refiere a distribución del personal³⁸, aproximadamente un 57% de la plantilla total del sistema portuario de interés general es personal adscrito al servicio de policía portuaria, uno de los servicios generales a cargo de las Autoridades Portuarias.

Por su parte, un 25% de la plantilla total encaja en tareas de oficina (14% dentro de convenio y 11% fuera de convenio).

Por último, un 18% restante es personal encargado de tareas de mantenimiento de los activos de las Autoridades Portuarias.

Distribución de la plantilla por áreas de actividad en el conjunto de las Autoridades Portuarias en 2010

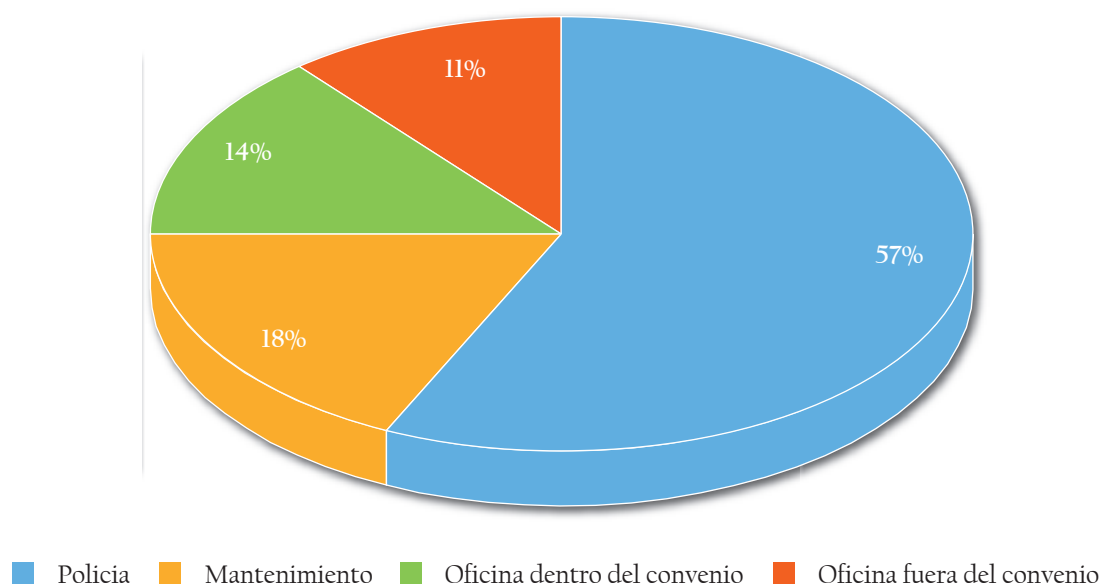


Ilustración 61

El porcentaje de personal dentro de convenio en las Autoridades en el total de las plantillas oscila entre el 81 y el 93%.

³⁷ **S_02** Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. En el cómputo de los trabajadores eventuales se excluyen los contratos condicionados a circunstancias de producción.

³⁸ **S_03** Distribución de plantilla por áreas de actividad (personal adscrito al servicio de policía portuaria, personal de mantenimiento, personal de oficina dentro y fuera de convenio).

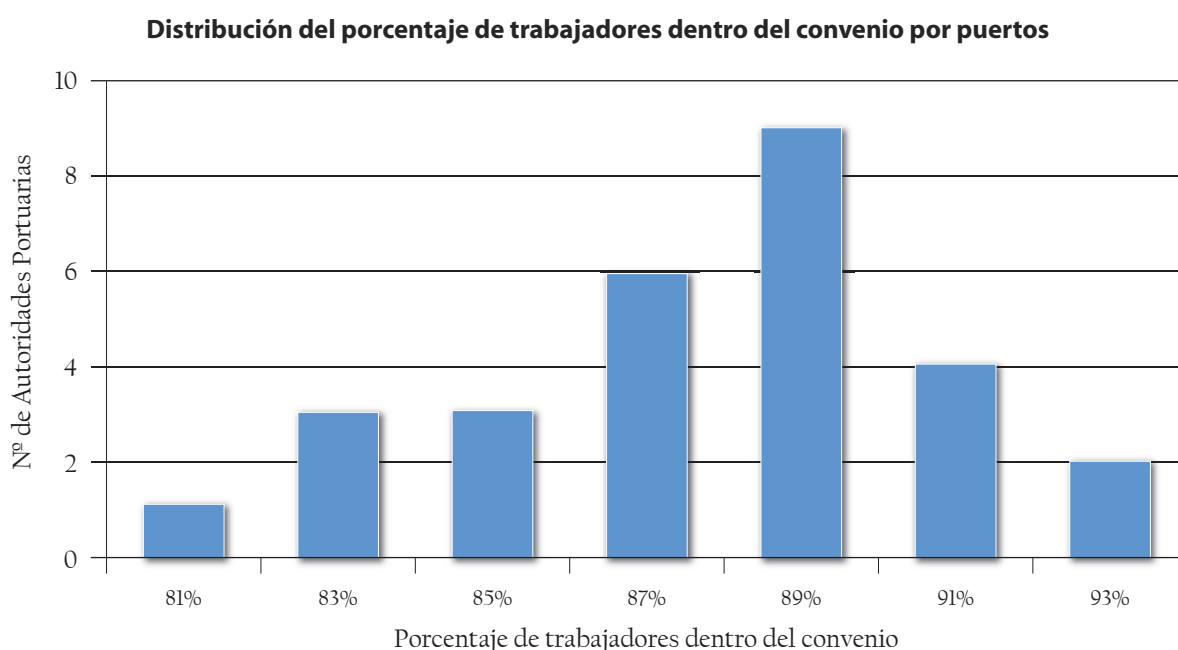


Ilustración 62

Comunicación interna y participación

Con carácter general, los intereses de los trabajadores están representados en el consejo de administración de las Autoridades Portuarias a través de la representación sindical³⁹.

Además, en las Autoridades Portuarias en las que están implantados sistemas de gestión de la calidad⁴⁰ los trabajadores pueden participar mediante:

- ❑ La identificación de no conformidades con los procesos establecidos.
- ❑ Grupos de calidad estables ligados a la mejora de los procesos.
- ❑ Buzones de sugerencias relativas a los procesos del sistema de gestión.

	Nº de Autoridades Portuarias
Sistemas de gestión de la calidad	13
Sistemas de gestión medio ambiental	8
Sistemas de gestión de prevención laboral	10
Grupos de calidad	7
Buzones de sugerencias	6

Formación⁴¹

En general, la información facilitada en las memorias de sostenibilidad de las Autoridades Portuarias sobre formación ha planteado dificultades de cara a su tratamiento estadístico, por lo que no resulta posible proporcionar información agregada para el sistema.

³⁹ **S_05** Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.

⁴⁰ **S_06** Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos de la Autoridad Portuaria (sistemas de sugerencias, reuniones periódicas de coordinación de la actividad, grupos de calidad, etc.).

⁴¹ **S_07** Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando de dentro y fuera de convenio.

S_08 Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y de fuera de convenio.

De cara a futuras memorias se abre la necesidad de aclarar qué tipo de actividades determinan las acciones formativas para personal fuera de convenio y encontrar estándares de presentación de la información cuantitativa que permita su tratamiento estadístico.

Estructura de la plantilla y equidad

En los puertos españoles se detecta una mayoría de varones en las plantillas de las Autoridades Portuarias con un porcentaje del 85%. Este porcentaje se reduce al 79% si se evalúa solamente para el personal fuera de convenio. En el colectivo de trabajadores dentro de convenio, el personal adscrito al servicio de policía portuaria es de composición principalmente masculina, y en realidad haría falta lograr información más detallada para ajustar mejor el indicador correspondiente⁴² Por lo que de cara al desarrollo de futuras memorias será necesario desarrollar este indicador con el fin de describir la composición por sexos y por aéreas de actividad.

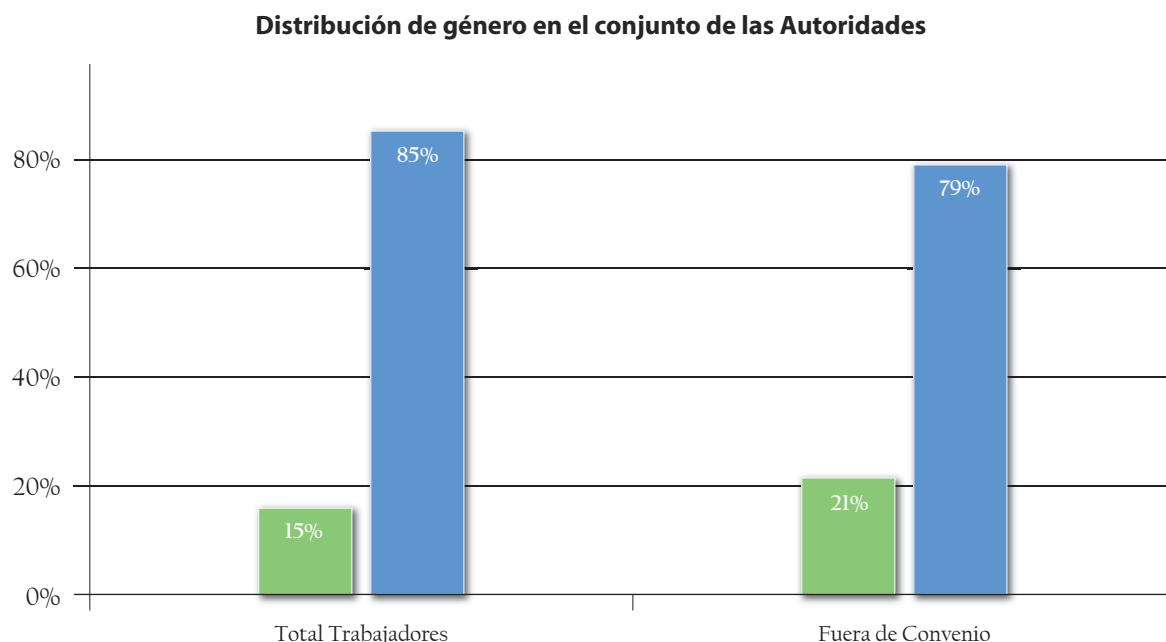


Ilustración 63

Por su parte, la edad media del trabajador fijo es relativamente elevada, dado que el estrato mayor de 50 años representa un tercio del total, mientras que el de menos de 30 años solamente alcanza un 7%. La mayoría de trabajadores fijos se sitúa entre los 30 y los 50 años⁴³.

⁴² **S_10** Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.

S_11 Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.

⁴³ **S_12** Porcentaje de trabajadores fijos con más de 50 años.

S_13 Porcentaje de trabajadores fijos con menos de 30 años.

Distribución de la edad en el conjunto de los trabajadores del sistema portuario en 2010

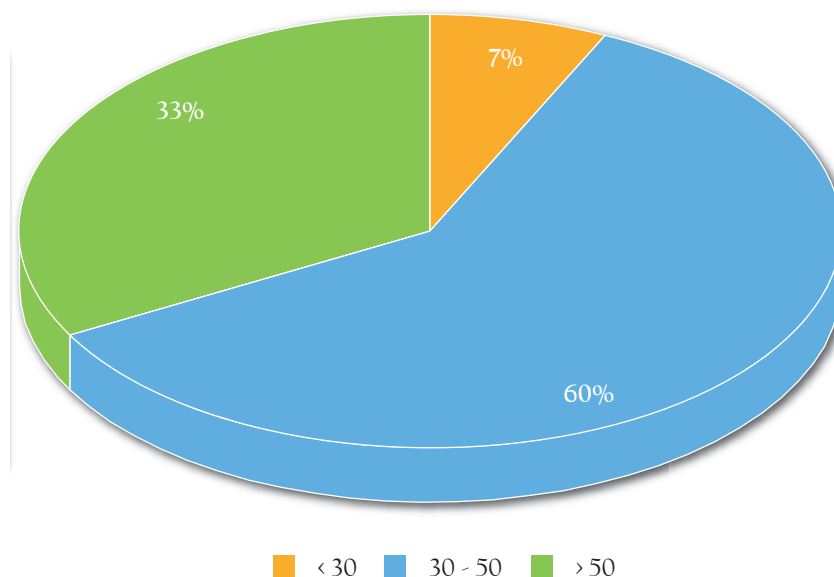


Ilustración 64

Seguridad y salud en el trabajo⁴⁴

Índice de frecuencia anual de accidentes (IF)

Distribución del índice de frecuencia de accidentes para el conjunto del sistema portuario en 2010

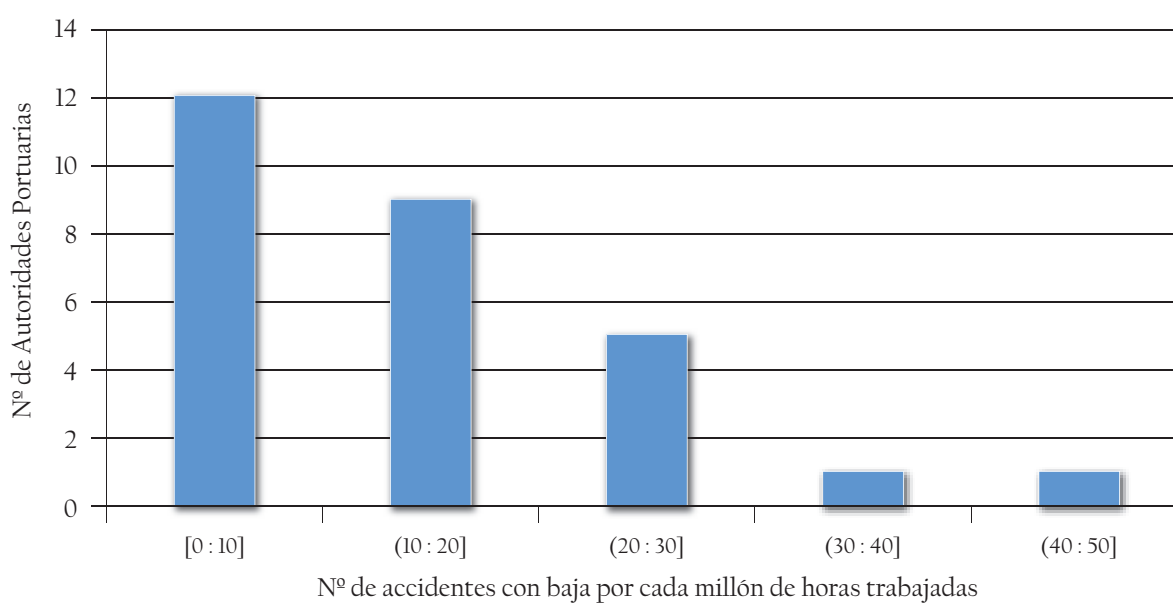


Ilustración 65

⁴⁴ **S_14** Índice de frecuencia anual de accidentes (IF) se expresa como la relación del número de accidentes con baja, registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, y se calcula como:

$$IF = (\text{número total de accidentes con baja} / \text{número de horas trabajadas}) \times 106$$

Índice de gravedad anual de accidentes (IG)

Distribución del índice de gravedad de accidentes para el conjunto del sistema portuario en 2010

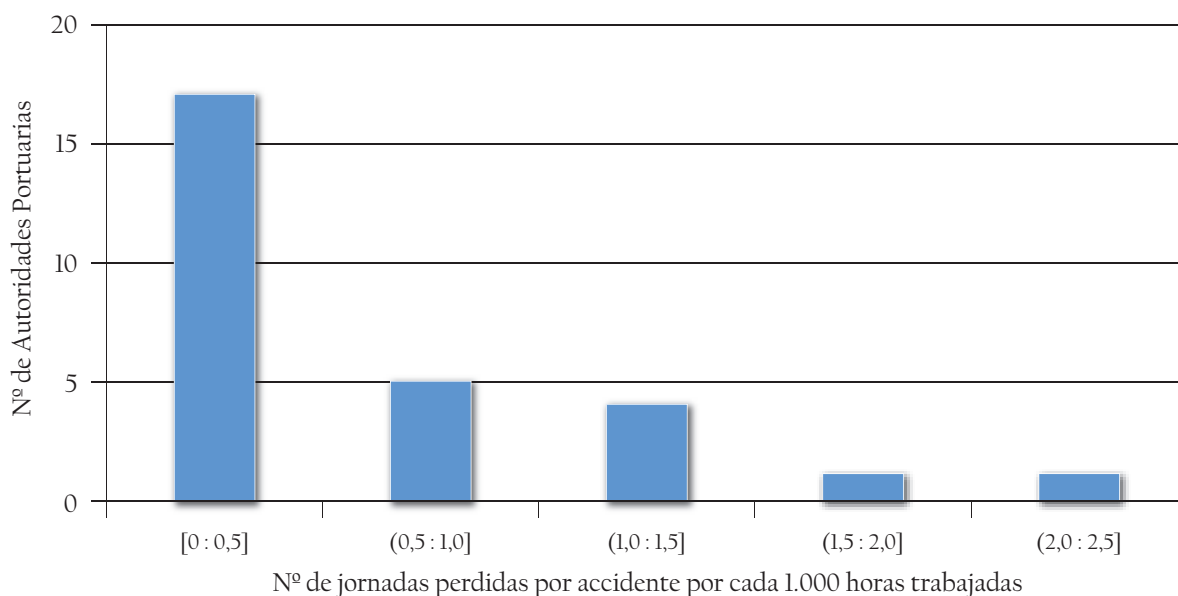


Ilustración 66

Índice de absentismo anual (IA)

Distribución del índice de absentismo en el conjunto del sistema portuario en el año 2010

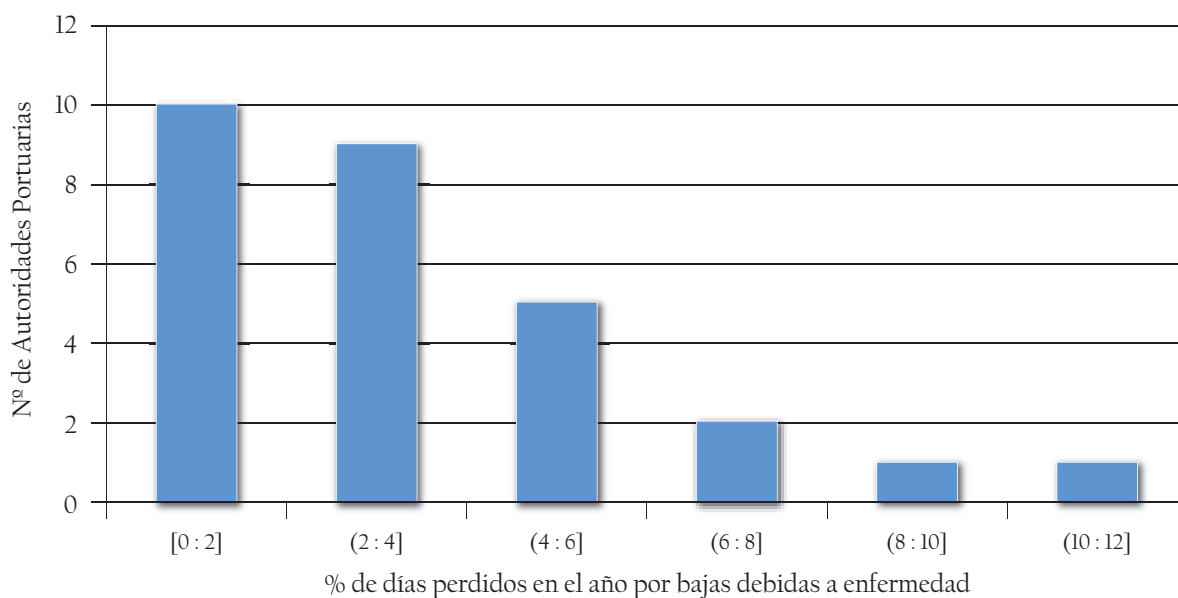


Ilustración 67

S_15 Índice de gravedad anual de accidentes (IG), se expresa como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año, y se calcula como:

$$IG = (\text{número de jornadas perdidas por accidente} / \text{número horas trabajadas}) \times 103$$

S_16 Índice de absentismo anual, se estima como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores y se calcula como:

$$IA = (\text{nº de días naturales perdidos por baja} \times 100) / (\text{nº de trabajadores} \times 365)$$

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. VALORES ESTADÍSTICOS PARA EL SISTEMA PORTUARIO EN EL AÑO 2010			
	Índice de frecuencia anual de accidentes	Índice de gravedad de accidentes	Índice de absentismo
	Nº accidentes con baja por cada millón de horas trabajadas	Nº de jornadas perdidas por cada mil horas trabajadas	Porcentaje de días perdidos por bajas de enfermedad
Valor medio	13,77	0,57	3,46
Desviación	11,24	0,59	2,72
Mínimo	0	0	0,01
Máximo	43,71	2,36	12
Percentil 20%	3	0,13	0,87
Mediana	14	0,34	3,46
Percentil 80%	21	1	4,9

En lo relativo al esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales no se ha logrado información suficiente de las Autoridades Portuarias⁴⁵.

Tampoco las cuestiones de seguridad y protección⁴⁶ han sido tratadas suficientemente dentro de la metodología propuesta para la elaboración de la memoria, siendo conveniente ampliar el alcance de estos indicadores para contextualizar su importancia y significado.

EMPLEO Y SEGURIDAD LABORAL EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

Empleo en la comunidad portuaria

No se ha obtenido información suficiente de las Autoridades Portuarias en relación con el número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios⁴⁷. De cara a futuras memorias es necesario delimitar mejor el alcance de este indicador y estandarizar el modo de computo.

Seguridad laboral y formación en servicios y concesiones portuarios

En relación con el tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación⁴⁸, en los instrumentos de gestión y regulación, con carácter general se exige al prestador lo siguiente:

En el cómputo de faltas de asistencia se seguirán los criterios establecidos en el artículo 52.2 del estatuto de los trabajadores.

Número de horas trabajadas: horas realmente trabajadas, según partes de asistencia de los diferentes servicios, y datos obtenidos del programa de control de asistencia.

Número de trabajadores: plantilla de trabajadores fijos más trabajadores eventuales.

Número de accidentes: no se computan los accidentes in itinere. Las recaídas no se computan como accidente, pero sí se tienen en cuenta los días de baja para el cálculo del índice de gravedad.

⁴⁵ **S_17** Esfuerzo en formación en materia de prevención de riesgos laborales, expresado como número total de horas de formación dividido por el número de trabajadores.

⁴⁶ **S_18** Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.

⁴⁷ **S_19** Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.

⁴⁸ **S_20** Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.

- ❑ Acreditar el cumplimiento de la legislación de prevención de riesgos laborales y la de seguridad y salud en el trabajo.
- ❑ Integrarse en el Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria con todos sus medios, tanto humanos como materiales y, en su caso, en el Plan de Protección del Puerto.
- ❑ Garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a las condiciones de otorgamiento incluidas en el título de concesión, se hace referencia a lo establecido en la regla 24 (Medidas Preventivas y de seguridad) de la Orden FOM/938/2009 de 27 de marzo, por la que se aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal, incorporando requisitos específicos en materia de seguridad y salud laboral en función de la actividad objeto de la concesión.

Por otro lado, en lo relativo a los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto⁴⁹, hay que indicar que la mayoría de las Autoridades Portuarias, para llevar a cabo el cumplimiento del artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, desarrollado por el Real Decreto 171/2004, han elaborado un Plan de Coordinación de Actividades Empresariales en el que se regulan los diferentes supuestos de coordinación que pueden producirse en su zona de servicio, según actúe la Autoridad Portuaria como empresario principal, empresario titular o empresario concurrente.

Los mecanismos de coordinación empleados son diversos:

- ❑ Celebración de reuniones periódicas con empresas concurrentes.
- ❑ Intercambio de información.
- ❑ Designación de una o varias personas encargadas de la coordinación de actividades empresariales.
- ❑ Impartición de instrucciones.

En esta primera memoria no ha sido posible obtener información representativa del número de empresas de servicios y terminales que disponen de un sistema certificado de gestión de prevención de riesgo laborales conforme a estándar OHSAS⁵⁰. De cara a futuras memorias será necesario acotar mejor el alcance de este indicador, estandarizando el modo de cálculo.

De modo análogo, por su carácter optativo, en esta primera memoria no es posible informar sobre las acciones formativas en materia de seguridad y protección coordinadas por la Autoridad Portuaria dirigidas al conjunto de la comunidad portuaria⁵¹. Como se ha indicado antes, de cara a futuras memorias es necesario revisar el tratamiento dado a los indicadores relacionados con seguridad y protección con el fin de dotarlos del alcance y claridad que requiere la importancia de dicha materia.

⁴⁹ **S_21** Descripción de los mecanismos de coordinación de actividades empresariales existentes en la comunidad portuaria en materia de prevención de riesgos laborales dentro del puerto.

⁵⁰ **S_22** Número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, así como de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales que disponen de sistema OHSAS.

⁵¹ **S_23** Número de acciones formativas de carácter técnico, en relación a la seguridad y protección, coordinadas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a la comunidad portuaria.

DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL

DIMENSIÓN MEDIOAMBIENTAL⁵²

GESTIÓN AMBIENTAL

La suma total de gastos más inversiones en Sistemas de Gestión Ambiental (SGA) en el año 2010 de las 14 Autoridades Portuarias que han informado al respecto es de 2.827.330 €. No obstante, es preciso avanzar en una contabilidad homogénea en esta materia para poder avanzar en una interpretación adecuada de la información⁵³.

Un 32% de Autoridades Portuarias cuentan con SGA en 2010 ya implantada, certificada y mantenida conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS. Por su parte, un 25% de las Autoridades Portuarias tienen en tramitación el SGA.

■ N° de Autoridades Portuarias con SGA certificado	9 (32%)
■ N° de Autoridades Portuarias con SGA en desarrollo	7 (25%)
■ N° de Autoridades Portuarias sin SGA	12 (43%)

Grado de implantación de sistemas de gestión ambiental el conjunto de Autoridades Portuarias durante 2010 (EMAS, ISO 14001 y PERLS)

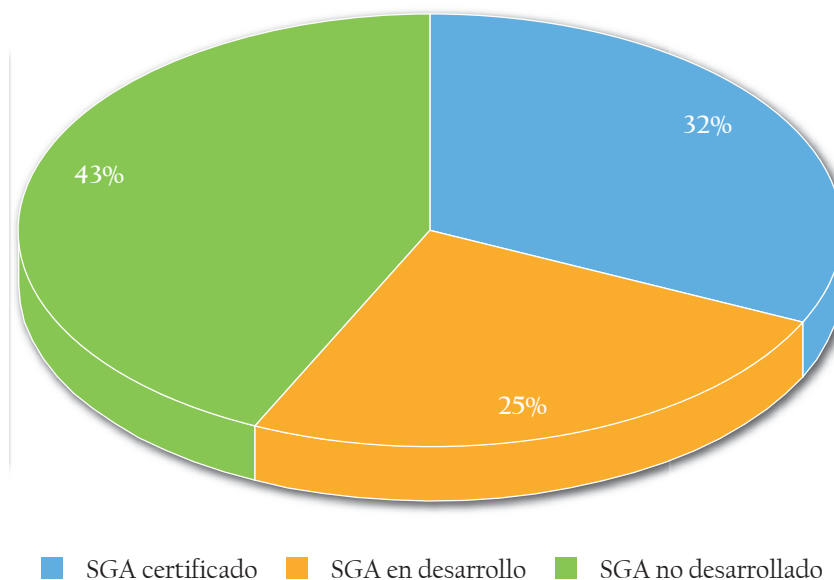


Ilustración 68

⁵² Se analizan únicamente los indicadores prioritarios de la metodología desarrollada por Puertos del Estado.

⁵³ **A_01** Recursos económicos totales: gastos, así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.

Por su parte, la suma total de gastos más inversiones en monitorización y caracterización medioambiental de las 24 Autoridades Portuarias que han proporcionado información homogénea del año 2010 es de 4.334.331 €⁵⁴.

Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.

Aun así, al igual que la anterior variable, de cara a futuras memorias es necesario avanzar en una definición más estandarizada de que se entiende por inversión y por gasto en medio ambiente para el conjunto de Autoridades Portuarias.

CALIDAD DEL AIRE⁵⁵

Un indicador de gran interés es la descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas, como puedan ser: Construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias; emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.

Los focos que más veces se han citado son los siguientes:

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Graneles sólidos (17)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Vehículos (10)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Obras (6)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Concesiones (6)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Calderas ACS (3)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Buques (3)

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias sin informar: 3 (10,7%)

Hay que alertar que se observa que existen distintos criterios a la hora de valorar los principales focos de emisión, ya que algunos puertos solo incluyen los generados por las obras, otros por los ve-

⁵⁴ **A_02** Recursos económicos totales: gastos e inversiones, en monitorización y caracterización medioambiental, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria. Este concepto comprende gastos e inversiones asociados a sistemas de medida, campañas de medida y proyectos de inventariado y caracterización de aspectos ambientales ligados al tráfico y a la actividad del puerto.

⁵⁵ **A_05** Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones significativas Como puedan ser: construcción, demolición y mantenimiento de infraestructuras portuarias, emisiones de maquinaria ligada a la operativa portuaria, emisiones de motores del tráfico rodado en instalaciones portuarias, buques atracados, manipulación o almacenamiento de gráneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.

A_06 Evolución durante, al menos, los últimos tres años del número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

A_07 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.

Focos de emisiones a la atmósfera. Número de Autoridades Portuarias que consideran significativo diferentes tipos de focos

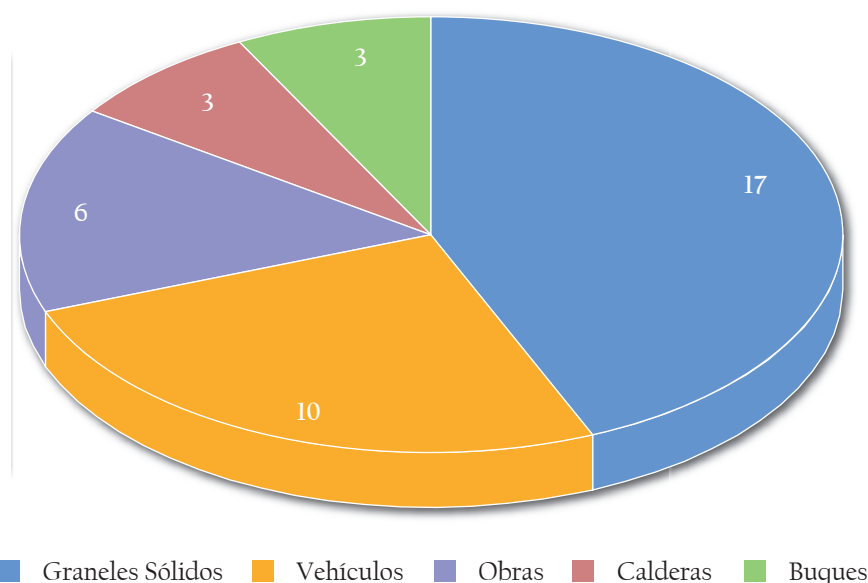


Ilustración 69

hículos propios y calderas de agua caliente sanitaria (ACS), mientras que otros consideran todo el entorno portuario (concesiones en general).

En la próxima revisión de la metodología de las memorias será necesario aclarar lo anterior y además distinguir entre partículas en suspensión, gases procedentes de combustión y gases procedentes de actividades industriales.

En relación con la contaminación atmosférica, se emplea como indicador el número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria, procedentes de grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general.

Los resultados más reseñables se estiman como sigue:

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias con alguna queja 10 (35,7%)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias sin quejas 13 (46,4%)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias sin informar: 5 (17,9%)

En general, la mayoría de las Autoridades Portuarias tienen un sistema de presentación de quejas de quejas, las cuales en muchos casos pueden gestionarse vía internet. No obstante, este es un proceso que esta mejorándose y estandarizándose gracias a la implantación progresiva de sistemas de gestión ambiental en las Autoridades Portuarias.

También existen diversas medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar las emisiones ligadas a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas, como puedan ser elaboración de normas ambientales, control de la operativa ambiental por parte del servicio de vigilancia del puerto, medición de parámetros ambientales, limitaciones a la manipulación de mercancías pulverulentas, u otras iniciativas.

Porcentaje de Autoridades Portuarias que han recibido quejas durante 2010 por emisiones a la atmósfera procedentes de la actividad portuaria

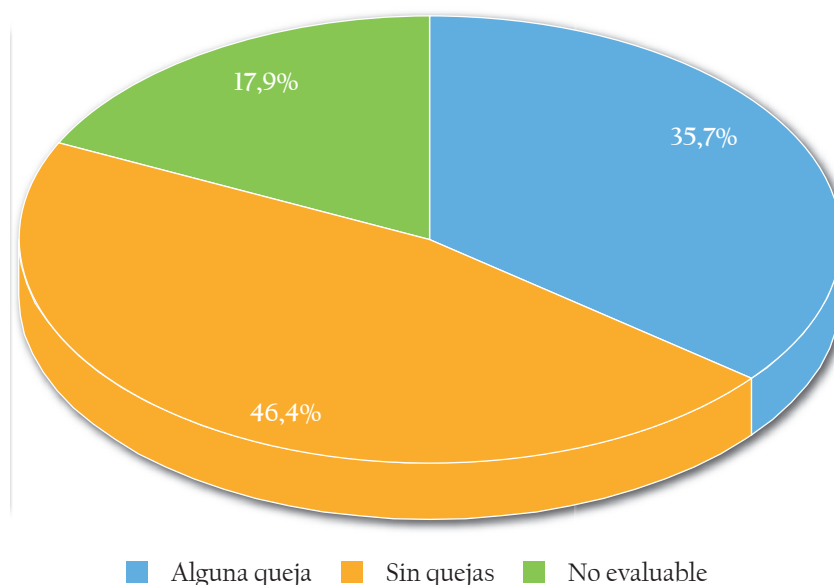


Ilustración 70

Las medidas que más veces se han descrito por las Autoridades Portuarias son las siguientes:

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Redes de medida (controles) (16)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Guía Buenas Prácticas+Condiciones (10)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Iniciativas Carga Descarga graneles sólidos (6)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Estudios/Planificación (5)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Alertas/Suspensión Operativa (4)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Riegos (4)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Pantallas (4)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Límite velocidad/Manten. vehículos (2)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Cursos formación (1)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Limpieza muelles (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias sin informar: 2 (7,1%)



Medidas frecuentemente adoptadas para minimizar emisiones a la atmósfera y número de Autoridades Portuarias que las han implantado

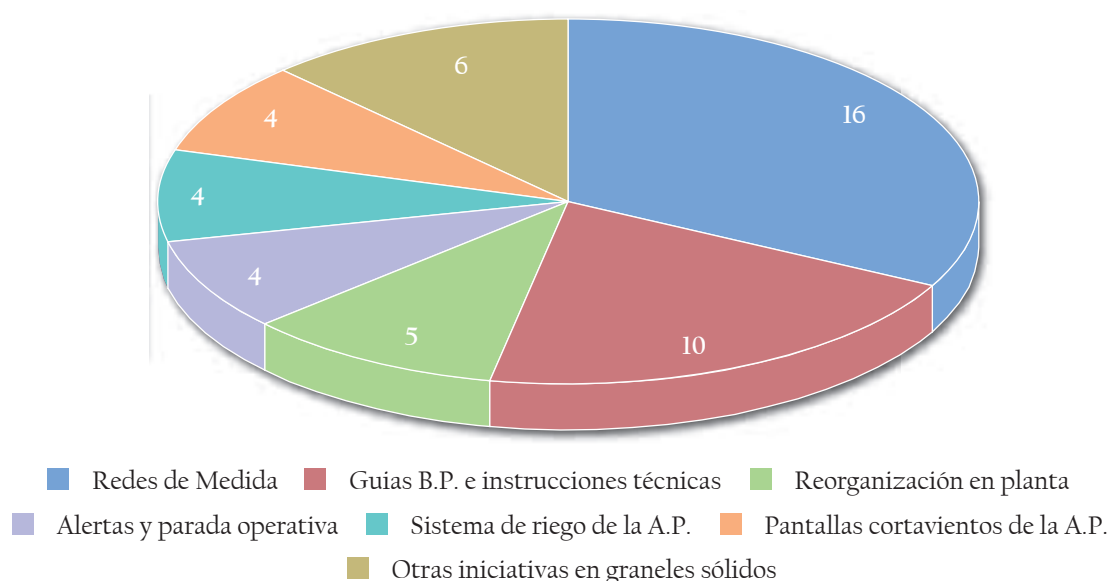


Ilustración 71

CALIDAD DEL AGUA⁵⁶

En lo que se refiere a las aguas portuarias, se emplea como indicador una descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.

Los focos que más veces se han referido por las Autoridades Portuarias son los siguientes:

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Escorrentías/Pluviales/Riegos (13)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a ARU/EDAR/Emisarios (10)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Industria (5)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Ríos/Arroyos (4)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Actividad portuaria/Visitantes (4)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a PICCMA/Vertidos accidentales (3)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Obras (1)

⁵⁶ **A_10** Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, como pueden ser ramblas, acequias, puntos de vertido urbano, operativa con graneles sólidos u otros. Diferenciando entre vertidos generados y no generados por empresas o actividades del puerto.

A_11 Descripción sintética de las medidas implantadas por la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, ya se trate de medidas administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se tratarán aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto.

A_12 Porcentaje de la superficie de la zona de servicio que cuenta con recogida y tratamiento de aguas residuales. Se entenderá que las aguas residuales son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.

- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Edificios Autoridad Portuaria (1)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Limpieza cascos (1)
- Nº Autoridades Portuarias sin informar: 2 (7,1%)

Focos de vertidos a las dársenas. Número de Autoridades Portuarias que los consideran significativos

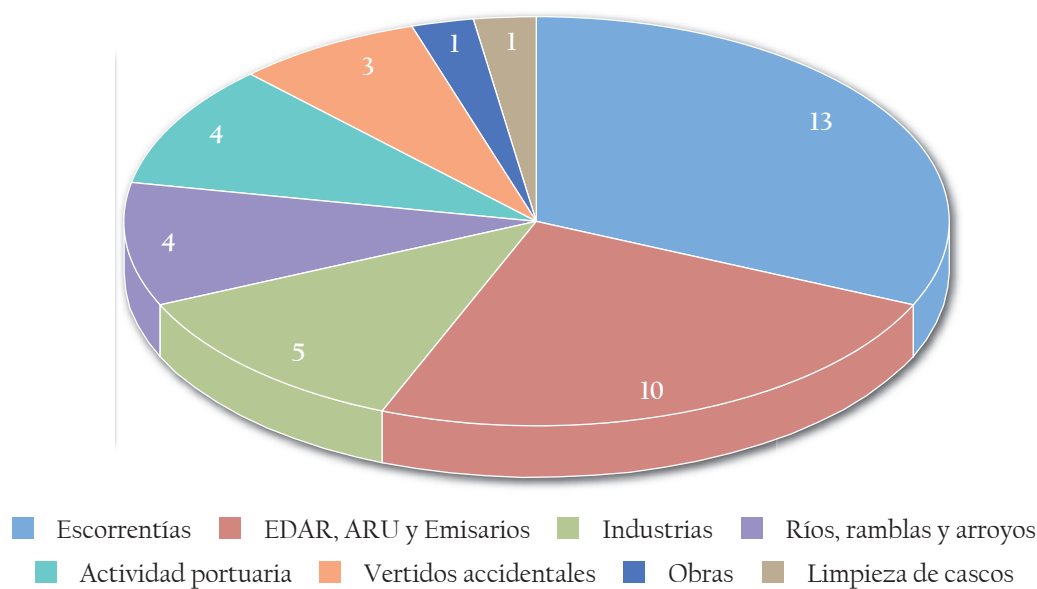


Ilustración 72

Las medidas que implanta la Autoridad Portuaria para controlar los vertidos ligados a la actividad del conjunto del puerto, pueden ser administrativas, operativas o técnicas (puntos de limpieza y mantenimientos controlados, mejoras de red de saneamiento, vigilancia operativa, etc.). En particular, se trata de aquellas medidas que de modo expreso estén reflejadas en el plan hidrológico de la cuenca en la que se encuentre el puerto. Entre ellas se han citado las siguientes:

- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Controles de calidad del agua (10)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Planes de vigilancia en obras (8)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Mejoras en medios de limpieza del agua (8)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Mejoras en red de saneamiento (7)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Implantación de ROM 5.1 (5)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Normas y expedientes sancionadores (4)
- Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Mejoras en Carga/Descarga de granel sólido (2)
- Nº Autoridades Portuarias sin informar: 1 (3,6%)

Con todo, de cara a futuras memorias es necesario avanzar en la estandarización de las medidas identificando cuando tienen carácter preventivo, paliativo, o incluso sancionador.

Un aspecto recurrente en la calidad de las aguas son aquellas residuales, que deberán ser recogidas y tratadas. Se entiende que son tratadas cuando viertan a un colector municipal, o cuando viertan a la dársena y cuenten con la correspondiente autorización de vertido.

Medidas frecuentemente adoptadas para mejorar la calidad del agua portuaria y número de Autoridades Portuarias que las tienen implantadas durante 2010

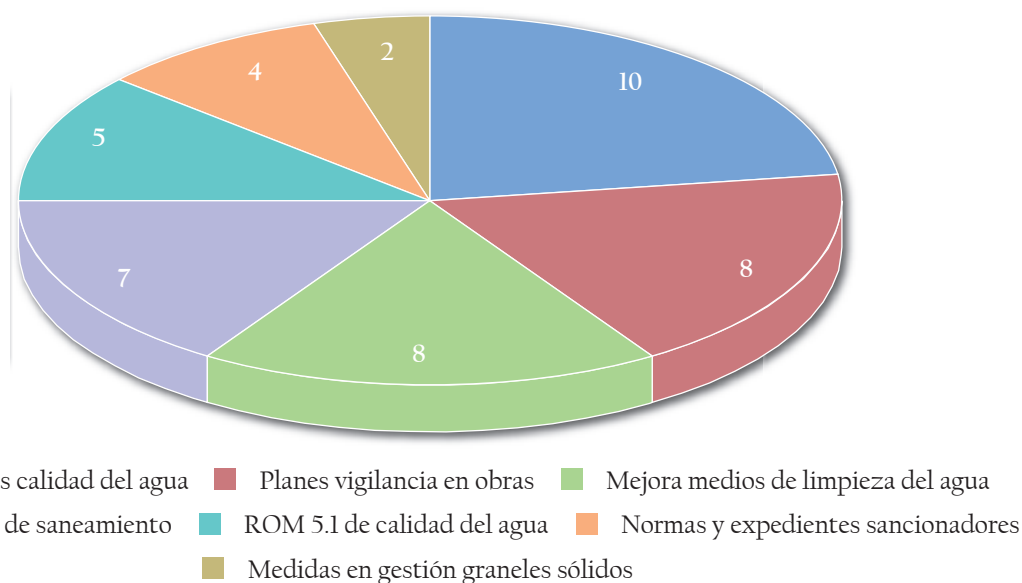


Ilustración 73

Muchas Autoridades Portuarias cuentan con red separativa (pluviales y aguas residuales urbanas ARU), algunas tienen Estaciones de Aguas Residuales (EDAR) propia (Tarragona).

Dentro de las Autoridades Portuarias con red de saneamiento parcial, 6 cuentan ya con más del 75% cubierto por dicha red.

Porcentaje de la superficie de servicio que cuenta con red de aguas residuales

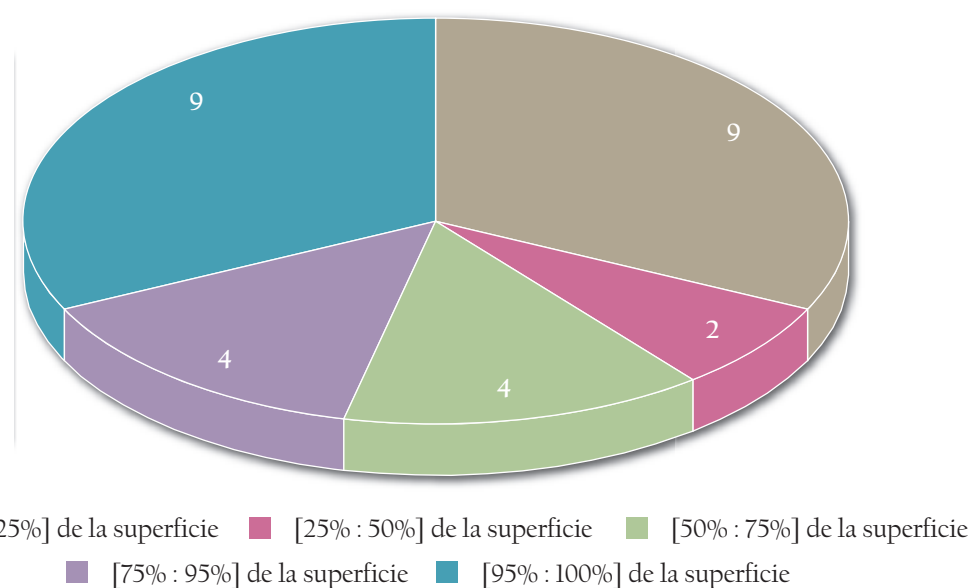


Ilustración 74

Tramos de porcentaje de la superficie cubierta por red de saneamiento	Nº de Autoridades Portuarias
Menor del 25%	9
Entre el 25% y 50%	2
Entre el 50% y 75%	4
Entre el 75% y 95%	4
Entre el 95% y 100%	9

CALIDAD ACÚSTICA⁵⁷

Entre los principales focos (puntuales y difusos) del puerto, que generan emisiones acústicas significativas se han identificado los siguientes:

- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Tráfico rodado (10)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Carga/descarga (7)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Buques (6)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Obras (5)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Industria/Concesiones (2)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Mov. Contenedores (2)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Maquinaria portuaria (1)
- ❑ Nº de Autoridades Portuarias que aluden a Locales ocio (1)
- ❑ Autoridades Portuarias sin informar: 4 (14,3%)



Medidor de emisiones acústicas

⁵⁷ **A_18** Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.

A_19 Número de quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria. Disponibilidad de un sistema de gestión sistematizada de quejas.

A_20 Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.

Focos de emisión acústica. Número de Autoridades Portuarias que los consideran significativos

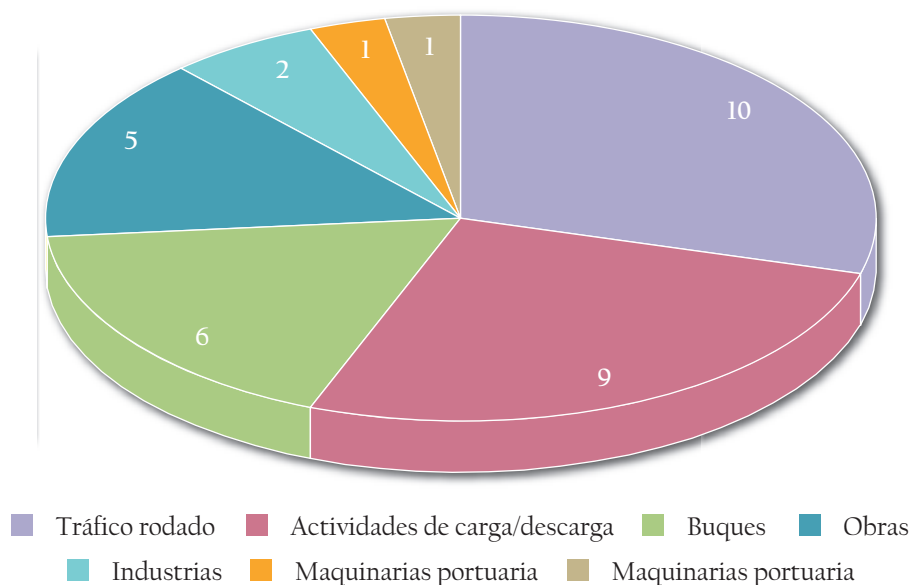


Ilustración 75

En relación con lo anterior, las quejas o denuncias registradas por la Autoridad Portuaria en el año 2010, realizadas por grupos de interés del puerto (comunidad portuaria, núcleos urbanos, administraciones, etc.), relativas a emisiones acústicas procedentes de la actividad portuaria, se registran como sigue:

□ Nº Autoridades Portuarias con alguna queja	9 (28,6%)
□ Nº Autoridades Portuarias sin quejas	18 (64,3%)
□ Nº Autoridades Portuarias sin informar	1 (3,6%)

Porcentaje de Autoridades Portuarias que han recibido quejas durante 2010 por emisiones acústicas procedentes de la actividad del puerto

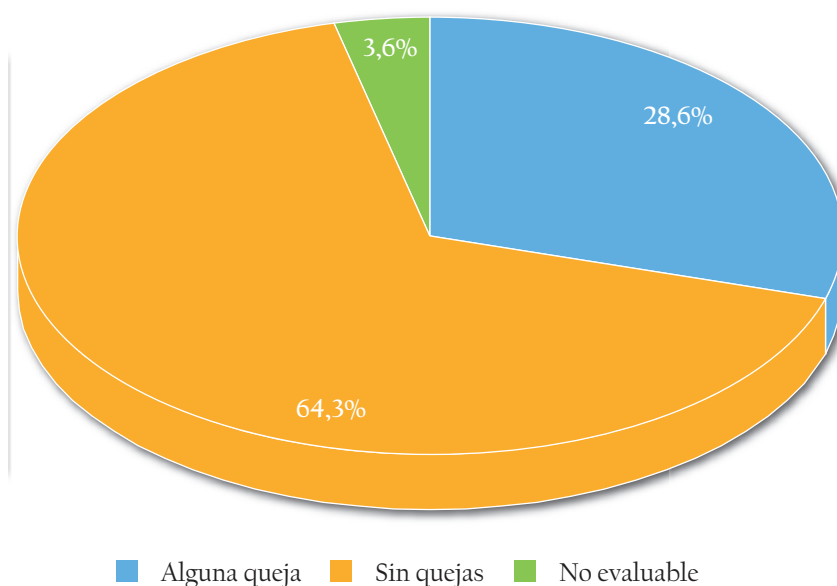


Ilustración 76

Como se ha comentado, la mayoría de las Autoridades Portuarias tienen un sistema de presentación de quejas de quejas, las cuales en muchos casos pueden gestionarse vía Internet.

Por otro lado, en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica, la situación en 2010 es la siguiente:

□ Nº Autoridades Portuarias con mapa	5 (18%)
□ Nº Autoridades Portuarias sin mapa	15 (54%)
□ Nº Autoridades Portuarias sin informar	8 (28%)

Porcentaje de Autoridades Portuarias que han elaborado mapas de ruido

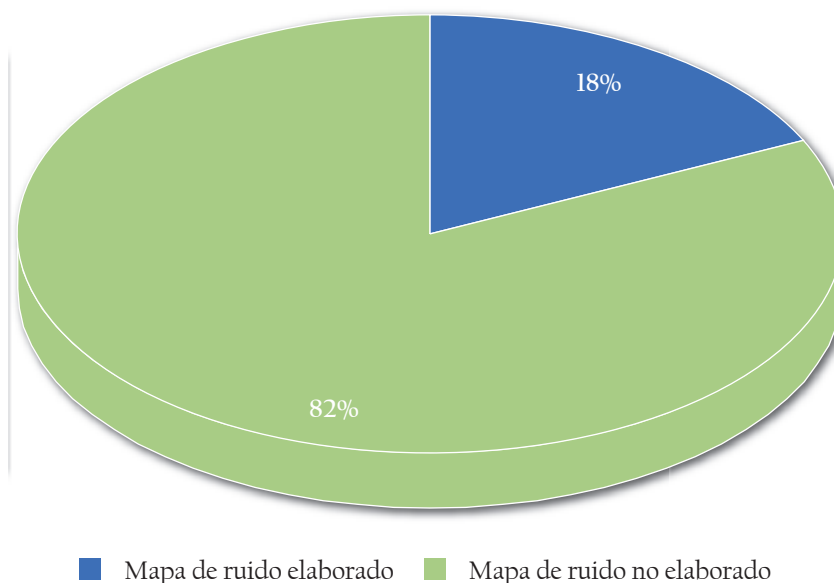


Ilustración 77

Hay que aclarar no obstante que entre las Autoridades Portuarias sin mapa, se han identificado 6 que lo tienen previsto o en ejecución, y 4 han realizado algún estudio de ruido.

Cabe recordar también que el marco legal vigente no obliga a las Autoridades Portuarias a realizar mapas de ruido, aunque es conveniente proceder a su elaboración a fin de evitar que la distribución de los niveles sonoros les venga impuestos desde otra administración.

GESTIÓN DE RESIDUOS⁵⁸

El porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos es muy variable, si bien se detecta una tendencia por parte de la mayoría de las Autoridades Portuarias para lograr aumentar este tipo de actividad.

⁵⁸ **A_22** Porcentaje de los residuos generados por la Autoridad Portuaria, que son segregados y valorizados, desglosados por tipo de residuos. (tonelada tipo de residuo valorizado / tonelada residuos totales recogidos) x 100).

A_23 Descripción sintética de las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro de puerto, tales como actividades pesqueras (artes de pesca, embalajes), movimiento de graneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria, o lodos de fosas sépticas, entre otros.

A_24 Iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria. Existencia de puntos limpios, programas de recogida de residuos, programas de valorización, etc.

Porcentaje de residuos generados por la Autoridad Portuaria que son valorizados	Nº de Autoridades Portuarias
Entre el 75% y 100%	9
Entre el 50% y 75%	2
Entre el 25% y 50%	4
Menos del 25%	4

Porcentaje de residuos no peligrosos generados por las Autoridades Portuarias que son valorizados

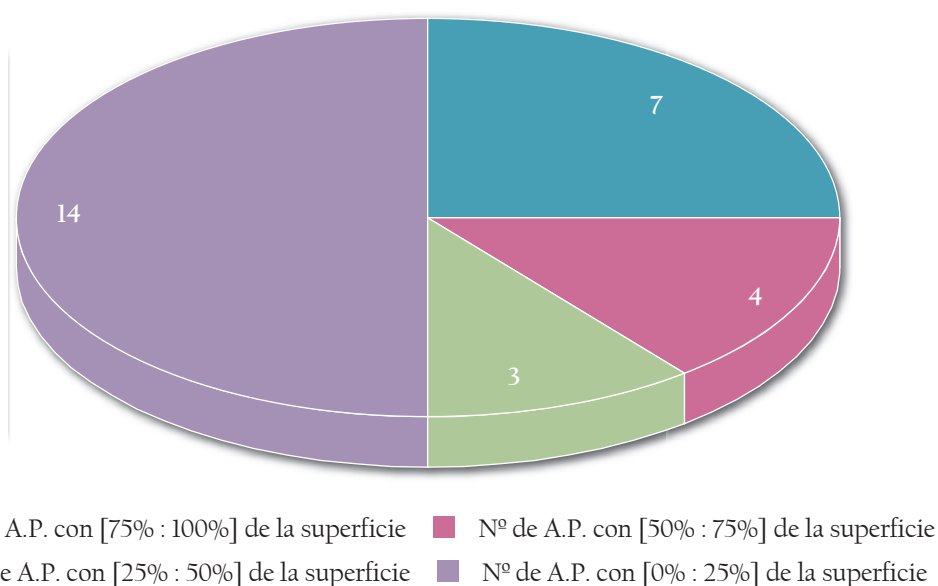


Ilustración 78

Entre las principales actividades o fuentes de generación de residuos dentro del puerto, destacan:

- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Oficinas y talleres (14)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Limpieza/barreduras (10)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Residuos Sólidos Urbanos/Rec. Selectiva (8)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Pesca (6)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Limpieza de Lámina de agua (3)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Concesiones (2)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Bares/Ocio (2)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Vertidos accidentales (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Redes/Comercio (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que aluden a Desmantelamientos (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias sin informar: 2 (7,1%)

La gestión de los residuos relacionados con los diferentes anexos del Convenio Marpol son crecientes en el tiempo, debido a los incrementos del tráfico de buques y en el futuro al estímulo de este tipo de actividad recogido en la actual Ley de Puertos.

Principales fuentes de residuos en los puertos y número de Autoridades Portuarias que las consideran significativas en su gestión

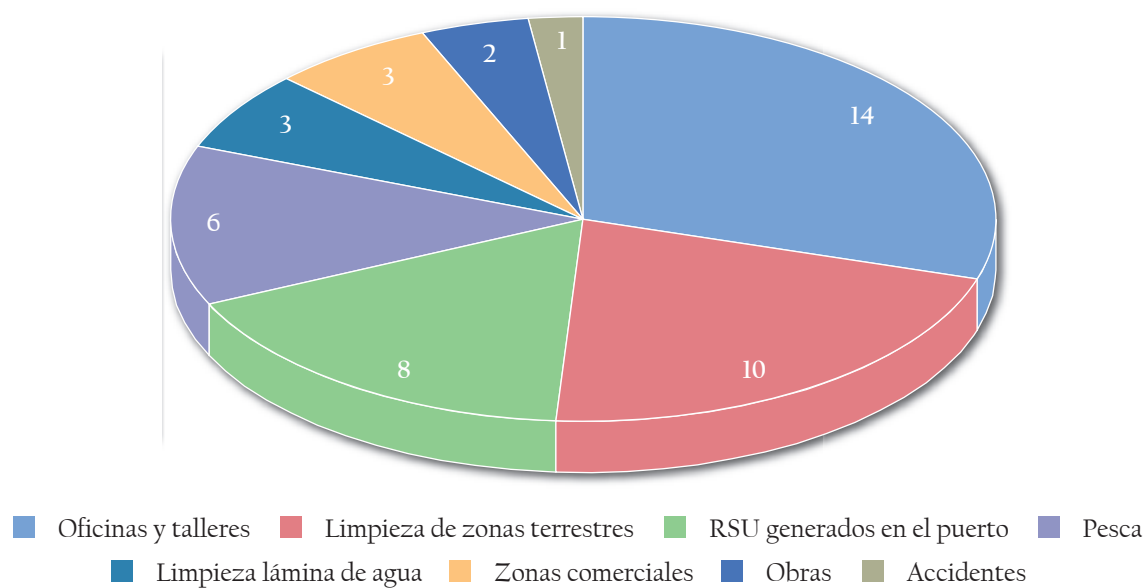


Ilustración 79

Evolución del volumen de residuos MARPOL Anexos I y V recogidos en el conjunto de Autoridades Portuarias

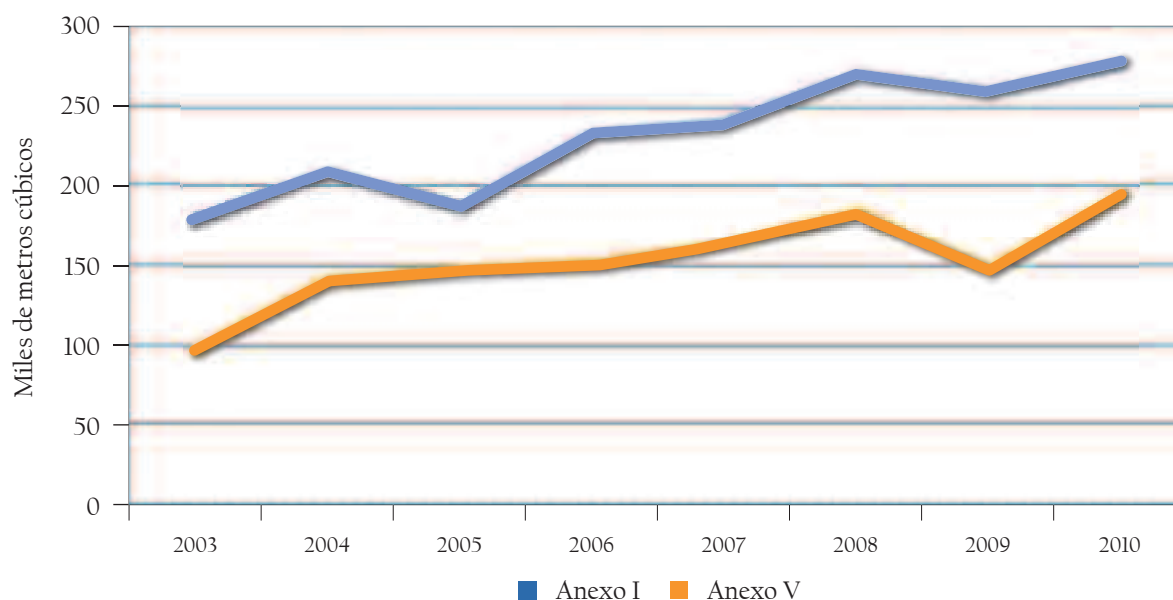


Ilustración 80

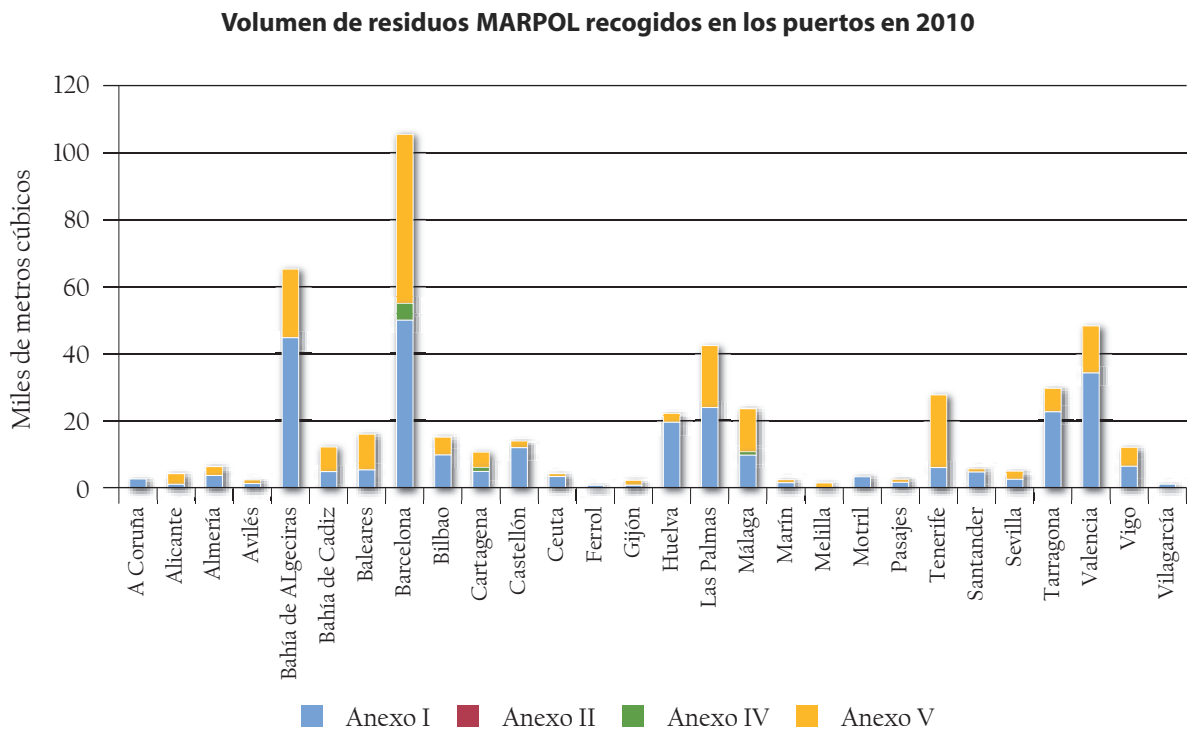


Ilustración 81

Entre las iniciativas promovidas por la Autoridad Portuaria para mejorar la gestión de residuos de la comunidad portuaria, destacan las siguientes:

- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Punto Limpio (15)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Recogida selectiva (11)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Planes de gestión (8)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Guía B.P./Normas/Recom. (4)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Campañas sensibilización (4)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Centros de transferencia (2)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Compostadores/secado RSU (2)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Bonificaciones (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias con Sin especificar (1)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias sin informar: 0

Medidas frecuentemente adoptadas para contribuir a una mejor gestión de los residuos generados en el puerto y número de Autoridades Portuarias que las tienen implantadas

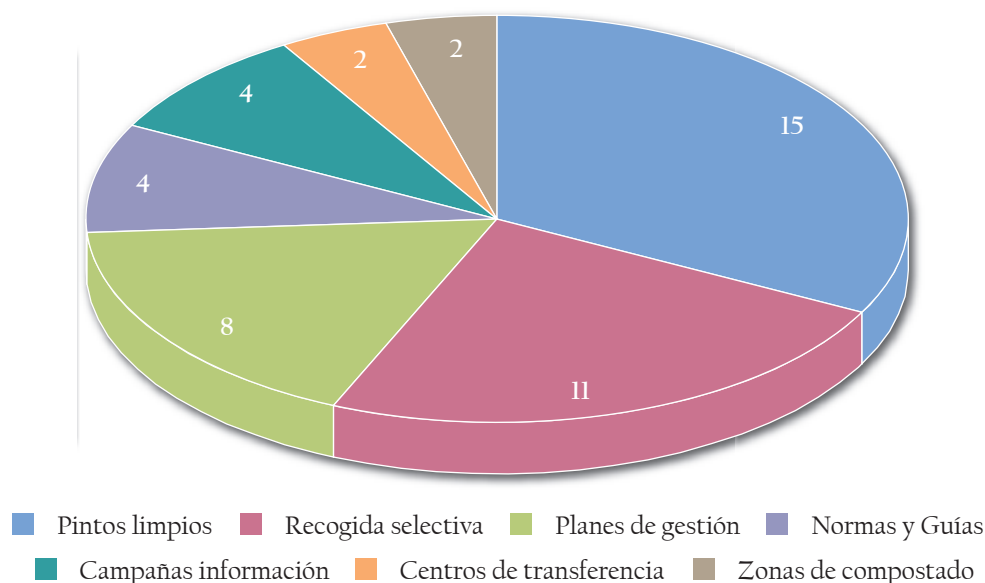


Ilustración 82

ECOEficiencia⁵⁹

El 60% del suelo portuario es ocupado por instalaciones que son activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización. Permanece pues un porcentaje alto de suelo no utilizado.

PORCENTAJE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE OCUPADA POR INSTALACIONES ACTIVAS. VALORES ESTADÍSTICOS CALCULADOS PARA EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO (muestra: 21 A.P. de 28. Datos procedentes de las memorias de sostenibilidad)				
Valor Medio	Mediana	Desviación Típica	Valor Mínimo	Valor Máximo
60%	62%	22%	18%	93%

No obstante, este indicador ha planteado problemas de computo, por lo que es necesario trabajar en su estandarización.

En lo que se refiere al **consumo de agua** por parte de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, hay que resaltar que los consumos unitarios (m^3/m^2) tienen mucha dispersión, oscilando desde el 1,12 de Vigo al 0,088 de Sevilla. La media es de $0,154 m^3/m^2$.

⁵⁹ **A_29** Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.

A_30 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de agua de la Autoridad Portuaria, expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de superficie de la zona de servicio, indicando si la gestión de la red recae en la Autoridad Portuaria o está externalizada.

A_32 Evolución, al menos en los últimos tres años, del consumo anual total de energía eléctrica en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como kwh totales y como kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio.

Distribución del ratio (superficie activa/superficie de servicio) para el conjunto del sistema portuario en 2010 (Muestra: 21 A.P. de 28)

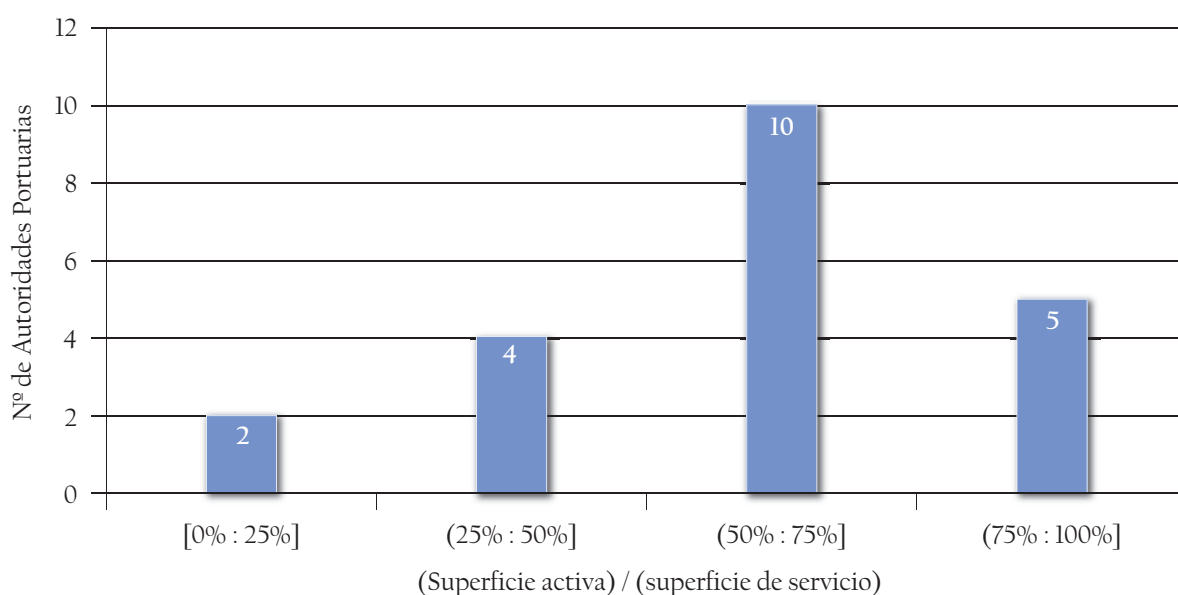


Ilustración 83

CONSUMO DE AGUA DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EXPRESADOS COMO M ³ POR M ² DE ZONA DE SERVICIO. VALORES ESTADÍSTICOS CALCULADOS PARA EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO (muestra: 24 A.P. de 28. Datos procedentes de las memorias de sostenibilidad)				
Valor Medio	Mediana	Desviación Típica	Valor Mínimo	Valor Máximo
0,09 m ³ /m ²	0,04 m ³ /m ²	0,04 m ³ /m ²	0,01 m ³ /m ²	0,39 m ³ /m ²

Distribución del consumo del consumo de agua por unidad de superficie en el sistema portuario en 2010 (Muestra: 24 A.P. de 28)

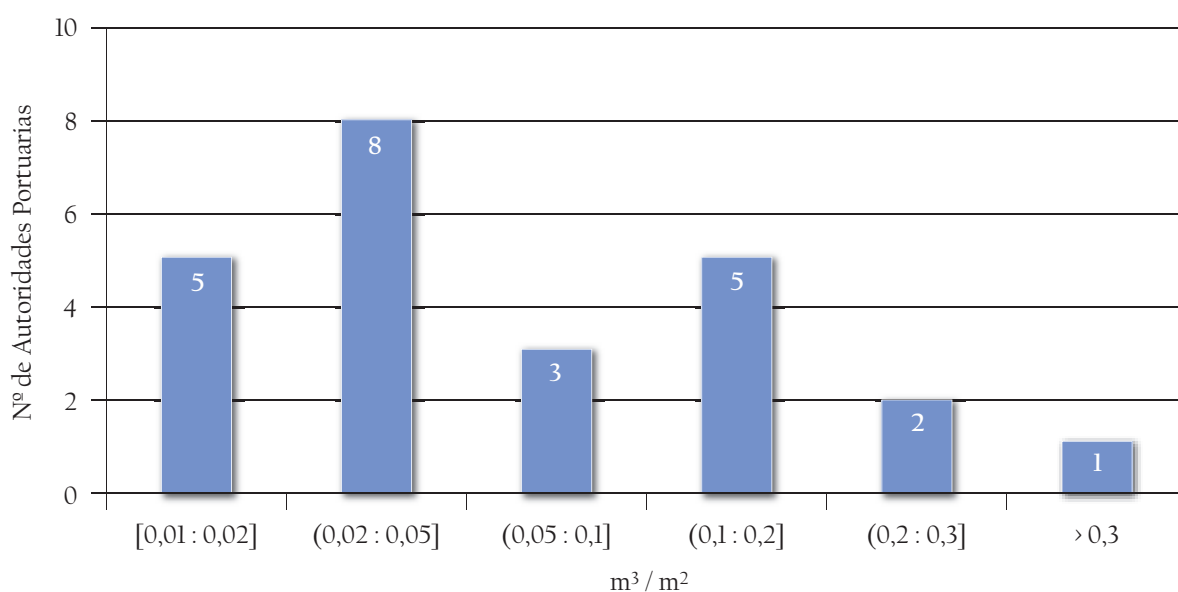


Ilustración 84

Por su parte, en materia de consumo de energía eléctrica, el total en instalaciones de la Autoridad Portuaria y alumbrado de zonas de servicio común, expresado como Kwh totales por metro cuadrado de zona de servicio, oscila en torno a 2,7 Kwh/m². La mayoría de las Autoridades Portuarias tienen unos rendimientos energéticos de entre 1,5 y 10 Kwh/m² aproximadamente.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS EXPRESADOS COMO Kwh POR M ² DE ZONA DE SERVICIO. VALORES ESTADÍSTICOS CALCULADOS PARA EL CONJUNTO DEL SISTEMA PORTUARIO (muestra: 24 A.P. de 28)				
Valor Medio	Mediana	Desviación Típica	Valor Mínimo	Valor Máximo
2,7 Kwh/m ²	1,5 Kwh/m ²	2,7 Kwh/m ²	0,2 Kwh/m ²	12 Kwh/m ²

Distribución del consumo de energía eléctrica por unidad de superficie en el sistema portuario en 2010 (Muestra: 23 A.P. de 28)

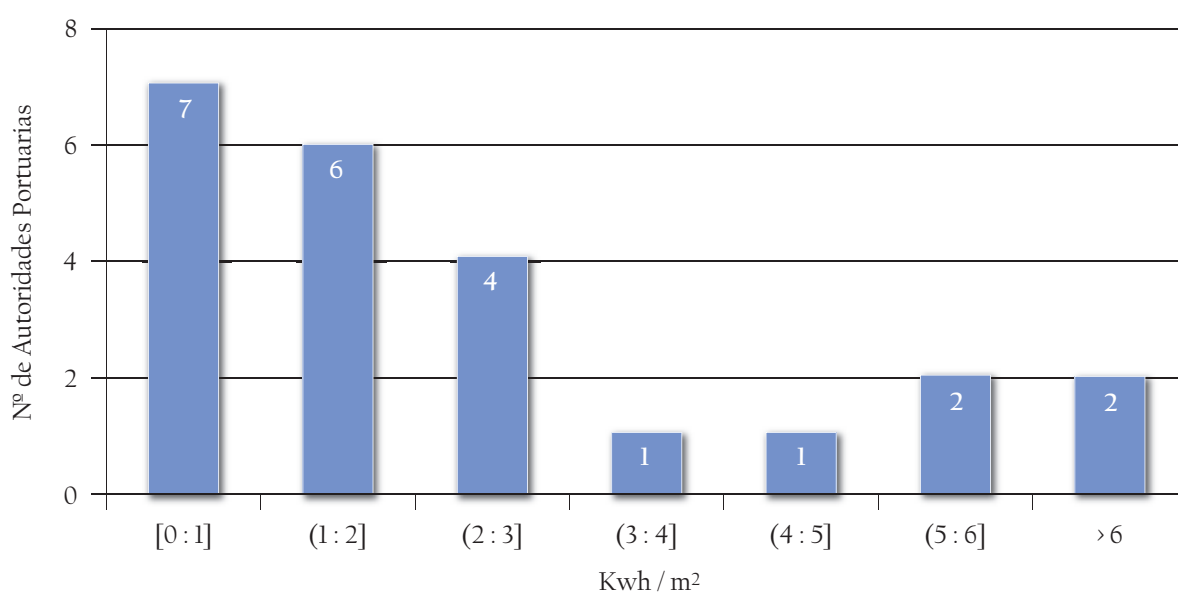


Ilustración 85

Por su parte, el consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio, la mayoría arrojan un consumo del orden de 10⁻⁵ Kwh/m², aunque en este caso es preciso aclarar el destino de los consumos.

- ❑ Nº Autoridades Portuarias que informan consumos unitarios 18 (64,3%)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias que informan solo consumos totales 5 (17,9%)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias sin cuantificar 3 (10,7%)
- ❑ Nº Autoridades Portuarias sin informar: 2 (7,1%)
- ❑ Autoridades Portuarias que informan de años anteriores al 2010: 10 (35,7%)

COMUNIDAD PORTUARIA⁶⁰

Gran parte de las Autoridades Portuarias establecen condiciones o exigencias sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

Con carácter general, de las Memorias de Sostenibilidad de las Autoridades Portuarias correspondientes al año 2010 se desprende los siguientes datos:

- | | |
|---|-----|
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con obligaciones en pliegos | (9) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con condiciones específicas | (8) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con S.G.A. | (6) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con Guía B.P./Ordenanzas/Normas | (4) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con Gestión residuos | (2) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con Planes contingencias | (1) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias con Planes formación | (1) |
| ❑ Nº Autoridades Portuarias sin informar: 1 (3,6%) | |

Entre las condiciones específicas se incluyen ciertas exigencias impuestas para concesiones tales como las relativas a emisiones, operaciones portuarias, análisis de suelos, etc.

⁶⁰ **A_34** Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.

A_35 Nivel de implantación de sistemas de gestión ambiental en instalaciones portuarias, expresado como número total y porcentaje de terminales marítimas de mercancías y de estaciones marítimas de pasajeros en régimen de concesión o autorización, y de empresas con licencia o autorización para prestar servicios portuarios o comerciales, que dispongan de acreditación EMAS o que estén certificadas según la norma ISO 14001:2004 con un alcance que cubra "todos los aspectos ambientales ligados al desarrollo de su actividad".

