013

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

013

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD

Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

ÍNDICE

Mensaje del Presidente 6
Carta de la Directora 8
1. LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA 10
1.1. Misión, visión y valores 11
1.2. Perfil institucional 12
1.3. Forma Jurídica de la APM 13
1.3.1. Marco de competencias 13
1.3.2. Mecanismos de financiación 13
1.4. Gobierno de la APM 14
1.4.1. Consejo de Administración 14
1.4.2. Presidente 16
1.4.3. Directora 16
1.4.4. Consejo de navegación y puerto 16
1.4.5. Comité de Dirección 17
1.4.6. Otros Comités secotriales de apoyo al Consejo de Administración 17
1.4.7. Sistemas de gestión y apoyo a la toma de decisiones 18
1.5. Servicios 19
1.5.1. Gestión, prestación y control de servicios 19
1.5.2. Explotación del dominio público portuario 20
1.5.3. Calidad de los servicios 21
1.6. Infraestructuras 23
1.6.1. Características técnicas 23
1.6.2. Nuevos desarrollos 26
1.6.3. Otras actuaciones en materia de adecuación y mejora de infraestructuras 27
1.7. Mercados servidos 29
1.7.1. Estadísticas de tráfico portuario 29
1.7.2. Hinterland y Foreland del Puerto de Melilla 32
1.8. Promoción comercial 32
2. COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE 34
2.1. Comunicación institucional 35
2.1.1. Grupos de interés identificados 35
2.1.2. Esquema de comunicación y participación de los Grupos de Interés 36
2.1.3. Principales inquietudes y preocupaciones de los Grupos de Interés 36
2.1.4. Proyectos de coordinación y colaboración con otras Administraciones 38
2.1.5. Asociaciones a las que pertenece la Autoridad Portuaria 39
2.2. Compromiso institucional 40
2.2.1. Comunicación y prestación de servicios telemáticos 40
2.2.2. Proyectos de I+D+i 41
2.2.3. Iniciativas sociales y culturales 41
2.2.4. Interfaz Puerto-Ciudad 42
3. HITOS 2013 Y RETOS 2014 44
3.1. Hechos destacados de 2013 45
3.1.1. Cifras económicas 45
3.1.2. Evaluación del tráfico portuario 45
3.1.3. Infraestructuras y espacios portuarios 45
3.1.4. Protección ambiental 46
3.1.5. Protección y seguridad 47
3.1.6. Proyectos de comunicación y prestación de servicios 49
3.1.7. Responsabilidad Social Corporativa 49
3.2. Retos futuros 50
4. AVANZANDO HACIA LA AUTOSUFICIENCIA ECONÓMICA 52
4.1. Situación económica y financiera 54
4.2. Nivel y estructura de las inversiones 56
4.3. Negocios y Servicios 56
4.4. Valor generado y productividad 58
4.4. Impacto económico en el entorno social 59

5. LAS PERSONAS, NUESTRO PRINCIPAL ACTIVO 60
5.1. Empleo en la Autoridad Portuaria 62
5.1.1. Número de trabajadores de la Autoridad Portuaria 62
5.1.2. Estabilidad laboral 62
5.1.3. Relaciones laborales 64
5.1.4. Retribución y acción social 64
5.1.5. Comunicación interna y participación de los trabajadores 65
5.2. Sistema de Gestión por Competencias 66
5.2.1. Selección, evaluación y promoción 66
5.2.2. Formación 66
5.2.3. Desarrollo profesional 68
5.3. Estructura de la plantilla y equidad 69
5.3.1. Mujeres sobre el total de trabajadores y no adscritas a Convenio 69
5.3.2. Edad de los trabajadores 69
5.4. El compromiso con la Seguridad y Salud en el Trabajo 70
5.4.1. Seguridad y salud laboral en la APM 71
5.4.2. Formación en seguridad y salud laboral 73
5.5. Empleo y Seguridad en el Trabajo en la Comunidad Portuaria 74
5.5.1. Empleos generados por empresas que operan en el Puerto 74
5.5.2. Condiciones en pliegos de servicios portuarios y concesiones 74
5.5.3. Mecanismos de coordinación en la Comunidad Portuaria 75
5.5.4. Empresas con Sistema de Gestión de SST conforme a OHSAS 75
5.5.5. Acciones formativas dirigidas a la Comunidad Portuaria 75
5.6. Política en sus relaciones con el entorno social 75
6. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL 76
6.1. Estrategia de sostenibilidad ambiental 77
6.2. Ecoeficiencia 80
6.2.1. Consumo de recursos naturales 80
6.3. Gestión de residuos 83
6.3.1. Residuos no peligrosos 83
6.3.2. Residuos peligrosos 83
6.3.3. Residuos MARPOL 86
6.4. Calidad Ambiental 86
6.4.1. Calidad del agua 86
6.4.2. Calidad del aire 88
6.2.3. Contaminación acústica 89
6.5. Formación medioambiental 90
6.6. Biodiversidad 90
6.6.1. Descripción de zonas con alguna figura de protección 90
6.6.2. Comprometidos con la protección de la biodiversidad 92
6.7. Gastos e inversiones ambientales 93
6.7.1. Gastos e inversiones asociados a los SGA 93
6.7.2. Gastos e inversiones asociados a monitorización y caracterización ambiental 93
6.7.3. Gastos e inversiones asociados a la limpieza de las zonas comunes 93
6.8. Comunidad Portuaria 94
6.8.1. Condiciones ambientales en pliegos de prescripciones particulares y en títulos de concesiones y autorizaciones 94
6.8.2. Empresas que operan en el Puerto y cuentan con SGA 94
7. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA 96
7.1. Protección 97
7.2. Seguridad 98
7.2.1. Inversiones en seguridad y salud 99
8. SOBRE EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE ESTA MEMORIA 100
9. CONSULTAS E INFORMACIÓN ADICIONAL 104
10. GLOSARIOS DE TÉRMINOS 106
11. ÍNDICE DE INDICADORES PROPUESTOS POR PPEE Y GRI 110

MENSAJE DEL PRESIDENTE

D. ARTURO ESTEBAN ALBERT

Me complace presentar, por cuarto año consecutivo, la Memoria de Sostenibilidad de la institución a la que represento. Este documento informa públicamente sobre los principios, acciones y resultados de la Autoridad Portuaria de Melilla en relación a su compromiso de desarrollo sostenible.

Este compromiso quedó irreversiblemente impregnado en la política estratégica de esta entidad con la aprobación del Plan Estratégico de la misma en 2012, conforme al cual, constituyen sus principios de acción la plena integración de los aspectos ambientales y sociales en la estructura de la institución, así como el desarrollo de un modelo de gestión basado en criterios de sostenibilidad.

El Puerto de Melilla ha sido, desde sus inicios, testigo de la multiculturalidad y de la convivencia entre los ciudadanos melillenses y sus visitantes. La historia de Melilla se encuentra vinculada estrechamente a la historia de su Puerto y juntos han propiciado el desarrollo social y económico de la Ciudad.

En el ámbito portuario, se dibuja una línea de crecimiento en el horizonte. En los últimos ejercicios, los resultados del Puerto de Melilla se han superado año tras año, tanto en relación a parámetros económicos como de tráfico portuario.

No obstante, la economía melillense ha decrecido un 0,3% en el último ejercicio. La Autoridad Portuaria orienta sus líneas de acción en potenciar la actividad marítima y en obtener el máximo rendimiento de sus recursos, con el fin de que este desarrollo se refleje en la economía de la Ciudad. Conforme a esta perspectiva, Melilla precisa de un Puerto fuerte y estable, que desarrolle una gestión responsable de sus recursos y mantenga un crecimiento sólido y continuado.

Pero este crecimiento se ve amenazado por la limitación de las infraestructuras portuarias, que condiciona el interés por este Puerto por parte de inversores vinculados al comercio marítimo.

Esta circunstancia, compartida por operadores y entidades del sector, ha inspirado a la Autoridad Portuaria a proyectar un ambicioso proceso de expansión y ampliación del Puerto, que atraerá a importantes inversores del mapa logístico mundial que impulsarán el progreso en su entorno y la creación de empleo tanto durante su ejecución, como durante la posterior explotación de las nuevas instalaciones. Por otra parte, la nueva ordenación de los espacios y usos portuarios planificada, permitirá agrupar la operativa industrial y comercial que se desarrolla en éste, alejándola del ámbito urbano y mejorando, por consiguiente, el bienestar y la seguridad de la población.

En definitiva, el fin al que aspira la Autoridad Portuaria con esta inversión es situar a Melilla en una posición de referencia en el mercado internacional del transbordo de contenedores, que estimule el desarrollo económico, social y cultural de la Ciudad y las expectativas de futuro de sus ciudadanos.

CARTA DE LA DIRECTORA

DÑA. PILAR PARRA SERRANO

Como directora del Puerto de Melilla, me enorgullece presentar los excelentes resultados alcanzados en el 2013, gracias al esfuerzo y dedicación de los trabajadores de esta Entidad y cuantas empresas e instituciones han contribuido a ello.

Un año más, se han cumplido e incluso superado las expectativas de crecimiento formuladas a cierre del ejercicio anterior, no sólo a nivel de tráficos sino también de optimización de recursos.

De acuerdo al marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal, la gestión económica del Puerto de Melilla debe garantizar la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tiene asignados, partiendo del principio de autosuficiencia económica.

En los últimos ejercicios, los magníficos resultados económicos alcanzados por la Autoridad Portuaria, la han convertido en una institución solvente y estable, con un estado económico y financiero sólido que ofrece confianza a clientes, proveedores, entidades financieras y potenciales inversores.

El mapa económico dibujado por la Autoridad Portuaria en 2013 se ha caracterizado por el mantenimiento de la política de austeridad, la reducción de la carga financiera y el incremento de la rentabilidad anual, circunstancias que ponen de relieve la línea seguida hacia el equilibrio presupuestario. Cifra que ilustra esta situación es por ejemplo, el incremento del 32,5% de la rentabilidad anual o los doce millones de euros de tesorería generados.

Esta situación ha estado favorecida por el mantenimiento del tráfico portuario en cotas máximas. De hecho, en el ejercicio 2013 el volumen de mercancías manipuladas en el Puerto de Melilla ha registrado un nuevo récord histórico, alcanzando las 989.400 toneladas. Sin embargo, los datos reflejan una cierta desaceleración del crecimiento experimentado en los últimos años.

Este hecho se atribuye al decrecimiento sufrido por el tráfico de mercancía a granel, con un descenso especialmente acusado del granel sólido. Este tráfico se ha transformado en cierta medida en mercancía general, formato que ha experimentado este ejercicio un nuevo crecimiento. Cabe mencionar igualmente la tendencia al alza del volumen de contenedores manipulados en las instalaciones portuarias, incrementado en algo más de un 6% respecto al ejercicio anterior.

Por otra parte, las cifras de pasajeros embarcados y desembarcados en Puerto se mueven en torno a las del ejercicio anterior, aunque con valores ligeramente inferiores. No obstante, cabe tener presente que 2012 protagonizó el incremento del tráfico de pasajeros más alto de la historia reciente de este Puerto.

Digno de mencionar resulta el excelente comportamiento que manifiesta el tránsito de cruceros, fruto de la apuesta efectuada por la Autoridad Portuaria por este tráfico, en beneficio principalmente de la Ciudad de Melilla. Acciones como la bonificación aplicada a las tasas repercutibles a cruceros o las iniciativas de promoción comercial han obtenido como resultado un 36% de incremento del número de pasajeros entrados en Puerto respecto a 2012.

Pero el futuro del Puerto de Melilla y el desarrollo de su potencial de crecimiento están supeditados a la materialización del proyecto de ampliación del mismo, ya que en estos momentos ponen freno a sus posibilidades de expansión sus limitaciones en cuanto a la superficie disponible. De hecho, conforme a las previsiones efectuadas, la superficie portuaria disponible no tendrá capacidad para absorber la demanda estimada para los próximos años.

De forma adicional, este proyecto reportará beneficios colaterales a la ciudadanía, ya que permitirá mejorar las condiciones de seguridad mediante la reubicación de instalaciones de alto riesgo en estos momentos integradas en el entorno urbano, o la creación de espacios disponibles para albergar instalaciones industriales o logísticas de los que la Ciudad es deficitaria.

La Autoridad Portuaria lleva años preparándose para dar este salto cualitativo y cuantitativo en la explotación de los recursos portuarios, cuya materialización se dibuja en un horizonte ya cercano. No obstante, ésta aspira a abordar esta iniciativa con el debido consenso con sus grupos de interés.

La Autoridad portuaria es consciente de la presencia de una especie protegida, la *Patella ferruginea*, en la zona tras años de estudio sobre esta especie en colaboración con la Universidad de Granada. Por ello, y desde el convencimiento de la irrefutable necesidad de conciliar desarrollo con protección ambiental, la Autoridad Portuaria está en condiciones de defender que la población de *Patella ferruginea* en el entorno del Puerto de Melilla no se encuentra en riesgo por la presencia de infraestructuras portuarias ni por la actividad que se desarrolla en ellas. Por el contrario, el hábitat natural de esta especie se sitúa en superficies rocosas como las que ofrecen las escolleras portuarias.

En 2013 se ha producido otro hito de relevancia en relación a este asunto, con el otorgamiento de exención de trámite ambiental del Plan Director de Infraestructuras Portuarias y del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, por las administraciones ambientales estatal y local respectivamente. Estas exenciones, que han sido debidamente motivadas y justificadas, abren la puerta a la ampliación, permitiendo acometer cuanto antes el proceso de evaluación ambiental del proyecto de ejecución, que definitivamente despejará cualquier duda en relación al desarrollo de esta iniciativa evitando cualquier eventual afección sobre los recursos naturales de la zona en general y sobre esta especie en particular.

La Autoridad Portuaria de Melilla defiende a todos los niveles que desarrollo y protección ambiental forman un tándem que no es posible disociar. Decisiones adoptadas por otras instituciones avalan esta teoría, como la adjudicación de fondos de la Unión Europea bajo el marco de la Red Transeuropea de Transporte (Ten-T), para el desarrollo de una herramienta de normalización para la aplicación de medidas preventivas y compensatorias mitigadoras del daño al medio ambiente por la actividad portuaria (proyecto NEREIDAS). Mediante esta iniciativa, esta Autoridad Portuaria se ha convertido en la entidad pionera en el desarrollo de un proyecto de la Red Transeuropea de Transporte no destinado a infraestructuras sino a actuaciones ambientales.

Respecto al capítulo de inversiones, en 2013 se ha ejecutado la totalidad de la inversión prevista, destinada a obras de diversa naturaleza, importe que ha ascendido a más de cuatro millones de euros. La mayoría de estas obras han tenido una clara vocación social, con el fin de mejorar la interfaz Puerto-Ciudad y el bienestar de los ciudadanos.

Cabe mencionar el proceso de licitación de los trabajos de construcción de una pasarela para comunicar el muelle Espigón con la Estación Marítima y mejorar por consiguiente las condiciones de embarque y desembarque; acción que producirá un impacto directo en la calidad del servicio prestado y en la satisfacción de los usuarios.

Parte de estas actuaciones pueden ser cofinanciadas por la Unión Europea en el marco del Programa Operativo FEDER de Cooperación Transfronteriza. La Ciudad de Melilla, junto con Ceuta, constituye la única frontera terrestre entre Europa y el Magreb. Este hecho le confiere unas singularidades que puede convertir en oportunidades. De este modo, la Autoridad Portuaria ha establecido relaciones institucionales con entidades del Norte de Marruecos con el propósito de hallar sinergias y converger en objetivos comunes que desarrollar en un marco de estrecha colaboración. Fruto de esta colaboración ha resultado la adjudicación de 720.333 € para proyectos de mejora de infraestructuras de transporte, a cargo de la dotación asignada por la Unión Europea a proyectos transfronterizos.

El reto al que me enfrento en 2014 como directora de la Autoridad Portuaria consiste en promover el desarrollo económico y social del Puerto de Melilla, de la Comunidad Portuaria y de la Ciudad en general, superando las limitaciones que imponen las obligaciones de austeridad económica y reducción del déficit, y desde el riguroso sometimiento a los principios que integran la política estratégica de esta institución: responsabilidad social corporativa, integración Puerto-Ciudad y protección de la biodiversidad y del patrimonio natural.

01 LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

> La Autoridad Portuaria cumple su cometido bajo criterios de sostenibilidad económica, social y ambiental, conjugando la eficacia empresarial y la contribución al interés GENERAL.

La Autoridad Portuaria de Melilla en un organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios, adscrito al Ministerio de Fomento del Gobierno de España. Gestiona los puertos de Melilla y Chafarinas.

1.1. MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

MISIÓN

La Misión de la Autoridad Portuaria de Melilla es gestionar el dominio público portuario y las infraestructuras portuarias creadas al servicio del transporte marítimo, para dar respuesta a las necesidades de clientes y usuarios, así como de la ciudadanía en general, promoviendo su desarrollo socioeconómico.

VISIÓN

La Autoridad Portuaria aspira a situar el Puerto de Melilla en una posición de referencia para los operadores logísticos de ámbito internacional, en un marco de colaboración con la Comunidad Portuaria, sostenibilidad y autosuficiencia económica.

VALORES

El desempeño de la Autoridad Portuaria se rige por los siguientes principios rectores de su política estratégica:

- Explotación de los bienes y recursos que gestiona en un marco de eficiencia, rentabilidad y autosuficiencia económica.
- Mantenimiento de un clima de colaboración con otras instituciones o entidades vinculadas al tráfico marítimo, en beneficio del desarrollo de la actividad portuaria.
- Establecimiento o estrechamiento de vínculos con las instituciones de la Ciudad de Melilla, con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y potenciar su crecimiento económico.
- Adopción de las medidas oportunas que garanticen que el Puerto siga siendo un lugar de trabajo seguro, saludable y productivo.
- Acercamiento y establecimiento de canales de comunicación eficaces con sus grupos de interés, con el fin de satisfacer sus necesidades y dar respuesta a sus inquietudes.
- Fomento de la participación privada en la explotación del Puerto, en beneficio de la calidad y la rentabilidad de los servicios prestados y de la distribución de los recursos generados entre los sectores económicos de la Ciudad.
- Orientación al cliente, proporcionando servicios competitivos y de calidad.
- Protección del entorno natural y de las condiciones ambientales de su entorno.

Estos principios son conocidos y asumidos por todos los miembros de la Organización.

1.2. PERFIL INSTITUCIONAL

Nombre: AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA
Forma Jurídica: Entidad de derecho público dependiente de Puertos del Estado, adscrito al Ministerio de Fomento.
CIF: Q-296700-3A
Instalaciones que gestiona: Puertos de Melilla y Chafarinas, así como los faros de Melilla, Peñón de Vélez e Isabel II en las Islas Chafarinas.
Localización geográfica: Parte oriental del Cabo de Tres Forcas, extremo oriental del Estrecho de Gibraltar.
Dirección: Avda. de la Marina Española, nº4. 52001, Melilla.
URL: www.puertodemelilla.es
Actividades más representativas:
- Gestión del dominio público marítimo portuario.
- Prestación de servicios generales. Gestión y control de servicios portuarios.
- Ordenación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Número de trabajadores: 99
Importe neto de la cifra de negocio: 10.142.000 €
Normativa específica reguladora: 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.

El Puerto de Melilla se ubica en el extremo oriental del Estrecho de Gibraltar y disfruta de una localización privilegiada por su proximidad a los principales corredores de comercio este-oeste, lo que le proporciona un elevado potencial para servir a los mercados del Mediterráneo Occidental, Norte y Centro de África y Norte de Europa.

1.3. FORMA JURÍDICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

La Autoridad Portuaria de Melilla constituye una entidad de derecho público, conforme al modelo definido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (letra g) del apartado 1 del artículo 2). Depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado.

Ésta cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como plena capacidad de obrar. Ajusta sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en el ejercicio de sus funciones de poder público.

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, las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado rigen su esquema de competencias y funcionamiento.

> La Autoridad Portuaria de Melilla proporciona y gestiona espacios e infraestructuras portuarias básicas con criterios de rentabilidad y eficiencia, promoviendo tanto la actividad económica como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

1.3.1. MARCO DE COMPETENCIAS

Conforme al marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal, corresponden a la Autoridad Portuaria las siguientes competencias:

a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
b) La ordenación de la zona de servicio del Puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del Puerto, y el de las señales marítimas que tenga encomendadas.
d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas adscritas.
e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos asignados.
f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

1.3.2. MECANISMOS DE FINANCIACIÓN

El régimen económico de los puertos de titularidad estatal responde al principio de autosuficiencia económica del sistema portuario en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias, en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

Los recursos económicos que gestiona la Autoridad Portuaria están integrados por:

a) Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
b) Las tasas portuarias.
c) Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
d) Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
e) Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones públicas.
f) Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
g) Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
h) El producto de la aplicación del régimen sancionador.
i) Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
j) Cualquier otro que le sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

1.4. GOBIERNO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

Conforme al artículo 29 del Real Decreto Legislativo 2/2011, los órganos de la Autoridad Portuaria son los siguientes:

- De gobierno: Consejo de Administración y Presidente
- De gestión: Director
- De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto.

1.4.1. CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

El Consejo de Administración rige y administra el Puerto. Entre sus funciones, cabe señalar:

- Establecimiento de normas de gestión y reglas de funcionamiento
- Otorgamiento de concesiones y autorizaciones
- Establecimiento objetivos de gestión
- Autorización de operaciones financieras e inversiones.

Su composición queda regulada por el artículo 30 del Real Decreto Legislativo 2/2011. La designación de los vocales del Consejo de Administración se lleva a cabo a propuesta de las Administraciones Públicas y Entidades y Organismos representados en el mismo.

Los miembros del Consejo disfrutan de las dietas que autoriza el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, pero no perciben retribuciones.

Con el fin de evitar la aparición de conflictos de intereses y tratar de garantizar el correcto desempeño de la Organización, la Autoridad Portuaria de Melilla ha establecido un régimen de incompatibilidades para sus miembros, de manera que su funcionamiento cumpla con los principios e transparencia, ética y responsabilidad pública.

Composición del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Melilla a 31/12/2013:

- Presidente: D. Arturo Esteban Albert
- Vicepresidente: D. José Imbroda Domínguez
- Directora del Puerto: Dña. Mª Pilar Parra Serrano
- Capitanía Marítima, como miembro nato: D. José Miguel Tasende Souto

Vocales:

Ciudad Autónoma de Melilla

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

Representación del Estado

- D. Rafael Marín Fernández
- Dña. Mª Belén Moreno Santana
- D. Fermín Vázquez Contreras
- D. Alfonso González Barrios

Cámara de Comercio

- D. Hamed Maanan Benaisa-Bouji
- D. José Vicente Calabuig Ortuño (suplente)

Confederación de Empresarios de Melilla

- Dña. Margarita López Armendáriz
- D. Enrique Alcoba Ruíz (suplente)

Sindicato CC.OO.

- D. Joaquín Rodríguez Bayón
- D. Francisco Miguel López Fernández (suplente)

Secretario

- D. José Manuel Noguerol Abián
- D. Francisco Narváez López (suplente)

A lo largo del 2013 el Consejo de Administración ha celebrado seis reuniones, en las que sus miembros han adoptado las decisiones oportunas para garantizar el desempeño de la actividad portuaria bajo los criterios de sostenibilidad fijados en su política. Estas reuniones han tenido lugar en las fechas que se muestran a continuación:

CONSEJOS CELEBRADOS EN 2013:
05/03/2013
23/05/2013
24/06/2013
08/10/2013
24/10/2013
18/12/2013

msc
msc
OPDR
OPDR

1.4.2. PRESIDENTE

El Presidente representa a la Autoridad Portuaria y a su Consejo de Administración, ostentando funciones tanto orgánicas como ejecutivas, entre las que se encuentran establecer directrices generales para la gestión de los servicios, velar por el cumplimiento de las normas aplicables, disponer gastos y ordenar mancomunadamente con el Director pagos o movimientos de fondos, etc.

El Presidente es designado por el Órgano Competente de la Ciudad Autónoma, entre personas de reconocida competencia profesional e idoneidad. Percibe sus retribuciones ordinarias, pero como alto cargo, no disfruta de dietas.

1.4.3. DIRECTORA

Como órgano de gestión del Puerto, su Directora desempeña las siguientes funciones:

- Dirección y gestión ordinaria de la entidad y de sus servicios, con arreglo a las directrices generales que reciba de los órganos de gobierno de la Autoridad Portuaria, así como la elevación al Presidente de la propuesta de la estructura orgánica de la entidad.
- Incoación y tramitación de los expedientes administrativos, cuando no esté atribuido expresamente a otro órgano, así como la emisión preceptiva de informe acerca de las autorizaciones y concesiones.
- Elaboración y sometimiento al presidente para su consideración y decisión de los objetivos de gestión y criterios de actuación de la entidad, de los anteproyectos de presupuestos, programa de actuaciones, inversión, financiación y cuentas anuales, así como de las necesidades de personal de la entidad.

La Directora es nombrada por mayoría absoluta del Consejo de Administración, a propuesta del Presidente, seleccionándose entre personas con titulación superior, reconocido prestigio profesional y experiencia de, al menos, cinco años en técnicas y gestión portuaria. Su categoría de alto cargo le permite que perciba sus retribuciones ordinarias, pero no dietas.

1.4.4. CONSEJO DE NAVEGACIÓN Y PUERTO

El Consejo de Navegación y Puerto constituye el órgano de asistencia de la Autoridad Portuaria establecido normativamente (artículo 29 Real Decreto Legislativo 2/2011). En éste pueden estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del Puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Este Consejo se reúne cuando las circunstancias lo hacen necesario o se plantean cuestiones que discutir.

Órganos o entidades representadas en el Consejo de Navegación y Puerto

- **Presidente:** Presidente de la Autoridad Portuaria
- **Vicepresidente:** Capitán Marítimo de Melilla
- **Miembro nato:** Directora de la Autoridad Portuaria
- **Vocales:**
  - Cámara de Comercio de Melilla, pendiente la designación de representante.
  - Comandancia naval de Melilla, representada por el Comandante naval y en caso de ausencia, por el 2º Comandante.
  - A.N.E.S.C.O., representada por D. José Luís Martínez Lázaro.
  - ANAVE, representada por D. Juan Pablo Marrero Luís.
  - Cruz Roja del Mar, representada por el Presidente de la Cruz Roja en Melilla.
  - Corporación de Prácticos de Melilla (Servicio portuario de practicaje), representada por el Práctico mayor.
  - Naviera Ría de Arosa, S.A. (Servicio portuario de remolque), representada por D. Julio César Silveira Martín y, en su ausencia, el patrón al mando del remolcador adscrito al servicio de remolque.
  - Estación Marítima de Melilla, S.L. (Servicios portuarios al pasaje), representada por su Consejero-Delegado.
  - Sindicato CC.OO., representado por D. Joaquín Rodríguez Bayón.
  - Sindicato UGT, representado por D. Juan José Suárez Guillén.
  - El Jefe de Explotación de la Autoridad Portuaria.
  - El Jefe del Departamento de Servicios Generales y Asuntos Jurídicos de la Autoridad Portuaria.

COMITÉ DE SERVICIOS PORTUARIOS

De acuerdo a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, en el seno del Consejo de Navegación y Puerto se ha constituido un "Comité de servicios portuarios" del que forman parte los usuarios de servicios u organizaciones que los representen y las organizaciones sectoriales de trabajadores y prestadores de servicios más representativas.

La Autoridad Portuaria consulta al menos una vez al año a dicho Comité, en relación con las condiciones de prestación de dichos servicios.

Composición del Comité de Servicios Portuarios

- **Presidente:** Presidente de la Autoridad Portuaria
- **Vicepresidente:** Capitán Marítimo de Melilla
- **Director de la Autoridad Portuaria**
- **Vocales:**
  - La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), representada por D. Juan Pablo Marrero.
  - La Comandancia naval de Melilla, representada por el Comandante Naval y, en caso de ausencia, por el 2º Comandante.
  - La Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO), representada por D. José Luis Martínez Lázaro.
  - La Federación de Servicios a la Ciudadanía de CC.OO. como sindicato más representativo, representado por D. Joaquín Rodríguez Bayón.
  - La Corporación de Prácticos de Melilla (Servicio portuario técnico-náutico de practicaje), representada por el Práctico Mayor.
  - "Naviera Ría de Arosa, S.A." (Servicio portuario técnico-náutico de remolque), representada por D. Julio César Silveira Martín y, en su ausencia, el patrón al mando del remolcador adscrito al servicio de remolque.
  - "Estación Marítima de Melilla, S.L." (Servicios portuarios al pasaje), representada por su Consejero-delegado.
  - El Jefe de Explotación de la Autoridad Portuaria.
  - El Jefe del Departamento de Servicios Generales y Asesoría Jurídica de la Autoridad Portuaria.
- **Secretario:** El Secretario del Consejo de Navegación y Puerto.

1.4.5. COMITÉ DE DIRECCIÓN

En el Comité de Dirección se integran los responsables de las distintas unidades funcionales con cometidos en la materialización de decisiones, compromisos y estrategias adoptadas por los Órganos de Gobierno de la Autoridad Portuaria. Este Comité es coordinado y liderado por la Directora del Puerto.

1.4.6. OTROS COMITÉS TÉCNICOS SECTORIALES DE APOYO AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

De forma adicional, se han creado otros foros sectoriales de distinto perfil para participar en la toma de decisiones y consultas, con el fin de llevar a cabo la identificación de las necesidades que puedan surgir para los grupos de interés, así como para establecer las políticas de desarrollo del Puerto. Éstos se describen brevemente a continuación:

COMITÉ CONSULTIVO DE PROTECCIÓN DEL PUERTO DE MELILLA

Este Comité presta asesoramiento en el desarrollo de procedimientos y/o la implantación de iniciativas dirigidas a garantizar el nivel de protección adecuado para el Puerto de Melilla y sus usuarios.

Composición del Comité Consultivo de Protección del Puerto de Melilla

Un representante por:

- Autoridad Portuaria (Presidente)
- Capitanía Marítima
- Autoridad Portuaria (OPP – Secretario)
- Delegación de Gobierno Melilla
- Administración Aduanas
- Cuerpo Nacional de Policía
- Guardia Civil
- Comandancia Naval
- CAM Protección Civil
- Sanidad Exterior

COMITÉS DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN

Con el fin de coordinar las actuaciones precisas para mantener tanto el Sistema de Gestión de Calidad como el Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo, alcanzar sus objetivos y promover la mejora continua en sus correspondientes ámbitos, se han creado sendos comités. Éstos están compuestos por representantes de las áreas de la Autoridad Portuaria que participan en estos sistemas en mayor medida, en virtud de sus atribuciones.

COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD

Órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica en materia de prevención de riesgos laborales. Conforme a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se reúne con una periodicidad trimestral.

El Estudio de Materialidad efectuado en 2013 por la Autoridad Portuaria de Melilla, le permite enfocar la presente Memoria en torno a los asuntos que resultan de relevancia a sus grupos de interés, potenciando aquellos aspectos que les inquietan en mayor medida a la hora de establecer objetivos e indicadores de desempeño.

Otros comités, comisiones o grupos de trabajo como los vinculados a la Gestión por Competencias, o a la Responsabilidad Social Corporativa por ejemplo, participan dentro de su ámbito de actuación en la materialización de la política de sostenibilidad de la Autoridad Portuaria.

1.4.7. SISTEMAS DE GESTIÓN Y APOYO A LA TOMA DE DECISIONES

Además de otras herramientas implantadas de forma generalizada en el sistema portuario de titularidad estatal, como el Cuadro de Mando Integral o la realización y revisión anual de un análisis DAFO integrado en el Plan de Empresa, la Autoridad Portuaria de Melilla ha desarrollado o adaptado otras herramientas específicas, acorde a sus circunstancias y necesidades particulares. Un ejemplo lo constituye la aplicación diseñada de contabilidad analítica, a la que en este ejercicio se han añadido nuevas funcionalidades.

Otro hecho destacado de 2013 en esta materia es el mantenimiento de las certificaciones del Sistema de Gestión de Calidad y del Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo, implantados conformes a los estándares UNE-EN ISO 9001, UNE-EN ISO 14001 y OHSAS 18001 respectivamente.

Por otra parte, a lo largo de 2013 la Autoridad Portuaria ha elaborado un "Estudio de Materialidad", con el objeto de identificar los asuntos e indicadores que reflejen los impactos significativos asociados al Puerto de Melilla o aquéllos que podrían ejercer una influencia sustancial en las evaluaciones y decisiones de sus Grupos de Interés. Este estudio constituye un instrumento para la definición del contenido de su Memoria de Sostenibilidad y del nivel de profundidad con que deben tratarse los diferentes asuntos, así como para el establecimiento de objetivos y metas en los diferentes ámbitos de la misma, dando respuesta al requisito de "Materialidad" requerido por Global Reporting Initiative (GRI) para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad.

1.5. SERVICIOS

Las funciones y atribuciones de la Autoridad Portuaria se articulan en torno a dos líneas de actividad:

- Gestión, prestación y control de servicios y
- Gestión del dominio público portuario.

1.5.1. GESTIÓN, PRESTACIÓN Y CONTROL DE SERVICIOS

Conforme a lo establecido en 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, los servicios que se prestan en los Puertos de Interés General se agrupan según la siguiente clasificación:

- Servicios generales
- Servicios portuarios
- Servicio de señalización marítima
- Servicios comerciales

Corresponde a la Autoridad Portuaria la prestación de los servicios generales, así como la autorización de los servicios comerciales y la gestión y control de los servicios portuarios, con el fin de que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.

SERVICIOS GENERALES

Son servicios generales del puerto aquellos servicios de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud, así como aquellos necesarios para el cumplimiento de las funciones de las Autoridades Portuarias.

Estos servicios son prestados de forma directa por la Autoridad Portuaria de Melilla, si bien ésta puede llevar a cabo la subcontratación parcial de los mismos, en tareas como la limpieza de la zona de servicio o algunas labores de mantenimiento de sus instalaciones, de acuerdo a lo establecido en los pliegos de prescripciones particulares que hubieran sido elaborados para la contratación.

En esta categoría quedan recogidos los siguientes servicios, con los matices contemplados en el artículo 106 del Real Decreto Legislativo 2/2011:

- Ordenación, coordinación y control del tráfico portuario.
- Coordinación y control de operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades.
- Ayudas a la navegación.
- Servicio de policía en las zonas comunes.
- Servicio de alumbrado de zonas comunes.
- Limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y agua.
- Servicios de prevención y control de emergencias.

SERVICIOS PORTUARIOS

Integran estos servicios las operaciones asociadas al tráfico marítimo que son precisas para la explotación del Puerto.

Éstos son o pueden ser prestados mediante la iniciativa privada, debiendo siempre ser regulados mediante lo establecido en una licencia para la prestación de servicios portuarios.

Comprenden esta categoría los siguientes servicios:

- Servicios técnico-náuticos: servicio de practicaje, de remolque portuario y de amarre y desamarre.
- Servicio al pasaje, que incluye el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes y la de vehículos en régimen de pasaje.
- Servicios de recepción de desechos generados por buques.
- Servicio de manipulación de mercancías (carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y trasbordo de mercancías).

Como hecho destacado en 2013 en esta materia, cabe mencionar la redacción de nuevos pliegos de prescripciones particulares para los servicios portuarios de remolque, amarre y practicaje (estos últimos en desarrollo a cierre del ejercicio). Los nuevos pliegos se adaptarán a los requisitos normativos de aplicación y proporcionarán una mejora de las condiciones de competitividad de estos servicios.

Nº de empresas prestadoras de servicios portuarios	
Remolque	1
Practicaje	1
Amarre	1
Estiba	4
Pasaje	1

En 2013 se ha iniciado el proceso de licitación del servicio de limpieza del puerto de Melilla 2013-2015. Éste ha sido publicitado en los boletines oficiales de la Ciudad de Melilla y del Estado, así como en las plataformas públicas de contratación de la Autoridad Portuaria y del Estado.

La Autoridad Portuaria fomenta la participación de la iniciativa privada en la prestación de servicios, como fórmula para optimizar recursos y promover el desarrollo económico local, garantizando la transparencia, la competencia en igualdad de condiciones y la libre concurrencia.

SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA

Constituyen el objeto de este servicio la instalación, el mantenimiento, el control y la inspección de los dispositivos que se encuentran destinados a la mejora de la seguridad de la navegación y los movimientos de buques en el mar.

La Autoridad Portuaria presta este servicio de forma directa, para lo que cuenta con 3 faros situados en Melilla, Isla Isabel II (archipiélago de las Islas Chafarinas) y Peñón de Vélez respectivamente, así como de 2 boyas localizadas en Melilla. Completan la dotación de ayudas a la navegación 16 balizas.

SERVICIOS COMERCIALES

Se catalogan como servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial, que si bien no tienen el carácter de servicios portuarios, se encuentran vinculadas a la actividad portuaria, como pueden ser la consignación o el suministro de combustible a buques.

Estos servicios son prestados por operadores privados en régimen de libre concurrencia, de acuerdo a los requisitos establecidos en las pertinentes autorizaciones de la Autoridad Portuaria.

En todos los casos, la Autoridad Portuaria de Melilla incluye en los correspondientes pliegos de prescripciones particulares de contratos, licencias o autorizaciones según corresponda, los requisitos y obligaciones que garantizan la prestación de servicios de calidad que den cobertura con regularidad a las necesidades de todos los usuarios del Puerto, sin discriminación en función de su rentabilidad.

Seguidamente controla el cumplimiento de tales requisitos, en cuyo proceso intervienen, entre otros, el servicio de vigilancia de la Autoridad Portuaria y el área que gestiona el servicio en función a sus competencias, aplicando los mecanismos reguladores que incorporan los sistemas de gestión.

1.5.2. EXPLOTACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO

De modo similar, la gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto el marco regulador del sistema portuario de titularidad estatal.

Por su parte, la Autoridad Portuaria pone a disposición de los operadores marítimos las infraestructuras necesarias, asegurando su adecuado estado de conservación.

A 31/12/2013, el porcentaje de superficie de uso comercial concesionado ascendía al **63,76%**. La renuncia de algunos titulares de concesiones demaniales ha tenido como consecuencia un ligero descenso de este indicador respecto al ejercicio anterior, amortiguado por las diecinueve nuevas concesiones y autorizaciones otorgadas a lo largo de 2013.

Nº de concesiones y autorizaciones[1] con ocupación privativa del dominio público	
Concesiones	
Actividad comercial portuaria	**8**
Actividad complementaria	**42**
Interacción Puerto-Ciudad	**5**
Autorizaciones[1]	
Actividad comercial portuaria	**4**
Actividad complementaria	**8**
Interacción Puerto-Ciudad	**1**

1 *Ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años.*

La explotación de la Estación Marítima del Puerto de Melilla por una entidad privada constituye un excelente ejemplo de gestión eficaz y rentable de los recursos públicos, en beneficio de los clientes y usuarios del Puerto, aprovechando sinergias entre los sectores públicos y privados en un clima de colaboración entre entidades de diferente ámbito.

Durante 2013 se ha instalado en el Puerto la sede en Melilla de Samira & Sineb International, agencia de marketing, comunicación y relaciones públicas que inicia su actividad en Melilla con 20 personas, con la perspectiva de ampliar sus recursos humanos hasta 50 trabajadores en el primer año con personal local mayoritariamente. La Autoridad Portuaria presta todo su apoyo a esta nueva oportunidad que se ofrece para el desarrollo social y económico de la Ciudad.

Respecto a las iniciativas puestas en marcha por la Autoridad Portuaria para impulsar la ocupación del dominio público portuario y mejorar las condiciones de las infraestructuras que ofrece a posibles inversores, cabe destacar en 2013 la inversión efectuada en la zona comercial de la Dársena de Embarcaciones Menores (Puerto Deportivo). Esta inversión ha sido destinada a ejecutar una profunda reforma de la zona, creando un espacio más acorde con las necesidades de los usuarios, que propiciará su ocupación por nuevos empresarios.

La Autoridad Portuaria ha iniciado estudios para evaluar la viabilidad de concesionar el conjunto del Puerto Deportivo y la Marina Seca; medida que podrá elevar tanto la inversión privada como los ingresos por ocupación, rentabilizando de esa forma los activos del Puerto y reduciendo los gastos de explotación.

1.5.3. CALIDAD DE LOS SERVICIOS

La Autoridad Portuaria centra en aspectos como la calidad de los servicios, la orientación al cliente, la transparencia, el rendimiento de las operaciones y la seguridad, su estrategia para incrementar la competitividad del Puerto de Melilla en relación a otros puertos de su entorno próximo, adoptando estos principios para alcanzar una posición de liderazgo en su ámbito de influencia y transmitir confianza a entidades vinculadas al tráfico marítimo.

Con este fin, entre otras medidas, publica en su portal web toda la información necesaria para que cualquier operador que aspire a prestar servicios en el Puerto pueda hacerlo en condiciones de igualdad.

En relación a mecanismos de mejora de la calidad de los servicios que promueven la satisfacción de usuarios y clientes, cabe mencionar el mantenimiento, año tras año, de la certificación de su Sistema de Gestión de Calidad, acreditando su adecuación a los requisitos de la norma de referencia (UNE- EN ISO 9001), así como su elevado nivel de implantación y mantenimiento, mediante una continua adaptación a las cambiantes circunstancias del Puerto y del mercado en el que opera.

No obstante, asumiendo que el servicio que reciben los usuarios del Puerto es fruto de un trabajo de cooperación entre diferentes entidades e instituciones en un marco de estrecha colaboración, y con el fin de asegurar su satisfacción desde una perspectiva global, la Autoridad Portuaria hace extensiva su política de calidad al resto de miembros de la Comunidad Portuaria, requiriendo el cumplimiento de una serie de parámetros de calidad en los pliegos de servicios portuarios, entre ellos, la implantación de un sistema de gestión de calidad conforme a la Norma UNE-EN ISO 9001.

Bajo estos principios, a lo largo de 2013 se han iniciado o ejecutado diversas iniciativas:

- Realización de un estudio técnico para la renovación de la grúa portacontenedores, mediante el que se han concretado las necesidades y se han identificado las opciones que dan respuesta a las mismas, así como obtención de financiación externa para la inversión.
- Mejora de las instalaciones puestas al servicio del tráfico de contenedores, ampliando servicios y acortando tiempos de operación, mediante la ampliación de la zona de servicio habilitada para su depósito con la demolición de la antigua estación marítima, y la instalación de puntos de suministro de electricidad para contenedores refrigerados.
- Adjudicación de los trabajos de construcción de una pasarela para la comunicación del muelle Espigón con la Estación Marítima, por medio de la cual, el embarque y el desembarque de los pasajeros será más cómodo, seguro y fluido. Estos trabajos se ejecutarán a lo largo del primer semestre de 2014.

En el Puerto de Melilla opera una empresa que disfruta de la bonificación contemplada en el RDL 2/2011 para incentivar mejoras en la calidad del servicio. El volumen de actividad de este operador representa aproximadamente el 66% del tráfico lo-lo, lo que equivale a alrededor del 14% del total de mercancía manipulada en el Puerto.

GESTIÓN DE QUEJAS Y SUGERENCIAS

Consciente de la importancia que para los clientes y usuarios de las instalaciones portuarias tiene disponer de un mecanismo eficiente para exponer posibles quejas o sugerencias, la Autoridad Portuaria de Melilla ha habilitado un servicio de asistencia telemática de atención al cliente por el que se compromete a dar respuesta a las quejas que pudieran comunicarse en un plazo inferior a 48 horas.

Este hecho no impide que los usuarios que lo deseen puedan hacer uso del registro tradicional, así como de otros modos de contactar con la Autoridad Portuaria. De forma adicional, se han dispuesto formularios de quejas en el puesto de control del Puerto Deportivo.

La Autoridad Portuaria traslada a sus diferentes unidades una visión positiva sobre estas comunicaciones, ya que representan excelentes oportunidades de mejora.

A lo largo del 2013 la Autoridad Portuaria ha recibido, por los cauces establecidos, un total de cinco quejas, que no se han visto materializadas como reclamaciones, pese a lo cual, han sido tramitadas en tiempo y forma. Los motivos de dichas quejas se exponen a continuación:

- Queja de un usuario por la caída de amarras de un buque atracado en el Puerto Comercial durante el embarque de vehículos en régimen de pasaje.
- Queja por parte de un usuario en relación a las condiciones de salubridad e higiene de una de las embarcaciones atracada en la Dársena de pesqueros.
- Dos quejas por robo en embarcaciones amarradas en puerto.
- Queja de un usuario por el trato dispensado por parte del personal de la Policía Portuaria.

SATISFACCIÓN DE CLIENTES

La Autoridad Portuaria efectúa con carácter bienal un proceso proactivo de consulta a los clientes y usuarios del Puerto sobre su valoración en relación a aspectos representativos de los servicios o de las instalaciones de los que han hecho uso.

Este sistema, mediante la cumplimentación de cuestionarios, permite detectar debilidades en los servicios ofrecidos que quizás de otro modo habrían pasado desapercibidas. De esta manera, la Autoridad Portuaria tras analizar los resultados de las encuestas realizadas, adopta una serie de medidas encaminadas a resolver las posibles deficiencias identificadas.

En la consulta efectuada en 2013, los diferentes servicios portuarios, así como los servicios ofrecidos por la Autoridad Portuaria y las infraestructuras portuarias, han obtenido de forma generalizada, puntuaciones medias superiores a las del anterior ejercicio. No obstante, cabe tener presente que los aspectos peor valorados siguen siendo los relacionados con los precios de los servicios, así como con la disponibilidad de espacios y atraques.

Este último dato vuelve a subrayar la necesidad de acometer lo antes posible el proyecto de ampliación del Puerto, en respuesta a las demandas de los usuarios del Puerto.

1.6. INFRAESTRUCTURAS

La Autoridad Portuaria de Melilla gestiona los puertos de Melilla y de las Islas Chafarinas. En el Puerto de Melilla se desarrolla actividad comercial y deportiva, mientras que el Puerto de Chafarinas tiene como finalidad dar servicio a los buques de defensa y del Organismo Autónomo de Parques Nacionales que realizan operaciones de abastecimiento y vigilancia.

El Puerto de Melilla se ubica en el Norte del continente africano, en aguas del mar de Alborán, ocupando una posición estratégica por la confluencia de las rutas marítimas comerciales entre el Mediterráneo y el Atlántico. En lo que respecta a su localización terrestre, condiciona su actividad su proximidad al centro histórico, geográfico y social de la Ciudad de Melilla. Otra particularidad determinante en el modo de abordar diversos aspectos de su operativa y su desempeño, es el hecho de que comparte bocana con el Puerto de Nador, ubicado en territorio marroquí.

1.6.1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Situación
Longitud: 02º56'O (Greenwich)
Latitud: 35º17'N

Boca de entrada
Orientación: E-W
Anchura: 515 m
Calado: 12,5 m

Diques de abrigo
Dique Nordeste: 1.158,20 m
Dique dársena de embarcaciones menores: 287,30 m

Superficie de flotación
Total Zona I: 232,97
Puerto comercial: 88,15 Ha
Playas: 111,56 Ha
Puerto de Chafarinas: 32,26 Ha
El Puerto de Melilla no cuenta con Zona II de aguas

Superficie terrestre
Zona de servicio: 36,84Ha, incluyendo zona de playa

Accesos terrestres
El acceso terrestre se efectúa desde el caso urbano de la Ciudad de Melilla; concretamente desde la Avenida General Macías. Desde esta vía se accede a una zona restringida. Por su parte, el acceso a la Dársena de Embarcaciones Menores se lleva a cabo por el Paseo Marítimo que se sitúa junto a las Torres del V Centenario.

Según queda establecido en el Plan de Utilización de los Espacios y Usos Portuarios, las instalaciones del Puerto de Melilla se distribuyen entre cuatro áreas funcionales: Puerto Comercial, Puerto Deportivo, Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo y finalmente, el área de refugio de las Islas Chafarinas.

Zona	Superficie	Descripción	Muelles	Usos
Comercial	218.795 m²	La mayor parte constituida está compuesta por áreas de maniobra, libres de edificación, aunque acoge la Estación Marítima y otras instalaciones.	Ribera I	· Uso comercial de pasajeros · El tacón comprendido entre los muelles Ribera I y II se utiliza para la carga/descarga de vehículos
			Ribera II	· Uso comercial de pasajeros y mercancía Ro-Ro
			Espigón	· Comercial de pasajeros, mercancías y terciario. Muelle refugio polivalente
			Nordeste I	· Comercial de pasajeros y Ro-Ro, aunque en la actualidad se reserva para el atraque de buques militares · Uso complementario terciario · Uso de infraestructuras · Uso obras de abrigo · Uso institucional
			Nordeste II	· Comercial de mercancías y terciario. Preferencia para graneles sólidos y contenedores
			Nordeste III	· Comercial de mercancías y terciario. Preferencia para mercancías peligrosas
Deportivo	109.900 m²	La zona de servicio sigue el contorno de la costa en torno a las dársenas pesquera y deportiva con una anchura reducida. Incluye el edificio de la Autoridad Portuaria y el cargadero de mineral, así como una zona comercial en la que se han instalado todo tipo de empresas de ocio y servicios.		· Uso náutico-deportivo · Uso pesquero · Uso complementario terciario · Uso de infraestructuras · Uso comercial pasajeros · Uso complementario de equipamiento · Uso institucional
Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de San Lorenzo	33.551 m²	Dique Sur y banda litoral constituida básicamente por la playa de arena de San Lorenzo.		· Uso de infraestructuras · Uso de reserva portuaria con tolerancia recreativa (playas)
Área de refugio de las Islas Chafarinas		Consta de un muelle de atraque para embarcaciones militares, un espigón-embarcadero, una rampa de varada y una grúa de 5 t.		· Uso deportivo · Atraque de embarcaciones militares

PLAYA DE SAN LORENZO
PLAYA DE LOS CARROS
PLAYA DE LA HIPICA
Puerto de Melilla
Autoridad Portuaria de Melilla

1.6.2. NUEVOS DESARROLLOS

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO

Sin lugar a duda, el proyecto más ambicioso en el que se ha embarcado la Autoridad Portuaria de Melilla, ha sido el de ampliación de la superficie portuaria hacia el exterior.

Esta iniciativa se plantea ante la continua demanda efectuada por operadores portuarios de superficies y atraques en este Puerto, una vez descartado cualquier atisbo de incertidumbre sobre la solidez del crecimiento de la actividad portuaria en el mismo.

El proyecto pretende el desarrollo de la ampliación en dos fases, por motivos tanto operativos y de adecuación técnica y financiera, como de graduación de la respuesta a las demandas identificadas:

- La FASE I tiene como objetivo resolver los problemas de saturación que enfrenta el Puerto en un horizonte cercano. El desarrollo de esta fase es vital para garantizar la capacidad del Puerto para satisfacer la demanda de abastecimiento a la Ciudad, dotación de nuevo suelo industrial y relocalización de las actividades industriales de mayor riesgo, en la actualidad integradas en la misma.
- La FASE II de la ampliación exterior permitirá una estrategia de desarrollo y viabilidad a largo plazo del Puerto y estaría orientada por criterios de mejora de la competitividad portuaria que aseguren su autosuficiencia económica, mediante la entrada de un gran operador de contenedores. Esta hipótesis supone un cambio del modelo de desarrollo portuario, centrado en la captación de un porcentaje del tráfico de contenedores que cruzan el Estrecho de Gibraltar, en la modalidad de trasbordo.

Para acometer este proyecto, resulta preciso conseguir el otorgamiento de la superficie necesaria de aguas exteriores o zona II, de las que este Puerto ha carecido históricamente.

Por el calado de estas iniciativas se hace necesario modificar diversos instrumentos de planificación del Puerto de Melilla, como el Plan Director de Infraestructuras del Puerto y el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio Portuaria.

El proyecto de ampliación se compone de dos fases que permitirán que la superficie del Puerto de Melilla se vea incrementada en 36 hectáreas. Para ello, la Autoridad Portuaria ha previsto realizar una primera fase en un corto espacio de tiempo que supondría la ampliación en 10 hectáreas para más tarde realizar la segunda fase que contempla la ejecución del dique de abrigo con el que aparecería la zona de aguas abrigadas que permitiría alcanzar las 36 hectáreas previstas.

El 18 de julio de 2013 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de 5 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación ambiental del Plan director de infraestructuras del puerto de Melilla. En esta Resolución se exime de tramitación ambiental al Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Melilla, por entender que el marco de actuación se desarrolla en una zona de reducido ámbito territorial y que el nivel de protección del medio ambiente y la integración ambiental pueden conseguirse de forma similar mediante la aplicación de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos que lo realizan.

Los mismos argumentos alega la Ciudad Autónoma en virtud de sus competencias, para otorgar la exención de la evaluación ambiental del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, publicada mediante la Orden nº 979 de fecha 13 de septiembre de 2013.

Estas resoluciones abren las puertas al proyecto de ampliación del Puerto, agilizando los trámites necesarios para su ejecución.

A cierre del ejercicio de 2013, la Autoridad Portuaria se encontraba en proceso de licitación de la asistencia técnica que se ocupará de los primeros trámites de la evaluación ambiental del proyecto de ejecución.

Características de la instalación inicialmente proyectada:

- **Superficie:** 36 Ha
- **Calado:** - 16,50 m
- **Línea de atraque:** 1.350 m en la fase inicial
- **Número de atraques:** 3/4
- **Construcción del muelle:** Cajones o muros de gravedad de hormigón en masa

1.6.3. OTRAS ACTUACIONES EN MATERIA DE ADECUACIÓN Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS

REHABILITACIÓN DEL EMBARCADERO DEL PUERTO DE CHAFARINAS

Con la ejecución de este proyecto se ha reforzado el embarcadero de Chafarinas, para tratar de evitar el colapso de su estructura. Esta actuación supondrá un aumento de la vida útil de esta infraestructura de hasta 25 años.

Con el fin de evitar la posible afección a la población de *Patella ferruginea*, el proyecto ha incluido el traslado de los individuos presentes en el ámbito de esta actuación. Para ello, la Autoridad Portuaria ha contado con la colaboración de una unidad de investigación especializada de la Universidad de Granada y del Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

Presupuesto: 362.140,89 €.

ACONDICIONAMIENTO DE LAS ZONAS COMUNES DE LOCALES DE LA MARINA SECA DE LA DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES DE MELILLA. FASE I: CUBRIMIENTO DE PLAZAS

En 2013 se ha dado por finalizado este proyecto, por el que dos de las plazas existentes en la Dársena de Embarcaciones Menores han quedado dotadas de estructuras metálicas sustentadas mediante cubiertas de policarbonato traslúcido, quedando integradas en el entorno y mejorando sus condiciones de uso.

Presupuesto: 307.985,17 €.

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

A lo largo de este ejercicio ha finalizado la actuación que tenía como objetivo dotar al Muelle Espigón de una instalación eléctrica de baja tensión a 380V y 50Hz, de modo que se redujeran las emisiones y vibraciones de los buques que actualmente atracan en dicho muelle. (Obra cofinanciada con fondos FEDER).

Presupuesto: 148.955,91 €.

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

La actuación desarrollada ha consistido en una segregación de la zona controlada de la terminal de pasajeros. A tal efecto, se ha diseñado un muro cortina de 6 metros de altura y vanos de 9,50 m dotado de cuatro puertas interiores para control del flujo de pasajeros. (Obra cofinanciada con fondos Pontefex).

Presupuesto: 193.137,43 €

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

Se ha mejorado la capa de rodadura de los viales y zonas de maniobra principales de la Dársena de Embarcaciones Menores del Puerto de Melilla mediante la aplicación de lechada bituminosa y fílleres de apor-

tación, con una dotación de 10 kg/m², formando un mortero asfáltico que confiere a la superficie tratada características antideslizantes, impermeabilidad y un aspecto uniforme.

Presupuesto: 107.316,50 €.

HABILITACIÓN DE LA EXPLANADA DE LA DÁRSENA DE PESQUEROS

La Dársena de Pesqueros ha mantenido una constante evolución desde el siglo XX, desde una única zona abrigada para fondeo de barcazas, hasta puerto comercial, puerto pesquero y finalmente el actual náutico-deportivo. La actuación pretende unificar los pavimentos deteriorados existentes, así como la habilitación de una zona peatonal mediante adoquinado, luminarias y mobiliario urbano de las antiguas vías del tren. A cierre del ejercicio 2013 esta obra se encuentra en proceso de ejecución.

Presupuesto: 227.589,00 €.

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

Para incrementar la superficie de operación en el Puerto de Melilla, se ha iniciado en 2013 la demolición parcial de la Antigua Estación Marítima (cuerpo central y cuerpo este), así como de la Torre del Reloj hasta rasante. Se conservará el cuerpo oeste, ejecutándose un cerramiento lateral, debido a la carencia de espacios para oficinas en el interior de la Zona de Seguridad del Puerto (Obra cofinanciada con fondos Pontefex).

Presupuesto: 270.918,94 €.

OPTIMIZACIÓN DE LOS ATRAQUES EN DÁRSENA VILLANUEVA DEL PUERTO DE MELILLA

A lo largo de 2013 se ha iniciado el proyecto de prolongación de la pasarela existente en el Muelle de Ribera II hasta su interconexión con la del Muelle Nordeste I mediante estructura formada por pilas de hormigón, vigas pretensadas y cubierta de perfilería metálica. La actuación se completará con la adquisición de un nuevo finger cuyo rango de operación abarcará desde la cota +6,50 m hasta la cota +14,50 m (Obra cofinanciada con fondos Pontefex).

Presupuesto: 2.471.318,62 €.

INSTALACIÓN DE UN CONTROL DE ACCESOS EN LA DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES (PUERTO DEPORTIVO)

El objeto de esta actuación consiste en la instalación de un control de accesos al aparcamiento de la Dársena de Embarcaciones Menores y la dotación, tanto a los pantalanes como a la propia dársena de un nuevo sistema de control de accesos de vehículos. Se completará la actuación mediante el tendido de red de comunicaciones (Obra cofinanciada con fondos Pontefex). A cierre de 2013 esta obra sigue en curso.

Presupuesto: 209.516,90 €.

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

La actuación de habilitación de la Explanada de la Dársena de Pesqueros, se completará con la instalación a lo largo del cantil del muelle, de un pantalán flotante de 3 m de anchura y 70 m de longitud, para embarcaciones de hasta 8 m de eslora y 3 m de manga. El pantalán quedará dotado de los elementos de atraque y torres de servicios (Obra cofinanciada con fondos Pontefex). A cierre de 2013 esta obra sigue en curso.

Presupuesto: 181.990,80 €.

1.7. MERCADOS SERVIDOS

1.7.1. ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO PORTUARIO

En 2013 el volumen de tráfico portuario recibido por el Puerto de Melilla ha registrado un nuevo récord histórico, expresado en términos de toneladas de mercancía manipulada. No obstante, las cifras reflejan una cierta desaceleración del crecimiento experimentado a lo largo del periodo estudiado.

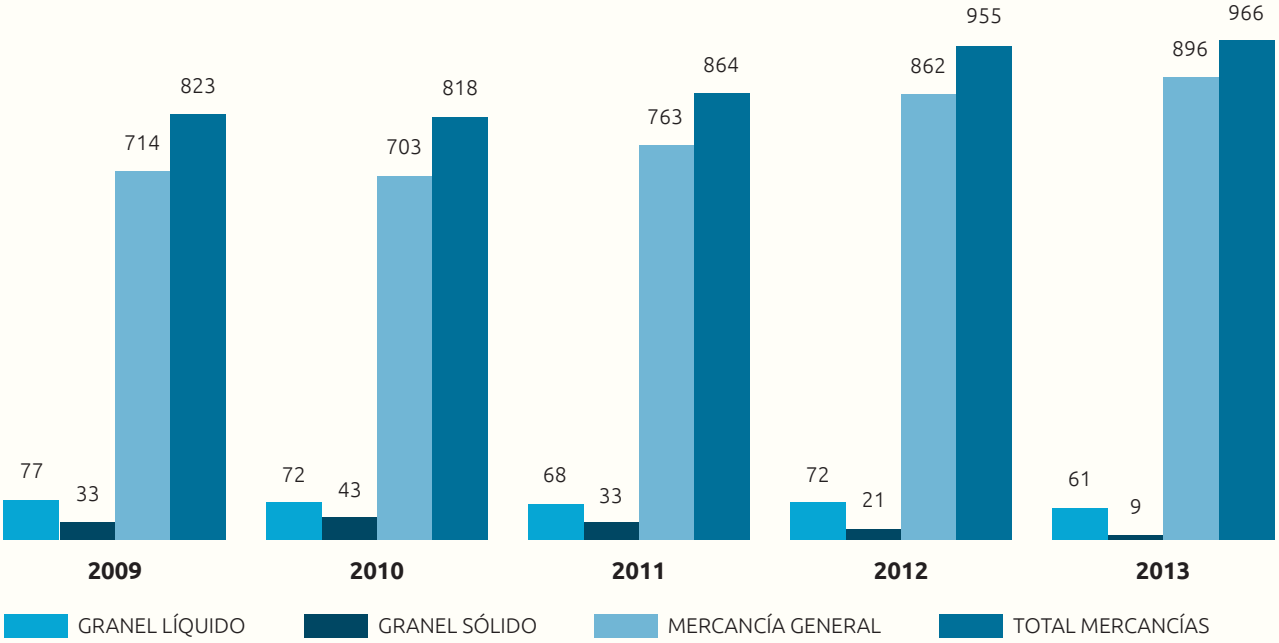
Este hecho se atribuye al comportamiento mostrado por el tráfico de mercancía a granel, con un descenso especialmente acusado en el caso de granel sólido, originado, entre otras causas por el debacle del sector de la construcción. La menor demanda de materiales de construcción que anteriormente se manipulaban a granel, ha dado lugar a una sustitución de este formato por otro de menor volumen, como la mercancía general.

De igual modo, la coyuntura económica ha condicionado el decrecimiento mostrado por los graneles líquidos, lo que se relaciona principalmente con el descenso de consumo de energía eléctrica en la Ciudad. (Cabe recordar que la casi totalidad de la energía eléctrica que se consume en Melilla es producida en la central térmica instalada en el Puerto, la cual se abastece del combustible a granel que se descarga en el Puerto). Por otra parte, el resto de los hidrocarburos descargados en Puerto a granel se destinan al consumo local de combustible, el cual está sujeto en gran medida a las continuas oscilaciones de los precios de los combustibles refinados del país vecino.

No obstante, esta reducción del volumen de mercancía a granel, es compensado con el incremento de casi el 4% del tráfico de mercancía general, así como con el incremento de las operaciones de avituallamiento efectuadas en Puerto, dando lugar a un aumento del total de mercancías manipuladas en 2013.

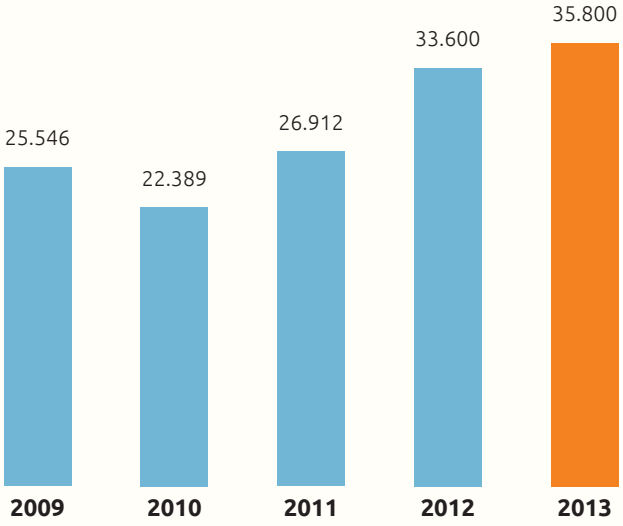
Evolución de los tráficos (miles de toneladas)	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Graneles líquidos	**77**	**72**	**68**	**72**	**61**
Graneles sólidos	**33**	**43**	**33**	**21**	**9**
Total Mercancía general	**714**	**703**	**763**	**862**	**896**
Tráfico contenedor (Lo-Lo)	163	143	168	196	207
Tráfico Ro-Ro (contenedor + otros)	551	560	595	666	689
Total mercancías	**823**	**818**	**864**	**955**	**966**
Pesca fresca	0	0	0	0	0
Avituallamiento	24	25	31	23	24
Total otras mercancías	**24**	**25**	31	23	24
Tráfico Total	**848**	**843**	**895**	**978**	**990**
Número de TEUs	**25.546**	**22.389**	**26.912**	**33.600**	**35.800**
RO-RO	3.922	4.043	6.999	10.692	11.478
LO-LO	21.624	18.346	19.913	22.910	24.322
Número de Pasajeros	**591.326**	**633.044**	**642.733**	**810.883**	**783.930**
Pasajeros línea regular	591.326	630.779	641.889	808.196	780.682
Pasajeros de crucero	0	2.265	844	2.386	3.248
Número de vehículos de turismo en régimen de pasaje	93.100	78.805	95.915	163.190	146.457
Tráfico Ro-Ro (U.T.I.S.)	33.448	34.005	35.902	40.312	41.979
Número de Buques	1.244	1.235	1.357	1.551	1.507
Buques G.T. (miles toneladas)	14.749	14.667	18.752	26.867	26.995

TRÁFICO DE MERCANCÍAS (MILES T)



El tráfico de contenedores movidos a través de las instalaciones portuarias se ha visto incrementado en algo más de un 6% con respecto al balance anterior. Este hecho no hace más que confirmar que el uso de contenedores es la unidad de referencia en el transporte y logística intermodal.

TRÁFICO DE CONTENEDORES (TEUs)



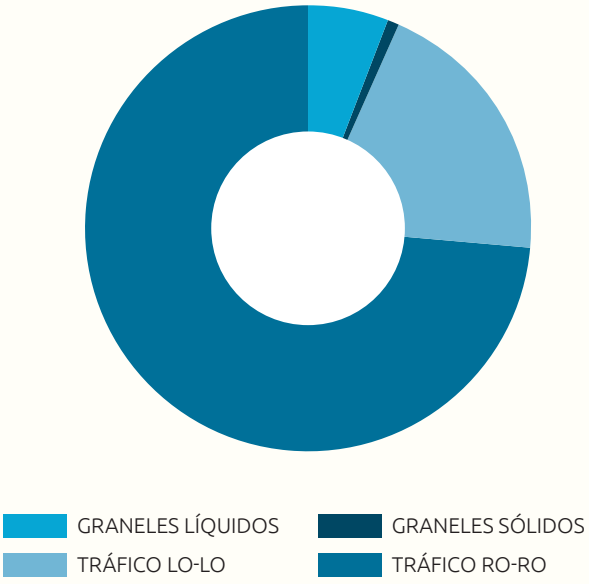
1 *El dato de TEUs representado incluye el total de contenedores, considerando los manipulados mediante grúa y los transportados por rodadura.*

> El Puerto de Melilla se encuentra entre los siete puertos de titularidad estatal que han experimentado un incremento del tráfico de mercancías en 2013.

Por otra parte, conforme revelan las cifras mostradas, el mapa de distribución de mercancías por forma de presentación se polariza año tras año. De igual modo que en ejercicios anteriores, los tráficos Ro-Ro y Lo-Lo adquieren en 2013 mayor protagonismo, en detrimento del granel líquido o sólido, con la casi desaparición de este último. Cabe mencionar que la carga y descarga de contenedores mediante grúa va restando peso cada año a la carga y descarga de contenedores por rodadura.

Distribución por forma de presentación (%)	2011	2012	2013
Graneles líquidos	7,6	7,36	**6,16**
Graneles sólidos	3,69	2,15	**0,9**
Tráfico Lo-Lo	18,77	20,04	**20,9**
Tráfico Ro-Ro	78	77,23	**76,9**

DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS POR FORMA DE PRESENTACIÓN



En respuesta a las demandas de los operadores portuarios y con el fin de fomentar este tráfico, la Autoridad Portuaria ha modificado en 2013 el régimen de tarifas aplicables al depósito de contenedores en Puerto, adecuándolas en mayor medida a las necesidades de la operativa aplicada para coordinar e integrar este tráfico en las cadenas de transporte intermodal. Con este fin, ha ampliado el tiempo de depósito que se incluye en la tarifa aplicada a la mercancía.

Proporción de mercancía general que se carga o descarga por rodadura (%)	2011	2012	2013
	78,00	77,23	**76,90**

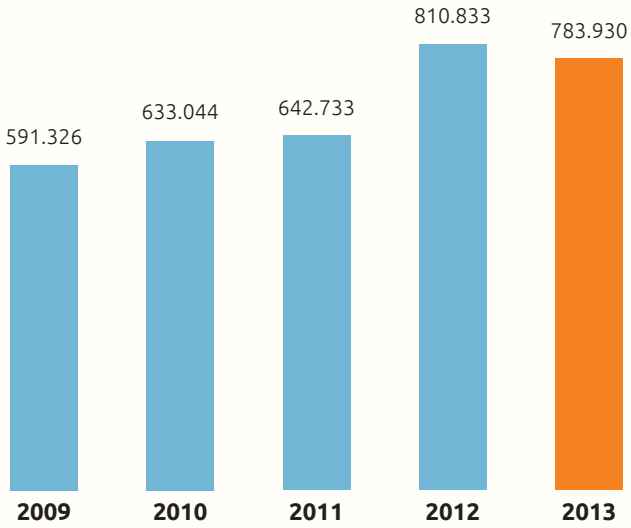
En lo que a flujo de mercancías se refiere, el Puerto de Melilla se mantiene como puerto eminentemente receptor, persistiendo una elevada diferencia entre las mercancías embarcadas y desembarcadas, a favor de estas últimas.

Finalmente, en 2013 el Puerto de Melilla ha seguido sin registrar entrada de mercancía en régimen de tránsito, correspondiente todas las cifras presentadas a régimen import-export.

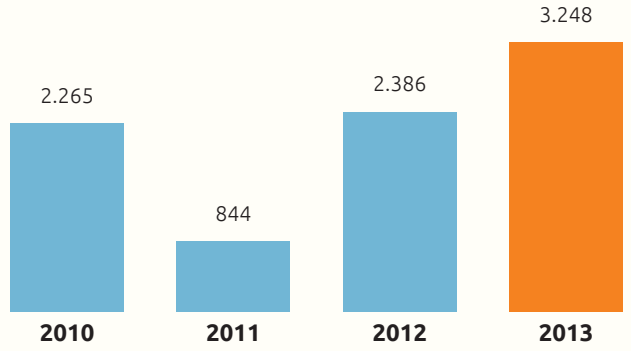
En lo que concierne al tráfico de pasajeros, los datos reflejan un descenso del total de pasajeros entrados en Puerto, que tiene su origen en el tráfico de línea regular. No obstante, el dato correspondiente al ejercicio 2013 sigue manteniéndose en cotas elevadas respecto a los ejercicios anteriores a 2012. Cabe tener presente que 2012 constituyó un año excepcional en lo que a este tráfico se refiere. La evolución que este tráfico experimente en un futuro próximo se encuentra condicionada por la resolución del contrato marítimo, por el que se bonificarán las líneas de pasajeros catalogadas de interés general. No obstante, éste quedó desierto en 2013, habiéndose iniciado nuevamente el proceso para consensuar y fijar las condiciones del mismo entre las partes interesadas, con el fin de proteger los intereses de los ciudadanos y los sectores económicos de la Ciudad.

El tráfico de cruceros también ha mostrado un comportamiento excelente este ejercicio, con un 36% de incremento de pasajeros entrados en Puerto respecto al ejercicio anterior. Con el fin de fomentar este tráfico, durante 2013 se ha mantenido la bonificación del 40% sobre las tasas repercutibles a las escalas de cruceros.

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO



NÚMERO DE PASAJEROS DE CRUCERO QUE HAN HECHO ESCALA EN EL PUERTO



La cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales ha ascendido en 2013 al 65,55%.

1.7.2. HINTERLAND Y FORELAND DEL PUERTO DE MELILLA

La zona de influencia terrestre o hinterland del Puerto de Melilla se extiende a lo largo de la propia Ciudad, Marruecos y otras naciones del norte del continente africano. De hecho, la mayor parte de las mercancías que llegan a la Ciudad por vía marítima se distribuye posteriormente en Marruecos.

Líneas regulares que operan en Melilla	
Pasajeros (Ro-pax)	MÁLAGA (Acciona) ALMERÍA (Acciona) MOTRIL (Armas)
Ro-ro	MÁLAGA (Marítima Peregar)
Contenedores	ALGECIRAS (MAERSK) TÁNGER-CEUTA (OPDR) VALENCIA-BARCELONA (MSC)

En lo que respecta al área de influencia marítima, destaca la elevada proporción de mercancías embarcadas en el Puerto de Melilla que tienen como destino otros puertos nacionales (en total, un 97%). Por otra parte, un 76% de las mercancías desembarcadas provienen de estos puertos.

Otras naciones con las que se efectúan transacciones marítimas aunque en menor medida son Francia, Italia, China, Canadá, India, Países Bajos, etc.

> Consciente de que el desarrollo social y económico de Melilla no se entiende sin el paralelo crecimiento de su puerto y de los empresarios que operan en él, la Autoridad Portuaria estrecha vínculos con operadores marítimos.

1.8. PROMOCIÓN COMERCIAL

El Puerto de Melilla cuenta con un elevado potencial de crecimiento, consecuencia de su estratégica posición geográfica. No obstante, este crecimiento queda frenado por las limitaciones que presentan las infraestructuras portuarias. Con el proyecto de ampliación del Puerto en perspectiva, las actuaciones a nivel de promoción comercial se centran en la prospección de posibles inversores a los que encaje la propuesta efectuada para cubrir sus expectativas. Cabe subrayar que se estima que el mercado de trasbordo en el Mediterráneo Occidental precise unos 28–34 millones de TEU's de capacidad de manipulación en 2020, correspondiendo cerca del 50% de dicha cifra a operaciones de transbordo.

No obstante, a corto y medio plazo la Autoridad Portuaria detecta grandes posibilidades en los siguientes tráficos:

• CRUCEROS

Haciendo gala de un excelente clima de colaboración institucional con la Ciudad de Melilla, la Autoridad Portuaria abandera esta Ciudad y difunde sus valores históricos, patrimoniales y culturales en los foros de operadores y entidades vinculadas al tráfico de cruceros, como el Cruise Shipping Miami.

La Ciudad de Melilla aspira a ocupar una posición destacada en el turismo europeo de calidad, para lo que cuenta con la permanente colaboración de la Autoridad Portuaria.

European Cruise Council estima el gasto medio en destino de un pasajero de cruceros en tránsito en 60 €.

• PASAJEROS Y RO-RO

Pese a que el tránsito de pasajeros y de mercancía por rodadura se consolida en una posición destacada respecto al resto de tráficos, la Autoridad Portuaria, firme en su vocación al servicio de los ciudadanos fomenta este servicio, especialmente mediante contactos con operadores de líneas marítimas que amplíen la oferta ofreciendo nuevos destinos que se adapten a las necesidades de los pasajeros y empresarios.

En febrero de 2013, la Autoridad Portuaria asistió al acto de celebración del 25 Aniversario de la llegada de MAERSK a la Ciudad.

Consciente de que el desarrollo social y económico de Melilla no se entiende sin el paralelo crecimiento de su puerto y de los empresarios que operan en él, la Autoridad Portuaria estrecha vínculos con operadores marítimos.

Año 2013	
Gastos destinados a promoción comercial del Puerto (miles €)	217
Total gastos de explotación (miles €)	13.414
Gastos en promoción comercial / Gastos de explotación (%)	1,6

20
GUARDIA CIVIL

02 COMPROMISO CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE

En desarrollo del "Estudio de Materialidad" llevado a cabo en 2013, se han efectuado entrevistas con representantes de los Grupos de Interés vinculados en mayor medida con el tráfico marítimo, a los que se les ha consultado sobre los asuntos que consideran de relevancia y sus inquietudes respecto a los mismos.

La política de sostenibilidad formulada por la Autoridad Portuaria se formalizó e instauró a nivel institucional con la aprobación en 2012 del Plan Estratégico el Puerto.

Mediante este instrumento de planificación, la Autoridad Portuaria definió el modelo de desarrollo del Puerto de Melilla en un ámbito temporal de diez años, en el que integró su política de sostenibilidad y su compromiso con el desarrollo sostenible.

Conforme a este documento, validado y refrendado por los colectivos e instituciones que conforman el Consejo de Administración del Puerto, no será posible en adelante el desarrollo ni el crecimiento de la actividad portuaria sin un desarrollo paralelo de las acciones que materializan los principios de sostenibilidad económica, social y ambiental recogidas en éste.

2.1. COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

2.1.1. GRUPOS DE INTERÉS IDENTIFICADOS

La presente Memoria de Sostenibilidad se elabora con el objeto de dar respuesta a la responsabilidad de la Autoridad Portuaria con el entorno en el que opera, en virtud a la cual, el desarrollo de su actividad, lejos de producir un perjuicio, debe mejorar la calidad de vida de quienes se encuentren en su ámbito de influencia.

Por consiguiente, con carácter previo a la definición de estrategias y contenidos, la Autoridad Portuaria ha identificado las entidades, instituciones o individuos que forman parte de ese ámbito de influencia. Éstos constituyen los "Grupos de interés" o "Partes interesadas", definidos como "las personas y grupos que afectan o son afectados por la organización y sus actividades" ("Norma sobre aseguramiento AA100". AccountAbility).

No obstante, estos grupos no influyen en el desempeño de la Organización o son afectados por la misma de igual modo, pudiéndose establecer una categorización de grupos de interés o partes interesadas.

La Autoridad Portuaria de Melilla ha realizado en 2013 un "Estudio de Materialidad", en el que, como punto de partida para sentar las bases de la definición del contenido de esta Memoria, ha revisado la identificación y clasificación de los Grupos de Interés de la Autoridad Portuaria previamente definidos, obteniendo el siguiente resultado:

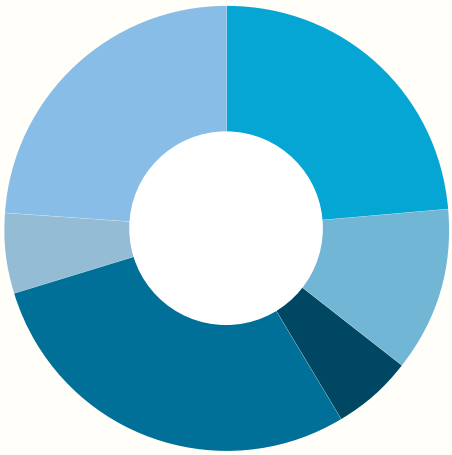
Grupos de interés de la Autoridad Portuaria de Melilla
NIVEL MUY ALTO
Empleados de la Autoridad Portuaria
Clientes (concesionarios, armadores y navieras)
Órganos de la Autoridad Portuaria
NIVEL ALTO
Comunidad Portuaria (Empresas que operan en el Puerto, servicios portuarios, comerciales y empresas contratadas por la APM)
Usuarios del Puerto (pasajeros)
Ciudadanos y Gobierno de la Ciudad Autónoma
Instituciones (Ministerio de Fomento y Gobierno de la Nación)
NIVEL MEDIO
Administración marítima
Tejido empresarial de la Ciudad Autónoma

2.1.2. ESQUEMA DE COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

Consciente del beneficio que reporta la integración de la perspectiva de sus Grupos de Interés para la adopción de decisiones acertadas que conduzcan al Puerto por la vía del entendimiento y la cooperación, la Autoridad Portuaria mantiene una actitud proactiva en los procesos de comunicación y participación con los mismos, habiendo establecido los siguientes canales con este fin:

- Puesta en funcionamiento de un Servicio de Atención al Cliente específico.
- Publicación de información y datos de relevancia en el portal web de la Autoridad Portuaria.
- Transmisión de información de relevancia, como informes mensuales de tráfico portuario en los medios de comunicación local.
- Publicación y difusión abierta de sus memorias anual y de sostenibilidad.
- Recogida y tratamiento sistemático de quejas, reclamaciones y sugerencias.
- Realización de campañas de medición de la satisfacción de clientes y usuarios del Puerto.
- Entrevistas personalizadas efectuadas en el curso de la realización de estudios de materialidad.
- Atención directa y personalizada de la Autoridad Portuaria.
- Discusión y adopción de decisiones de relevancia en los foros creados a tal fin, como Comités, Comisiones y Grupos de Trabajo
- Incorporación de representantes de los Grupos de Interés en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Cabe subrayar que en el máximo Órgano de Gobierno de esta institución se integran representantes de los diferentes sectores sociales, económicos o institucionales implicados en el tráfico marítimo.

PROPORCIÓN DE COLECTIVOS REPRESENTADOS EN EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



2.1.3. PRINCIPALES INQUIETUDES Y PREOCUPACIONES DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

Los asuntos de relevancia que inquietan o preocupan a los Grupos de Interés han sido identificados y clasificados en el curso del "Estudio de Materialidad" efectuado en 2013 por la Autoridad Portuaria.

Con el objeto de extraer conclusiones fiables y representativas, en el desarrollo de este estudio se ha cruzado la información recopilada de diversas fuentes:

- Observatorio de prensa
- Consulta directa a las partes interesadas
- Análisis de resultados proporcionados por herramientas de gestión de la Autoridad Portuaria

Del análisis de los titulares publicados en los medios de comunicación local se extrae que, exceptuando temas que quedan fuera del ámbito de competencias de la Autoridad Portuaria como el tráfico de drogas o la inmigración ilegal, los asuntos que más preocupan a los melillenses son los relacionados con las comunicaciones marítimas con la Península. Se encuentra presente en gran parte de estos titulares el contrato marítimo, actualmente en proceso de redefinición, en el que se perfilarán las condiciones relacionadas con el tráfico de pasajeros de línea regular.

Estos medios de comunicación también hacen referencia reiteradamente al proyecto de ampliación del Puerto.

> Se han extraído 1.097 titulares de prensa digital de ámbito local que hacen mención al Puerto de Melilla, en el período comprendido entre 2010 y 2013.

De las entrevistas personales con los representantes de los Grupos de Interés, se extraen como conclusiones las siguientes:

- Los operadores y demás entidades que forman parte de la Comunidad Portuaria sitúan los aspectos asociados al crecimiento del volumen de negocio y la captación de nuevos clientes entre los de mayor relevancia.
- Estos colectivos consideran preocupante el nivel de saturación que están adquiriendo las infraestructuras portuarias, las condiciones de seguridad en el Puerto y el grado en que el contrato marítimo puede afectar al tráfico portuario.
- Tras las reformas iniciadas por el Gobierno de la Nación en materia laboral, los trabajadores manifiestan preocupación por la pérdida de poder adquisitivo que pueden sufrir y la inestabilidad laboral. Sienten descontento y preocupación por la política de ajuste económico puesta en marcha por la Administración Pública con carácter general.
- Los representantes de los usuarios del Puerto (pasajeros) destacan como aspecto relevante las condiciones que deriven del ya citado contrato marítimo.
- Los representantes de los armadores y las compañías navieras manifiestan inquietud por los parámetros de rendimiento de la grúa, pese a lo que valoran la calidad del servicio positivamente.
- Los armadores y las compañías navieras también muestran preocupación por el impacto que puede ocasionar sobre el tráfico de pasajeros y de mercancías el citado contrato marítimo, así como la política de impuestos aplicada a las mercancías que atraviesan la Ciudad con destino a Marruecos, seguido por los aspectos relacionados con la seguridad y el acceso de inmigrantes indocumentados.

En respuesta a algunas de estas inquietudes, la Autoridad Portuaria pone todo su empeño en llevar a buen término el proyecto de ampliación del Puerto, mediante el que se solventarían algunas de las reivindicaciones de los usuarios y de la Comunidad Portuaria.

Por otra parte, con el fin de dar respuesta a las demandas expuestas en relación al equipamiento portuario, ésta inicia en 2013 el proceso de adquisición e instalación de una nueva grúa para tráfico de contenedores, habiendo solventado a lo largo de este ejercicio la cuestión de la financiación e identificado la opción que se adecúa en mayor medida a sus necesidades.

La Autoridad Portuaria ha desarrollado grandes esfuerzos para lograr que el cumplimiento de los objetivos de austeridad que le aplican reglamentariamente no afecte a su masa laboral de forma significativa. De este modo, aunque se ha visto obligada a reducir las gratificaciones extraordinarias, ha mantenido los salarios y los beneficios sociales. Resulta especialmente plausible el modo en que los trabajadores han afrontado esta situación, poniendo mayor empeño si cabe en el desarrollo de sus funciones, incrementando los parámetros vinculados a la eficacia y productividad.

2.1.4. PROYECTOS DE COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN CON OTRAS ADMINISTRACIONES

En materia de proyectos de coordinación y colaboración con otras Administraciones, resulta de especial relevancia la adjudicación del proyecto PLATEMES (Plataforma Europea del Mediterráneo Sur) del Programa Operativo FEDER de Cooperación Transfronteriza España Fronteras Exteriores, del que ha sido beneficiaria la Autoridad Portuaria de Melilla.

> La Unión Europea ha adjudicado al proyecto PLATEMES 720.333 € de fondos FEDER para el ejercicio 2013.

Con este fin, la Autoridad Portuaria ha constituido un partenariado, en el que se han incorporando fundaciones con marcado carácter transfronterizo, empresas marroquíes que desarrollan actividades económicas conexas con las del tráfico de pasajeros, el turismo, la producción y distribución de bienes de consumo y el de tráfico de mercancías.

Mediante la ejecución de este proyecto, el Puerto de Melilla contribuye al objetivo de "Promocionar mejores condiciones para garantizar la movilidad de personas, bienes y capitales en el territorio transfronterizo" mediante la optimización de instalaciones dedicadas al transporte de pasajeros.

Debe tenerse en consideración que la Autoridad Portuaria de Melilla es participante esencial en el dispositivo que anualmente ponen en marcha de manera conjunta España y Marruecos, (Operación Paso del Estrecho), en el que se coordinan medios de transporte, fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, medios asistenciales e infraestructuras sobre las que discurren estas actividades.

Por otra parte, las actuaciones contempladas en este proyecto adquieren carácter transversal al contribuir a la consecución de otros objetivos como "Fomentar el desarrollo socioeconómico y la mejora de la conectividad territorial" y "Promocionar la sostenibilidad medioambiental y la prevención de riesgos" , por incluir actividades con claros impactos en el fomento del turismo, la realización de estudios y actuaciones medioambientales fronterizas y el fomento del Puerto de Melilla como Plataforma Logística Interterritorial.

Este proyecto se materializará mediante las siguientes actuaciones:

- Reordenación atraques de la Dársena Villanueva
- Acondicionamiento de la Dársena Pesquera
- Control de embarque de la Estación Marítima
- Mejora del control de accesos y del sistema de vigilancia
- Aplicación de los sistemas de control y vigilancia a la mejora de la explotación portuaria
- Actuaciones enmarcadas dentro del estudio económico financiero de la ampliación
- Estudios logísticos con el Norte de Marruecos y resto de estudios
- Realización de estudios ambientales y redacción de proyecto de nuevo desarrollo portuario.

El ámbito temporal de este proyecto comprende el periodo 2013-2014, por lo que algunas de estas actuaciones ya han sido finalizadas o se encuentran en curso.

Como resultado de estas actuaciones el Puerto de Melilla se convertirá en un enclave más funcional, más atractivo para los clientes marroquíes y europeos, más seguro, más eficiente energéticamente y mejor integrado en el medio ambiente transfronterizo.

Otros proyectos de colaboración y coordinación con otras Administraciones formalizados en 2013 han sido:

- Convenio entre la Agencia Tributaria y la Autoridad Portuaria de Melilla para la recaudación en vía ejecutiva de los recursos de naturaleza pública.
- Convenio de Asistencia Jurídica suscrito entre la Abogacía General del Estado y la Autoridad Portuaria de Melilla.

Otros Convenios suscritos por la Autoridad Portuaria con otras administraciones en ejercicios anteriores se mantienen activos, como los creados con diversas Universidades y entidades formativas para la realización de prácticas en la institución por parte del alumnado.

En un ámbito diferente, la Autoridad Portuaria mantiene operativos los siguientes convenios, en virtud de los cuales, diversas instituciones hacen uso de espacios o infraestructuras adscritos al dominio público portuario. Constituye éste otro modo de cooperación de la Autoridad Portuaria con estos organismos, facilitando el desarrollo de sus competencias:

Convenios de ocupación de dominio público por parte de otras administraciones
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y la Delegación del Gobierno (Área de Sanidad Exterior). Planta alta antigua Estación Marítima.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y la Delegación del Gobierno (Unidad de Promoción y Desarrollo). Locales Cargadero de Mineral.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y el Ministerio del Interior Comandancia de la Guardia Civil. Locales nueva Estación Marítima y del Grupo Especial de Operaciones Subacuáticas (GEAS) en el puerto Deportivo. Local Puerto Deportivo.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y el Ministerio de Defensa Comandancia Militar de Marina. Edificio Florentina.
Convenio entre la Autoridad Portuaria y la Agencia Estatal de Administración Tributaria (A.E.A.T.) Locales nueva Estación Marítima y Tinglado nº 5.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y el Ministerio del Interior, Jefatura Superior de Policía de Melilla. Locales nueva Estación Marítima.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y el Ministerio de Medio Ambiente (Parques Nacionales).
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y la Gerencia Territorial del Ministerio de Justicia.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y la Ciudad Autónoma de Melilla (Protección Civil). Locales, amarres, aparcamiento y parcela en Puerto Deportivo.
Convenio entre la Autoridad Portuaria de Melilla y la Fundación Melilla Ciudad Monumental.

2.1.5. ASOCIACIONES A LAS QUE PERTENECE LA AUTORIDAD PORTUARIA

- **Asociación Técnica de Puertos y Costas, de la que la Directora de la Autoridad Portuaria de Melilla es vocal y forma parte del órgano directivo.** Asociación de carácter técnico y científico, cuya misión consiste en "Potenciar el progreso tecnológico en los campos de PUERTOS Y COSTAS, fomentando la creación de una cultura común entre todos los profesionales que actúan en estos ámbitos". Constituye también la sección española representante de PIANC (antes conocida como la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación AIPCN).

  Las diferentes actividades de la Asociación son organizadas por la Junta Directiva, por el Comité de Jóvenes Profesionales o por los Comités Técnicos. Destacan, como acontecimiento más importante de la Asociación, los Congresos Nacionales que cada dos años aglutinan a un gran número de representantes de la ingeniería del sector de Puertos y Costas de España.

- A**sociación Internacional de Derecho Portuario, de la que la Autoridad Portuaria de Melilla y el Responsable de Secretaría General son miembros institucional y asociado respectivamente.** La asociación se constituyó con el objetivo de promover los contactos entre personas del ámbito portuario y marítimo a nivel nacional e internacional, para favorecer los intercambios de conocimientos y la formación de sus miembros en el estudio y conocimiento del derecho portuario y cuantas materias tuvieran incidencia sobre la gestión de los puertos y la actividad marítima.
- **Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios (SAGEP).** Sociedad anónima mercantil privada, creada con el objeto social de poner a disposición de sus accionistas trabajadores por ella contratados, para el desarrollo de actividades y tareas del servicio portuario de manipulación de mercancías o de otras actividades comerciales.

  La Directora de la Autoridad Portuaria es miembro con voz y voto en el Consejo de Administración de la Sociedad.

2.2. COMPROMISO INSTITUCIONAL

La Autoridad Portuaria, como institución al servicio de la ciudadanía y fiel a sus principios de responsabilidad social corporativa, desarrolla iniciativas en los diferentes ámbitos que pueden repercutir en la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos. Esto implica invertir recursos en estas materias, obligación ineludible de cualquier entidad pública que aspire a desarrollar sus principios en un marco sostenible.

A las actuaciones que se describen en este apartado, se suman las de carácter ambiental o las que tienen como fin mejorar las condiciones de seguridad del Puerto, que se describen en los apartados correspondientes de esta Memoria.

2.2.1. COMUNICACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS TELEMÁTICOS

A lo largo de 2013 la Autoridad Portuaria ha potenciado el uso de la sede electrónica, puesta en servicio el ejercicio anterior, mediante la incorporación de nuevas funcionalidades. En la actualidad, esta herramienta permite efectuar los siguientes trámites electrónicos:

- Inicio expediente de autorización.
- Inicio expediente de concesión.
- Inicio expediente de reclamación.
- Reserva de atraques del puerto deportivo.
- Consulta de expedientes.
- Registro telemático de documentación.
- Validación de certificados .
- Comunicaciones con el Servicio de atención al cliente.

Por otra parte, ésta ofrece información sobre:

- Trámites necesarios para solicitar una licencia o concesión.
- Trámites necesarios para operar en el Puerto.
- Superficies disponibles y los usos a los que se dedican las mismas.

La Autoridad Portuaria ha suscrito en 2013 un nuevo contrato de servicios de telecomunicaciones con un operador de reconocido prestigio internacional. Este contrato posibilitará a la Autoridad Portuaria contar con nuevos y mejores servicios, reduciendo considerablemente los costes.

Otros servicios electrónicos de los que pueden beneficiarse los usuarios a través de los portales correspondientes, son la solicitud de escala (DUEWEB), los manifiestos y declaraciones sumarias (SIGMA), la gestión de mercancías peligrosas (IMOWEB) y el levante sin papeles para la salida de mercancía del Puerto, a través de los mecanismos dispuestos por la Autoridad Portuaria.

En un ámbito interno, la Autoridad Portuaria se ha centrado en 2013 en la creación o ampliación de las siguientes herramientas:

- Aplicación de control económico-financiero, al que se han incorporado utilidades para el sistema de inventario y activos fijos y el control de recargos, entre otros.
- Sistema de control de pasajeros, tanto de embarque como de desembarque.
- Nueva aplicación de declaraciones de mercancías peligrosas.

Estas actuaciones tienen como fin constituir en esta Autoridad Portuaria una ventanilla única de comunicación y de cooperación entre los agentes portuarios, modernizando los recursos puestos a disposición de los usuarios del Puerto en beneficio de su comodidad y de la optimización de sus recursos.

2.2.2. PROYECTOS DE I+D+I

La Autoridad Portuaria mantiene activos los proyectos de investigación sobre el impacto que las infraestructuras y la actividad portuaria pueden ocasionar sobre la población de *Patella ferruginea*, especie incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas. Esta lapa, cuyo hábitat lo constituyen las superficies rocosas como las infraestructuras portuarias, encuentra en las aguas del Puerto de Melilla las condiciones adecuadas para su reproducción.

De este modo, sigue vigente el acuerdo de colaboración firmado con la Universidad de Granada en 2012 para la realización de un estudio sobre el potencial impacto de las futuras obras de ampliación el Puerto en la población de *Patella ferruginea* de Melilla.

Esta entidad también ha participado en el seguimiento de la población de esta especie tras el traslado de los ejemplares que habitaban en el embarcadero de las Islas Chafarinas, previo al inicio de las obras de adecuación del mismo.

Gastos destinados a proyectos de I+D+i	
Proyecto NEREIDAS	5.000 €
Seguimiento de la población de la *Patella ferruginea* en Islas Chafarinas	11.000 €
Estudio sobre la conservación de las poblaciones de *Patella ferruginea* en Melilla ante las futuras obras de ampliación del Puerto	7.500 €
Total	**23.500 €**
Porcentaje de gastos de explotación	0,17%

Finalmente, cabe mencionar la puesta en marcha en diciembre de 2013 del proyecto NEREIDAS, liderado y coordinado por la Autoridad Portuaria y cofinanciado por la Unión Europea en un 50%. Éste tiene como objetivo clave desarrollar a través de tecnologías biológicas, sensores y métodos numéricos, una herramienta de normalización para la aplicación de medidas preventivas y compensatorias mitigadoras del daño al medio ambiente relacionado con el transporte y la actividad portuaria.

A lo largo de la Dimensión Ambiental de la presente Memoria de Sostenibilidad, se analiza con más detenimiento esta iniciativa.

2.2.3. INICIATIVAS SOCIALES Y CULTURALES

La Autoridad Portuaria de Melilla incluye entre sus aspiraciones dejar una huella socialmente responsable en la Ciudad en la que se asienta y con la que necesariamente comparte inquietudes y objetivos. Las actuaciones en materia social y cultural constituyen parámetros de excelencia en la gestión, que completan a los netamente económicos.

A continuación se exponen algunas de las iniciativas sociales promovidas o apoyadas por la Autoridad Portuaria en 2013:

- **Elaboración de un archivo histórico.** En este ejercicio han continuado las labores de digitalización del archivo histórico del Puerto que abarca 110 años de historia, para facilitar, con su tratamiento informático, la conservación, acceso y consulta, así como la investigación en asuntos vinculados al tráfico marítimo en la Ciudad.

La Autoridad Portuaria de Melilla mantiene una estrecha colaboración con el ámbito universitario, con el fin de facilitar el acceso de los alumnos al mundo laboral.

- **Participación de la Directora del Puerto en la duodécima edición de las Jornadas de Ingeniería de Costas y Puertos, en Cartagena.** Estas jornadas constituyen un foro de referencia para profesionales del ámbito marítimo-costero. El título de la ponencia presentada ha sido "Diagnóstico para la reducción de emisiones en el Puerto de Melilla".
- **Participación de dos policías portuarios de Melilla en el campeonato del mundo de fútbol sala de policías.** La selección española de puertos, de la que han formado parte los jugadores del Puerto de Melilla, participó en la WPIST (campeonato del mundo de futbol sala de policías), celebrado en Holanda.
- **Colaboración con la Consejería de Fomento, Deportes y Juventud de la Ciudad Autónoma para la celebración del evento "Melilla Náutica".** Esta iniciativa incluye, entre otras actividades náuticas, la "Regata Ciudad de Melilla" la cual, constituye un elemento de promoción de las actividades náutico deportivas.
- **Exhibición de cetrería.** La empresa de control de fauna "El Quinto" organizó una exhibición sobre su labor desarrollada con aves y proyectó un documento audiovisual que tenía como contenido las diferentes actividades que lleva a cabo a diario en diversos espacios públicos. Este evento tuvo lugar en la Estación Marítima.
- **Realización de prácticas de alumnos de la Escuela Superior de Tecnología y Gestión de Portalegre en el Puerto de Melilla.** Durante todo el verano, los estudiantes de esta universidad portuguesa participaron activamente en las actividades que se desarrollaron en el recinto portuario, prestando especial atención a aquellos que tuvieron lugar en el Puerto Deportivo.
- **Participación en la Semana Verde del centro educativo Enrique Soler.** El Puerto participa desde hace varios años en la Semana Verde que el Colegio Enrique Soler promueve entre sus estudiantes. El centro organiza diversidad de actividades sobre la protección del medio ambiente. En su IV edición, la Autoridad Portuaria participó impartiendo unas jornadas de concienciación entre los alumnos de 1º de Primaria a través de la iniciativa "Cuidemos el mar, respetemos el Puerto", que promueve la protección del entorno marino. La participación de la Autoridad Portuaria se completó con una visita de alumnos de este centro a las instalaciones portuarias.
- **Acogida de la visita efectuada por la Asociación Socio-Cultural Mem Guímel.** Mem Guímel es una asociación cultural que tiene entre sus fines investigar, divulgar y promover el conocimiento de la cultura sefardí. Su representante visitó al Presidente de la Autoridad Portuaria en 2013, para trasladarle la labor que lleva a cabo esta entidad, estrechar sus lazos y dar a conocer la cultura hebrea-sefardí desde Melilla.
- Otras autorizaciones menores varias y colaboraciones en la organización de eventos deportivos, culturales, festivos y de interés social que se desarrollan en el ámbito del Puerto.

2.2.4. INTERFAZ PUERTO-CIUDAD

El Puerto de Melilla se encuentra plenamente integrado en la Ciudad, y no solo socialmente sino también geográficamente. Resulta reseñable el hecho de que las instalaciones portuarias se sitúan aledañas al centro histórico, geográfico y social de Melilla.

Sin embargo, son tres los enclaves que representan en mayor medida la interfaz Puerto-Ciudad, y en la que los ciudadanos y los usuarios del tráfico marítimo se funden y comparten en perfecta armonía instalaciones y servicios:

- **Estación Marítima**. En aplicación de la política de apertura y acercamiento a la ciudadanía de la Autoridad Portuaria, la Estación Marítima se ha diseñado como un espacio de esparcimiento y punto de encuentro de los melillenses, lo que resulta perfectamente compatible con su uso como instalación netamente portuaria. De hecho, estos usos complementarios mejoran la rentabilidad de la inversión, lo que revierte finalmente en los usuarios mediante la mejora de las instalaciones.

  La Autoridad Portuaria ha celebrado en 2013 la I Jornada de Puertas Abiertas en la Estación Marítima, en la que ésta se ha convertido en el centro de ocio y deporte de Melilla. Han colaborado para ello tanto la Autoridad Portuaria como las empresas y entidades que explotan esta instalación.
- **Puerto Deportivo**. Esta instalación, que este año nuevamente ha disfrutado de la Bandera Azul otorgada por la Fundación Europea de Educación Ambiental, ha sido objeto en 2013 de numerosas actuaciones de mejora de sus infraestructuras, con el objeto de hacerlas más atractivas para los usuarios de las actividades náuticas, así como para los ciudadanos en general. Cabe tener presente que en sus locales se desarrolla gran parte de la vida social de la Ciudad.

  Entre estas actuaciones pueden mencionarse el acondicionamiento de las zonas comunes de los locales de la Marina Seca, la rehabilitación y mejora de viales, la mejora de la iluminación mediante tecnología LED, la instalación del control de accesos y la creación de un parque infantil.
- **Playas**. Las playas adscritas a la zona de servicio se encuentran en continuo proceso de conservación y mantenimiento, con el fin de que se mantengan en las condiciones adecuadas para su disfrute por los ciudadanos.

Las actuaciones desarrolladas en el ámbito del Puerto Deportivo han tenido un coste de 624.818,57 €, lo que constituye un 4,66% de los gastos de explotación.

03 HITOS 2013 Y RETOS 2014

> El Puerto de Melilla ha mantenido a lo largo de 2013 la senda de crecimiento iniciada en 2009. Las cifras que se presentan en esta Memoria descartan cualquier atisbo de duda sobre la solidez o la temporalidad de este crecimiento.

3.1. HECHOS DESTACADOS EN 2013

El Puerto de Melilla ha mantenido a lo largo de 2013 la senda de crecimiento iniciada en 2009. Las cifras que se presentan en esta Memoria descartan cualquier atisbo de duda sobre la solidez o la temporalidad de este crecimiento.

Ello ha permitido mantener una situación financiera firme y sostenible y hacer frente a inversiones, del orden de alrededor de cuatro millones de euros, sin poner en peligro el avance hacia el equilibrio presupuestario y la autosuficiencia económica.

A continuación se describen algunas cifras representativas del resultado del ejercicio y se relacionan las iniciativas puestas en marcha por esta institución con mayor impacto en el desarrollo de la actividad portuaria, las cuales se describen con mayor nivel de detalle a lo largo del presente documento.

3.1.1. CIFRAS ECONÓMICAS

Las cifras económicas calculadas al cierre de 2013 se han mantenido en la línea del ejercicio anterior de forma generalizada. No obstante, cabe reseñar la tasa de variación interanual del 36% presentada por el Resultado del ejercicio.

Otros índices económicos representativos de la situación económica y financiera de esta institución son el servicio de la deuda, que sufre un incremento como consecuencia del aumento de las amortizaciones, habiéndose reducido casi hasta la mitad los intereses devengados y el acusado crecimiento del nivel de inversiones efectuadas.

En 2013, la Autoridad Portuaria ha adaptado el régimen de tarifas a las necesidades y características del tráfico que soporta este Puerto.

3.1.2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO

A nivel de tráfico portuario, el ejercicio 2013 se ha caracterizado por un incremento del volumen de mercancías entradas en Puerto, presentando un nuevo máximo respecto a ejercicios anteriores.

El mapa de mercancías por forma de presentación continúa su proceso de transformación iniciado años atrás, por el que el granel (tanto líquido como sólido), pierde peso en favor de la mercancía general, con especial mención a la mercancía contenerizada (tanto elevada como rodada).

Por otra parte, las cifras de pasajeros entrados en Puerto se mueven en torno a las del ejercicio anterior, con valores ligeramente inferiores en el caso de pasajeros de línea regular y destacando el 36% de incremento experimentado por el número de pasajeros de crucero.

3.1.3. INFRAESTRUCTURAS Y ESPACIOS PORTUARIOS

3.1.3.1. Proyecto de ampliación del Puerto

El proyecto de ampliación del Puerto, cuya necesidad es ratificada año tras año por las cifras de tráfico portuario registradas, ha recibido este ejercicio un fuerte impulso con la exención otorgada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente al Plan Director de Infraestructuras Portuarias de sometimiento a trámite de evaluación ambiental. En la misma línea se ha pronunciado el Gobierno de la Ciudad de Melilla, en relación al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, en virtud de sus competencias de ámbito local.

Estas resoluciones han supuesto un considerable ahorro de tiempo y costes asociados a la iniciativa, permitiendo a la Autoridad Portuaria iniciar el proceso de evaluación ambiental del proyecto de ejecución, en el cual se determinará el alcance del posible impacto ambiental asociado y se concretarán las medidas atenuantes preceptivas, en caso de resultar necesarias.

3.1.3.2. Mejora de las infraestructuras portuarias

Durante 2013 se han iniciado, ejecutado o finalizado actuaciones de mejora de las infraestructuras portuarias de distinta naturaleza. Se relacionan a continuación las intervenciones de mayor relevancia:

- Rehabilitación del embarcadero del Puerto de Chafarinas.
- Acondicionamiento de las zonas comunes de locales de la Marina Seca del Puerto Deportivo.
- Instalación eléctrica para suministro a buques en el Muelle Espigón.
- Instalación de un muro cortina en el interior del Edificio Terminal y pasarela de acceso a la pasarela de embarque actual situada en el Muelle Ribera II del Puerto de Melilla.
- Rehabilitación y mejora de viales de la Dársena de Embarcaciones Menores.
- Habilitación de la explanada de la Dársena de Pesqueros.
- Construcción de un nuevo Pantalán flotante en la Dársena de Pesqueros.
- Acondicionamiento en el interior del Edificio Terminal y pasarela de acceso a la pasarela de embarque actual situada en el Muelle Ribera II del Puerto de Melilla.
- Demolición del cuerpo este y central de la antigua Estación Marítima y la Torre del Reloj del Puerto de Melilla.
- Optimización de los Atraques en Dársena Villanueva del Puerto de Melilla.
- Control de Accesos en el Puerto Deportivo.

Destaca por su futura repercusión en la satisfacción de usuarios y pasajeros a su paso por el Puerto, la construcción de una pasarela aérea para la comunicación del muelle Espigón con la Estación Marítima. En 2013 se ha licitado el contrato de ejecución de esta iniciativa, por medio de la cual, el embarque y el desembarque de los pasajeros será más cómodo, seguro y fluido.

Algunas de estas actuaciones podrán ser financiadas mediante la aportación efectuada por la Unión Europea al proyecto PLATEMES (Plataforma Europea Mediterráneo Sur), adjudicada a la Autoridad Portuaria en el marco de los Fondos FEDER (Programa de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores). La Autoridad Portuaria lidera este proyecto, en el que participan entidades del sector empresarial del país vecino.

3.1.3.3. Explotación del dominio público portuario

En lo que respecta a la ocupación del dominio público portuario, en 2013 se han producido algunos movimientos de escasa repercusión en el balance económico del ejercicio. Las nuevas concesiones y autorizaciones otorgadas en 2013 no han llegado a compensar la renuncia de algunos titulares de concesiones demaniales, lo que ha condicionado un ligero descenso de las tasas de ocupación facturadas por la Autoridad Portuaria. No obstante, este dato se mantiene en cotas similares a

las de los ejercicios anteriores, no llegando a generar un impacto significativo en el capítulo de ingresos de esta entidad.

La Autoridad Portuaria ha iniciado acciones en 2013 para otorgar en concesión el puerto deportivo, que en estos momentos explota esta institución. Esta propuesta se encuentra en fase de estudio, con el fin de determinar la viabilidad de la medida, que se prevé que conduzca, en caso de materializarse, a un incremento de los ingresos y a una reducción de los gastos de explotación, con el consiguiente refuerzo de la rentabilidad de las infraestructuras portuarias.

3.1.4. PROTECCIÓN AMBIENTAL

3.1.4.1. Estudio de población de la especie "*Patella ferruginea*"

A lo largo de 2013, se ha seguido trabajando en el estudio de la población de *Patella ferruginea* que habita a lo largo del entorno de las instalaciones portuarias, fruto del Convenio de Colaboración suscrito entre la Autoridad Portuaria y la Universidad de Granada.

3.1.4.2. Proyecto Nereidas

El proyecto NEREIDAS, cofinanciado por la Unión Europea, constituye la iniciativa más ambiciosa puesta

en marcha en 2013 en materia ambiental por la Autoridad Portuaria.

Éste se incluye en el ámbito de la red Transeuropea de Transporte (Ten-T) de reducción de las emisiones de CO_2. NEREIDAS tiene como objetivo desarrollar mecanismos para compensar el impacto ambiental que ocasiona el transporte marítimo, mediante sumideros subacuáticos de CO_2, entre otras iniciativas.

3.1.4.3. Bandera Azul Puerto Deportivo

Un año más, Puerto Deportivo Noray, ha obtenido la Bandera Azul de la Fundación Europea de Educación Ambiental, lo que constituye una muestra más del buen hacer en sus instalaciones, así como del correcto funcionamiento de las medidas de prevención y protección ambiental aplicadas.

3.1.4.4. Certificación energética

Con el fin de sentar las bases para la aplicación de mecanismos de reducción del consumo energético, la Autoridad Portuaria ha recopilado en 2013 los certificados de eficiencia energética de los diferentes edificios que gestiona, incluyendo aquellos para los que este certificado no es requerido normativamente.

3.1.4.5. Vigilancia Ambiental de la actuación de mejora de infraestructuras del Puerto de Chafarinas

Por su interés en la defensa nacional, la actuación efectuada por la Autoridad Portuaria para la mejora de las infraestructuras con que cuenta el Puerto de Chafarinas no se encuentra sujeta a trámite ambiental.

No obstante, con carácter voluntario, la Autoridad Portuaria ha desarrollado una rigurosa vigilancia ambiental durante el desarrollo de la misma, orientada a proteger la población de *Patella ferruginea* en la zona.

Previamente al inicio de la actuación, ha procedido a trasladar los ejemplares que se encontraban en las escolleras del embarcadero. El éxito de esta actuación ha venido a reafirmar el planteamiento defendido por la Autoridad Portuaria sobre la posibilidad de armonizar el progreso con la protección ambiental.

3.1.5. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

3.1.5.1. Formación Cuerpo de Bomberos

Durante 2013 se han realizado simulacros y ejercicios como el realizado por el Cuerpo de Bomberos denominado “Prácticas de acceso y operatividad ante accidentes del cuerpo de Bomberos”, manteniendo el mismo número de simulacros y ejercicios que en el año anterior. Mediante esta iniciativa se mejorará la capacitación de

este Servicio de Extinción de Incendios para hacer frente a una posible emergencia de la manera más rápida y eficaz posible.

3.1.5.2. Centro de Control

En 2013 han avanzado las labores iniciadas en el Centro de Control para la mejora de sus instalaciones. En este ejercicio, la actuación de la Autoridad Portuaria se ha dirigido a la puesta en marcha y optimización de las capacidades para la gestión integral de dicho Centro.

3.1.6. GESTIÓN, COMUNICACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

3.1.6.1. Tecnologías de la información

A lo largo de 2013 se han incorporado nuevas funcionalidades a la sede electrónica de la Autoridad Portuaria, en beneficio de la modernización de la gestión de esta institución y del reconocimiento y el fomento del derecho de los ciudadanos a relacionarse con la administración pública mediante medios electrónicos.

En lo que respecta a herramientas telemáticas de uso interno, se han puesto en servicio un nuevo sistema de inventario de activos fijos, un nuevo módulo de control de recargos generados por facturas vencidas, un sistema de comunicación entre los departamentos de explotación y facturación, un sistema de control de pasajeros, una nueva aplicación de declaraciones de mercancías peligrosas y nuevos flujos de gestión documental.

Por otra parte, en este ejercicio han continuado las labores de digitalización del archivo histórico del Puerto, con el fin de facilitar con su tratamiento informático, conservación, acceso y consulta.

3.1.6.2. Mantenimiento de las certificaciones de los Sistemas de Gestión

Un año más, tanto el Sistema de Gestión de Calidad como el Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo implantados por la Autoridad Portuaria han superado satisfactoriamente sendas auditorías de seguimiento, efectuadas por una entidad de reconocido prestigio internacional debidamente acreditada.

Este hecho, evidencia la adecuación de estos sistemas a los requisitos de las normas de referencia, así como su completo estado de implantación y su continua adaptación a las circunstancias de esta institución y del ámbito en el que opera.

3.1.6.3. Contrataciones y licitaciones

En 2013 la Autoridad Portuaria ha iniciado el proceso de licitación del servicio de limpieza del Puerto de Melilla, con un ámbito temporal de tres anualidades. Éste ha sido publicitado en boletines oficiales y en plataformas públicas de contratación.

Otro contrato de relevancia suscrito este año ha tenido como objeto el suministro de servicios de telecomunicación. Este nuevo contrato garantizará la mejora del servicio y la reducción de los costes.

En relación a los servicios portuarios, la Autoridad Portuaria ha continuado el proceso de modificación y actualización de los pliegos de prescripciones particulares de los servicios de remolque, amarre y practicaje, de acuerdo al procedimiento establecido en el marco regulador del sistema portuario estatal.

3.1.6.4. Propuesta de modernización del parque de grúas

Ante las positivas cifras que presenta el tráfico de contenedores y las perspectivas de crecimiento futuro de este tráfico, tanto en el Puerto de Melilla como en el arco mediterráneo, la Autoridad Portuaria ha iniciado el proceso de adquisición de una nueva grúa para la manipulación de contenedores.

Esta iniciativa dará respuesta a las inquietudes manifestadas por los grupos de interés, que demandan tecnologías más avanzadas. La inversión será amortizada sin lugar a duda, ante la perspectiva de futuro que presenta este tráfico y los elevados de gastos de mantenimiento del equipamiento actualmente en servicio.

3.1.7. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

3.1.7.1. Estudio de Materialidad

Con el fin de concretar el alcance de la presente Memoria y profundizar en los aspectos de mayor relevancia para sus grupos de interés, la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo un "Estudio de Materialidad", contratando a una asistencia técnica especializada en la materia.

Con este propósito, se ha efectuado una prospección de asuntos materiales para sus grupos de interés mediante entrevistas personales, en las que éstos han podido exponer sus inquietudes y preocupaciones relacionadas con el ámbito portuario. Éstas formarán parte del eje central en torno al que se orienten las líneas de acción de los próximos ejercicios.

3.1.7.2. Política laboral

La Autoridad Portuaria está sujeta, como institución pública, a una serie de obligaciones y responsabilidades en beneficio del interés general, que escapan del ámbito de sus competencias.

Los elevados niveles de endeudamiento de la Nación y de déficit público han condicionado el establecimiento de unas obligaciones a la administración pública de carácter general, de contención del gasto y ajuste presupuestario.

La Autoridad Portuaria de Melilla ha efectuado grandes esfuerzos para alcanzar los objetivos fijados de reducción del gasto manteniendo el volumen de plantilla, sin reducir los salarios ni los beneficios sociales. No obstante, ha sido preciso reducir las gratificaciones extraordinarias para mantener la masa salarial en los límites fijados.

3.1.7.2. Acciones en el entorno social

De acuerdo con la política social de la Autoridad Portuaria, ésta ha desarrollado diversas iniciativas en su entorno, con el fin de estrechar relaciones institucionales y fomentar la interacción Puerto-Ciudad.

Ejemplo de estas iniciativas son su colaboración

OBJETIVOS ALCANZADOS EN 2013

Los objetivos operativos marcados por la Autoridad Portuaria para 2013 se han alcanzado en un 95%, habiéndose prorrateado al ejercicio siguiente las actuaciones que quedaron pendientes de finalizar. A continuación se relacionan los objetivos que han formado parte del Plan de Empresa de 2013:

- **Implantación de un sistema integrado de gestión ambiental y seguridad y salud en el trabajo.**
- **Mejora de la competitividad de los servicios portuarios y comerciales.**
- **Puesta en marcha y optimización del Centro de Control.**
- **Elementos clave de gestión presupuestaria.**
- **Gestión del PO FEDER 2007-2013.**
- **Plan de Protección del Puerto de Melilla.**
- **Cumplimiento del Plan de Austeridad: Reducción de gastos de personal.**
- **Cumplimiento del Plan de Austeridad: Reducción de los gastos de explotación.**
- **Medidas para la fidelización y captación de tráficos.**
- **Desarrollo de instrumentos de Planificación.**
- **Adecuación de sistemas financieros a nuevas tecnologías.**
- **Plan de formación por departamentos.**

en la celebración de "Melilla Náutica" o en la exhibición de cetrería, la realización de prácticas de alumnos en las instalaciones portuarias, la participación en la Semana Verde del centro educativo Enrique Soler, la celebración de la I Jornada de Puertas Abiertas en la Estación Marítima o las actuaciones de mejora de las infraestructuras del Puerto Deportivo en su interfaz con la Ciudad.

3.2. RETOS FUTUROS

La Autoridad Portuaria de Melilla mira al futuro con optimismo. La disposición de operadores marítimos a la apertura de nuevas líneas de pasajeros, el interés despertado en el sector turístico por las excelencias y el patrimonio de la Ciudad, y la creciente especialización de este Puerto por el tráfico de contenedores, auguran un crecimiento sólido y estable de su nivel de actividad.

Sin embargo, esta perspectiva optimista puede verse truncada por algunas amenazas externas que ponen en riesgo las expectativas de crecimiento de la institución. Hacer frente a estos parámetros con responsabilidad y eficacia constituye el desafío al que la Autoridad Portuaria habrá de enfrentarse en un espacio temporal próximo.

Manteniendo un denominador común con sus grupos de interés, a la Autoridad Portuaria también inquietan las condiciones de servicio que se fijarán en el contrato marítimo que se está gestando entre las administraciones competentes. Corresponderá a esta entidad adecuar la logística e instalaciones para dar respuesta a las necesidades que se generen por su aplicación y obtener el máximo rendimiento del nuevo régimen de servicio, sin perturbar las condiciones óptimas en que se desarrollan otros tráficos.

Por otra parte, la competencia que ofrece el Puerto de Nador es una constante en las variables que determinan el establecimiento de políticas estratégicas por parte de la Autoridad Portuaria. Esta competencia se podrá potenciar con el progresivo desarme arancelario programado por la Unión Europea.

Constituye un desafío para la Autoridad Portuaria aprovechar esta situación y convertir la competencia en oportunidad, así como fidelizar a los clientes ofreciendo como garantía la eficacia, la estabilidad, la seguridad y

la transparencia, características permanentes de su gestión portuaria, no sujetas a la continua incertidumbre del puerto vecino.

Constituye la piedra angular de la estrategia que adopta la Autoridad Portuaria para hacer frente a los parámetros que amenazan el progreso futuro de este Puerto, la dotación del mismo de infraestructuras acordes a las necesidades de los grandes operadores logísticos, elementos clave de una economía globalizada.

De este modo, los rigurosos estudios efectuados por la Autoridad Portuaria en relación al impacto económico y social del proyecto de ampliación del Puerto de Melilla, han demostrado irrefutablemente la rentabilidad de esta inversión, para el Puerto, los agentes económicos y la Ciudad en general.

El reto al que se enfrenta la Autoridad Portuaria en 2014 consiste en materializar este proyecto en las condiciones óptimas, bajo criterios de eficacia y sostenibilidad, en un clima de entendimiento y colaboración con su entorno institucional, social y empresarial, aprovechando sinergias y solventando diferencias, por el beneficio económico, social y ambiental de todas las partes interesadas.

OBJETIVOS PROPUESTOS PARA 2014

- **Mejora de la competitividad de los servicios portuarios y comerciales**
- **Elementos clave de gestión presupuestaria**
- **Gestión del PO FEDER 2007-2013**
- **Medidas para la fidelización y captación de tráficos**
- **Desarrollo de instrumentos de planificación**
- **Adecuación de sistemas financieros a nuevas tecnologías**
- **Plan de formación por departamentos**

04 AVANZANDO HACIA LA AUTOSUFICIENCIA ECONÓMICA

La rentabilidad anual, expresada como el resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, ha experimentado un incremento del 32,5% en 2013 respecto al ejercicio anterior.

En línea con la política formulada por el Gobierno de la Nación para el conjunto de instituciones públicas, la reducción del nivel de endeudamiento y del déficit constituye la piedra angular en torno a la que se orienta la gestión económica y financiera de la Autoridad Portuaria de Melilla.

Con este fin, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha iniciativas que han promovido la minimización del grado de endeudamiento estructural, mediante la eliminación del descubierto a corto plazo y la amortización de deuda a largo plazo. Como consecuencia, en 2013 se ha reducido sensiblemente la carga financiera de esta institución, hecho que se ha favorecido por la reducción de los tipos de interés, permitiendo elevar el nivel de amortizaciones efectuadas.

En lo que respecta a la reducción del déficit, la Autoridad Portuaria ha ejecutado sus presupuestos de gastos del ejercicio 2013 con riguroso sometimiento a los límites fijados por el Plan de Austeridad establecido gubernamentalmente. De este modo, han constado entre los objetivos económicos incluidos en el Plan de Empresa de dicho ejercicio, los siguientes:

- Reducir el conjunto de gastos de personal hasta un 4%, respecto al presupuesto de 2010.
- Reducir los gastos de explotación hasta el 15%, respecto al presupuesto de 2010.

Estos objetivos se han cumplido holgadamente, con un 15% de reducción del conjunto de gastos de personal y un 33% de reducción del gasto corriente, en relación al ejercicio adoptado como referencia.

Para 2014, la Autoridad Portuaria se ha marcado nuevos objetivos operativos en esta línea, con el fin de alcanzar el equilibrio presupuestario y consecuentemente, el umbral de déficit cero.

En relación al desarrollo de actuaciones para la mejora de la gestión efectuada de los recursos económicos del Puerto, la Autoridad Portuaria ha avanzado en el proyecto iniciado en el ejercicio anterior para la adecuación de sistemas financieros a las nuevas tecnologías, incrementando la productividad de los recursos humanos y reduciendo los costes de operación. Con este fin, se ha creado un nuevo sistema de inventario y activos fijos, que permite llevar un seguimiento exhaustivo del inmovilizado del puerto, así como de sus amortizaciones acumuladas. También se han introducido nuevas utilidades dirigidas a la gestión de intereses de demora y recargos, al flujo de renuncias y traspasos, y al inventario contable y de activos fijos. La puesta en servicio de estas funcionalidades en contabilidad analítica facilitará la toma de decisiones sobre aspectos vinculados a la explotación del Puerto.

Por otra parte, a lo largo de 2013, la Autoridad Portuaria ha llevado a cabo la primera revisión del inventario histórico de activos de la entidad, la cual ha incluido un estudio del deterioro del inmovilizado portuario. Esta actuación ha sentado las bases para un proyecto más ambicioso que será ejecutado a lo largo de 2014.

Otros hechos relevantes acaecidos en 2013 en materia económica han sido la modificación efectuada del régimen de tarifas aplicado al depósito en Puerto de contenedores, con objeto de fomentar el tráfico portuario mediante la adecuación del régimen de tarifas a las necesidades de los usuarios, así como la contratación de cuentas corrientes remuneradas para obtener un cierto rendimiento al superávit circulante obtenido.

Como consecuencia del desarrollo de las iniciativas descritas, la Autoridad Portuaria de Melilla ha logrado mantener la senda de crecimiento iniciada en 2009, con el mantenimiento de la mayoría de los índices económicos en cotas similares a las de este ejercicio. Cabe subrayar que en 2012 se produjo un punto de inflexión en la curva de crecimiento dibujada por este Puerto, con un desarrollo que superó todas las expectativas.

Con los excelentes resultados económicos registrados al cierre del ejercicio de 2013, se garantiza la rentabilidad de las infraestructuras portuarias; clave del crecimiento futuro del Puerto de Melilla de forma sólida, sostenible y equilibrada.

> En relación al nivel de endeudamiento de la Autoridad Portuaria, cabe mencionar que en 2013 se han reducido casi a la mitad los intereses devengados por operaciones financieras.

4.1. SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

CIFRAS CLAVE DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA

Situación Económico Financiera	2010	2011	2012	2013
Resultado del ejercicio (miles de €)	--	-3.895	-2.069	**-1.331**
Rentabilidad anual (Resultado ejercicio frente a activos no corrientes medios) (%)	-3,6	-2,95	-1,6	**-1,08**
Importe Neto Cifra de Negocio (miles de €)	7.216	8.594	10.564	**10.142**
Cash Flow (miles de €)	-1.616	-353	3.325	**2.240**
EBITDA (miles de €)	5.050	6.883	8.760	**8.674**
Variación EBIDTA respecto al ejercicio anterior (%)	0,23	36,29	21,42	**-0,9**
EBITDA (€/t movida)	5,99	7,69	9,18	**8,76**
Servicio de la Deuda ((Amortización deuda + intereses)/ Cash Flow) (%)	--	-394,78	46,91	**64,55**
Activos sin actividad respecto a activo no corriente neto medio ejercicio	0	0	0	**0**
Gastos de explotación respecto de ingresos de explotación (%)	188,25	163	130	**132**

El dato económico más relevante del balance de 2013 ha sido el amplio incremento experimentado por el Resultado del ejercicio, calculado conforme a los criterios establecidos por la Ley de Presupuestos Generales del Estado en vigor. De este modo, este parámetro ha registrado una tasa de variación interanual del 36%.

Como consecuencia, la rentabilidad anual, expresada como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos no corrientes medios, mantiene su tendencia al alza, aproximándose al umbral positivo.

Pese a ello, algunos de los ratios económicos que se informan en esta Memoria han presentado un resultado ligeramente inferior respecto al periodo anterior, aunque manteniéndose en todo caso en un rango de valores de similar magnitud. Cabe tener presente que 2012 finalizó con un resultado económico sin precedentes. Ejemplos de índices que han mostrado este comportamiento son el Importe Neto de la Cifra de Negocio o el EBIDTA.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria ha generado un exceso de capital circulante en 2013, con un flujo de caja que se ha situado por encima de los dos millones seiscientos mil euros, lo que le permitirá afrontar las inversiones previstas a corto y medio plazo.

De este modo, la Autoridad Portuaria cierra 2013 con alrededor de 12 millones de euros de tesorería y con un fondo de maniobra de aproximadamente 9 millones de euros.

Con el fin de obtener rendimiento del superávit circulante generado, la Autoridad Portuaria ha contratado cuentas corrientes remuneradas con entidades financieras.

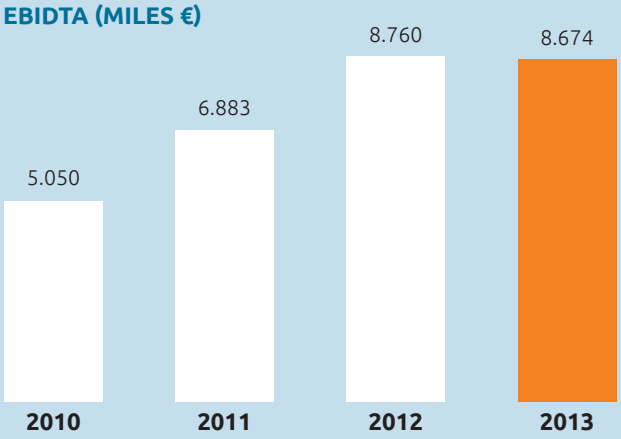
Las iniciativas puestas en marcha por la Autoridad Portuaria para controlar el déficit, descritas a lo largo del presente capítulo, han permitido que la relación entre gastos e ingresos se haya mantenido en la línea del ejercicio 2012, sensiblemente por debajo de los valores de periodos anteriores.

Respecto al capítulo de gastos, cabe mencionar que la estrategia adoptada por la Autoridad Portuaria de contención del gasto público como medio de incrementar la rentabilidad del Puerto y avanzar hacia la autosuficiencia económica ha dado sus frutos, alcanzando una reducción del 2% de los gastos de explotación.

Finalmente, para completar el mapa económico del Puerto de Melilla, cabe mencionar que el servicio de la deuda, expresado como el ratio entre el conjunto de amortizaciones e intereses y el Cash Flow, ha experimentado un incremento de alrededor de un 38%. No obstante, cabe reseñar que este hecho se ha producido como consecuencia del aumento de las amortizaciones efectuadas por la Autoridad Portuaria con el objeto de reducir su nivel de endeudamiento, mientras que los intereses generados por las operaciones financieras efectuadas se han reducido casi a la mitad.

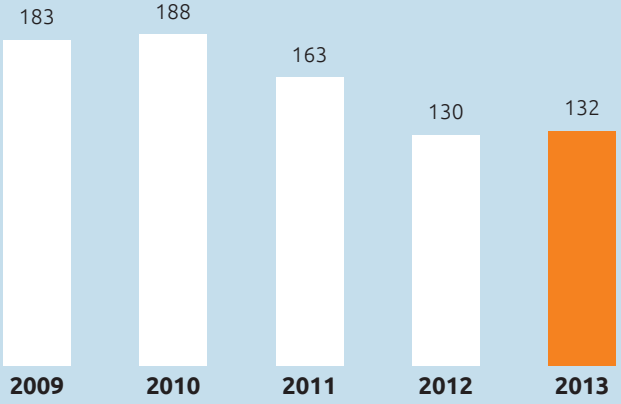
INCN (MILES €)

EBIDTA (MILES €)



CASH FLOW (MILES €)

GASTOS/INGRESOS (%)



4.2. NIVELES Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES

CIFRAS CLAVE DEL MAPA DE INVERSIONES

Nivel y Estructura de las Inversiones	2010	2011	2012	2013
Inversión a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash Flow (%)	-568	-1.158	77	**200,49**
Inversión ajena frente la inversión propia APM (%)	2	6	59	**14,27**
Relación volumen inversión respecto a activo no corriente neto medio del ejercicio (%)	7,07	3,04	2	**3,63**

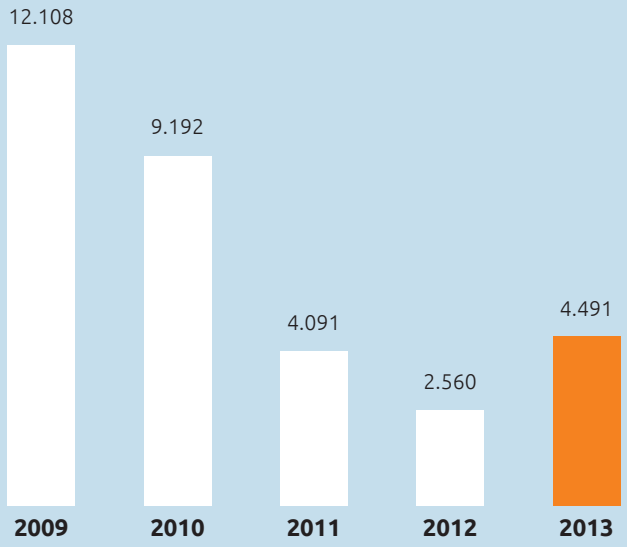
La inversión efectuada por la Autoridad Portuaria en el Puerto de Melilla a lo largo de 2013 ha ascendido a más de cuatro millones de euros; un 75% más que en el ejercicio anterior.

Este incremento de la inversión pública, acompañado de la finalización en 2013 de algunas actuaciones por parte de entidades privadas de gran calado como las ejecutadas por la empresa concesionaria Endesa Generación, S.A., ha dado lugar a una drástica caída del porcentaje de inversión privada respecto a la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria.

Por otra parte, la participación de las fondos europeos (FEDER y de Cohesión), ha tenido poca repercusión en el esquema de inversiones efectuadas en el Puerto de Melilla. Durante este ejercicio es remarcable la práctica terminación de las gestiones del cierre final y cobro del saldo del Programa Operativo Integrado de Melilla FEDER 2000-2006 que alcanzó un importe de 6.461.000 Euros y que se cierra con el último cobro por liquidación de 323.050 Euros.

Los excelentes resultados económicos presentados por la Autoridad Portuaria en los últimos ejercicios han condicionado el mantenimiento del Fondo de Compensación Interportuario. Este hecho pone de manifiesto el grado en que se aproxima el Puerto de Melilla a la autosuficiencia económica.

INVERSIÓN PÚBLICA A CARGO DE LA APM (MILES €)

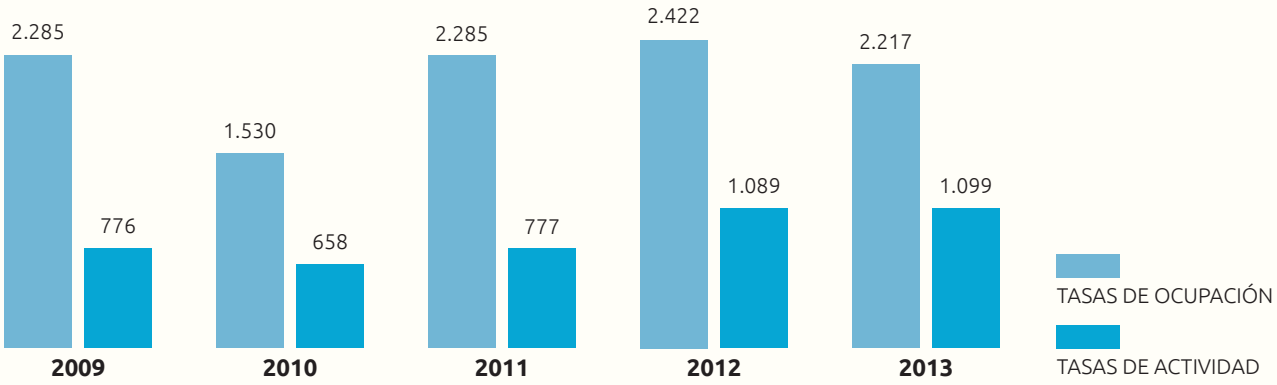


4.3. NEGOCIO Y SERVICIOS

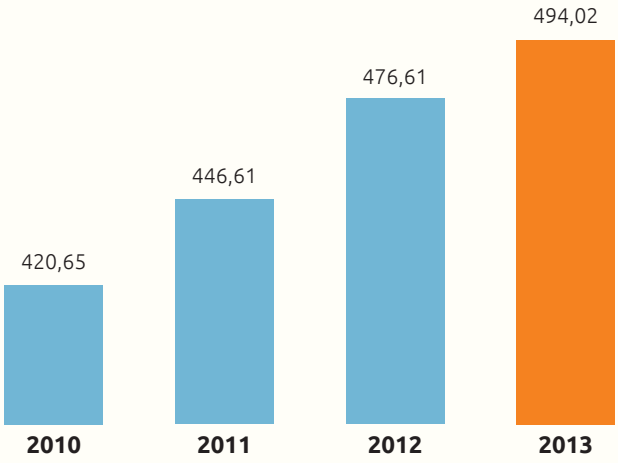
CIFRAS CLAVE DEL VOLUMEN DE NEGOCIO GENERADO

Negocios y Servicios	2010	2011	2012	2013
Cifra de negocio facturada a los 5 clientes principales respecto al total (%)	62,44	64,28	61,59	**65,55**
Ingresos por tasas de ocupación (miles €)	1.530	2.285	2.422	**2.217**
Ingresos por tasas de ocupación respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (%)	21	27	22,92	**21,86**
Ingresos por tasas de actividad (miles €)	658	777	1.089	**1.099**
Ingresos por tasas de actividad respecto del Importe Neto de la Cifra de Negocio (%)	9	9	10	**10,84**
Mercancía movida por metro lineal de muelle activo (t/m)	420,65	446,61	476,05	**493,93**
Mercancía movida por superficie comercial (concesionada o concesionable) (t/m2)	6,7	7,11	7,79	**7**

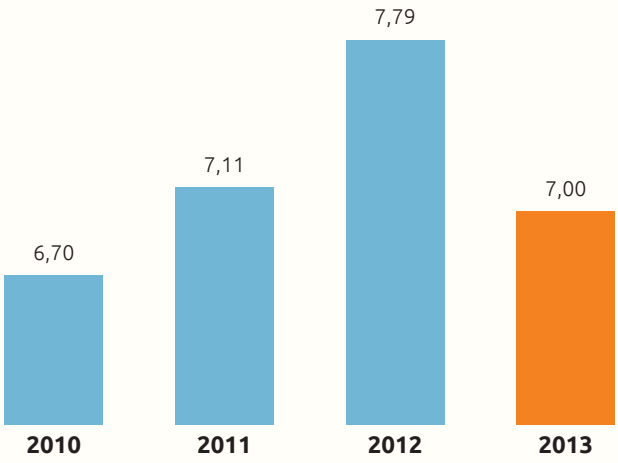
TASAS DE OCUPACIÓN Y DE ACTIVIDAD (MILES €)



MERCANCÍA MOVIDA EN EL PUERTO POR METRO LINEAS DE MUELLE ACTIVO (T/M)



MERCANCÍA MOVIDA EN EL PUERTO POR SUPERFICIE DE ZONA COMERCIAL (T/M²)



La renuncia efectuada por algunos titulares de concesiones demaniales ha dado lugar a un ligero descenso del volumen de ingresos percibidos por la Autoridad Portuaria en forma de tasas de ocupación, con un diferencial del 8,45 % respecto a 2012.

Cabe poner en valor el esfuerzo recaudatorio aplicado en estos últimos ejercicios por la Autoridad Portuaria, que ha gestionado con la Agencia Tributaria las deudas que han superado el periodo voluntario de abono, reduciendo el nivel de morosidad efectivo.

Por el contrario, el crecimiento experimentado en 2013 del tráfico portuario en términos de toneladas entradas en Puerto, ha generado un incremento de los ingresos por tasas de actividad del 0,92%, superando el récord histórico alcanzado en 2012.

En relación a los parámetros que informan sobre el rendimiento de las infraestructuras portuarias, cabe mencionar la tendencia ascendente del índice de mercancía movida en Puerto por longitud de muelle activo, el cual mantiene un crecimiento aproximadamente lineal a lo largo del periodo estudiado.

Por otra parte, el incremento de superficie catalogada con uso comercial, superior en proporción al incremento de mercancía manipulada en Puerto, ha tenido como consecuencia un descenso del índice de mercancía movida en Puerto por superficie de zona comercial.

> Con un valor de más de un millón de euros, las tasas de actividad recaudadas por la Autoridad Portuaria han alcanzado en 2013 un nuevo récord histórico.

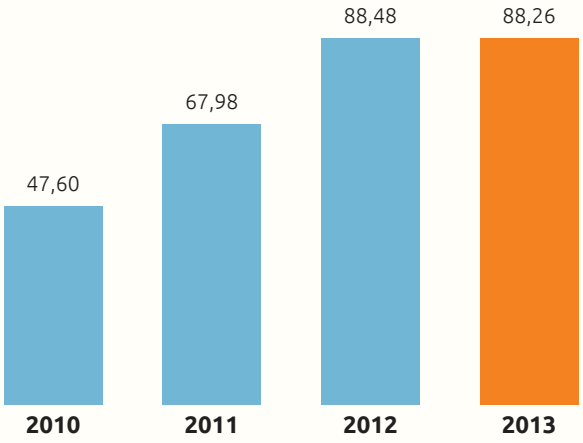
4.4. VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

CIFRAS CLAVE DE LA PRODUCTIVIDAD DE LOS RECURSOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

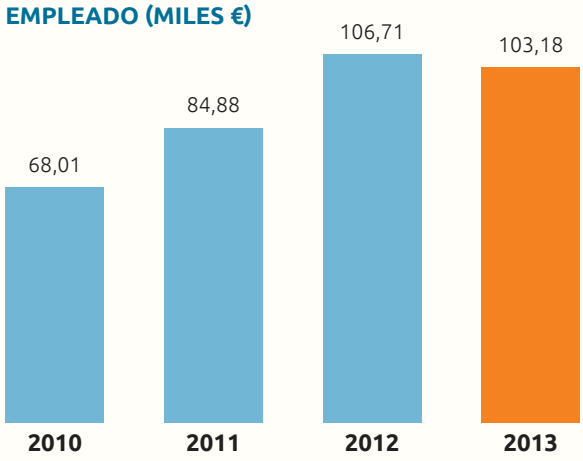
Valor Generado y Distribuido	2010	2011	2012	2013
Importe Neto Cifra de Negocio por empleado (€)	68.075,47	82.634,61	112.382,98	**102.444,45**
Valor de EBIDTA por empleado (€)	47.641,51	66.182,69	93.191,48	**87.616,16**

En consonancia con los resultados presentados hasta el momento, los ratios de rendimiento económico por empleado han manifestado en 2013 un ligero decrecimiento respecto al ejercicio anterior. No obstante, se siguen manteniendo a bastante distancia de los valores alcanzados con anterioridad a 2012.

EBIDTA POR EMPLEADO (MILES €)



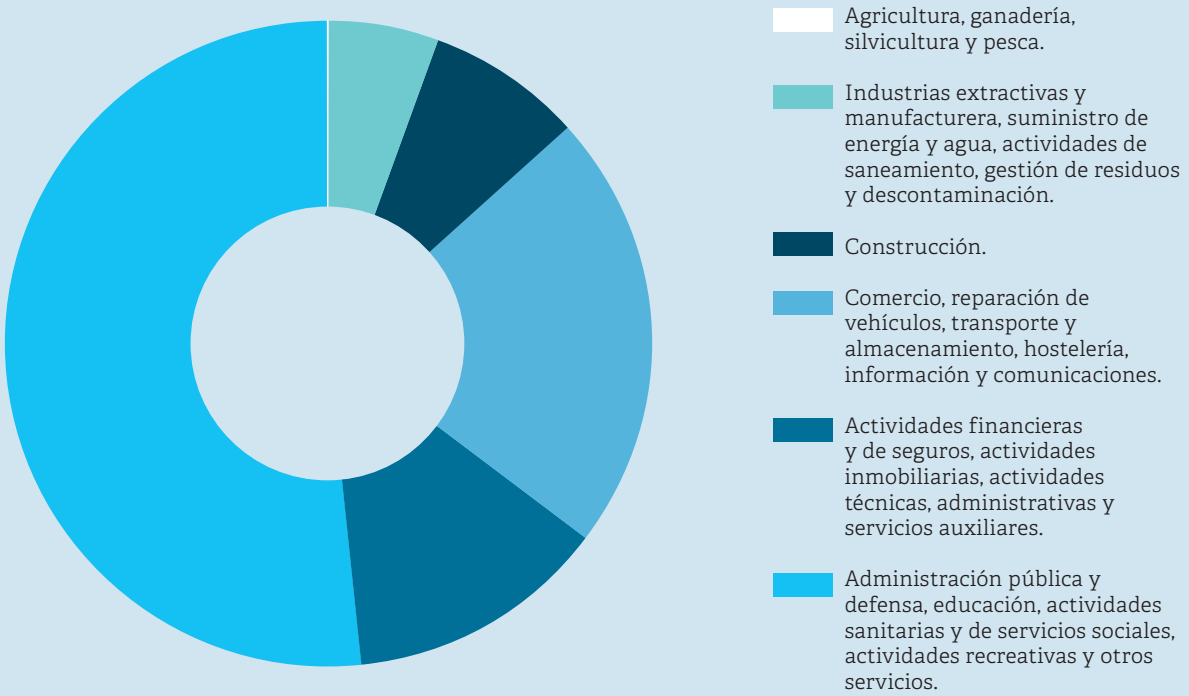
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIO POR EMPLEADO (MILES €)



4.5. IMPACTO ECONÓMICO EN EL ENTORNO SOCIAL

La siguiente figura representa la distribución de la actividad económica de Melilla por sectores:

DISTRIBUCIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN MELILLA POR VALOR AÑADIDO BRUTO



La mayoría de estas actividades se apoyan, en mayor o menor medida, en los servicios, infraestructuras o suministros que les aporta la actividad portuaria.

En concreto, cabe mencionar la participación del Puerto en el desarrollo de los siguientes sectores de actividad:

- **Sector energético:** La práctica totalidad de la energía eléctrica que se consume en la Ciudad se genera en la central térmica de Endesa Generación. Esta instalación se ubica en una concesión de dominio público portuario y se abastece del combustible que es transportado vía marítima.
- **El sector petrolero:** El Puerto constituye la vía de entrada de todo el combustible que se distribuye en la Ciudad, por parte de compañías instaladas además en espacios portuarios.
- **El sector de la construcción:** Este sector se abastece de los materiales y del equipamiento que le proporciona el comercio marítimo, lo que se suma al hecho de que, al igual que en casos anteriores, las principales compañías del sector se ubican en instalaciones portuarias.
- **El sector industrial:** En espacios concesionados se encuentra instalada una industria metalúrgica, que destaca en el sector industrial melillense.
- **El sector turístico:** Éste constituye un sector incipiente en la Ciudad, estimulado por el atraque de cruceros en el Puerto y la puesta a disposición de instalaciones náutico-deportivas.
- **El sector lúdico:** En la zona de servicio portuaria se ubican espacios lúdicos y de ocio; en concreto en la Estación Marítima y en el Puerto Deportivo.
- **El sector náutico:** Numerosas empresas desarrollan su actividad al servicio del comercio marítimo, operando como agentes consignatarios o de aduana, remolcadores, prácticos, amarradores, etc.

05 LAS PERSONAS, NUESTRO PRINCIPAL ACTIVO

EL EQUIPO HUMANO EN 2013

Número total de empleados:

98,28 (media)

Desglose de la plantilla por género:

21 % mujeres
79 % hombres

Salario mínimo de la Autoridad Portuaria para personal fijo (GIII BIII N2) por el concepto exclusivo de retribuciones básicas versus salario mínimo interprofesional:

+94,68 %

Gasto medio por empleado en sueldos y salarios:

36.912 €

Formación impartida al personal:

2.507 horas,
*lo que supone una media de unas **25 horas** de formación por empleado (promedio)*

Tasa de absentismo:

0,25 %,
*un **26%** inferior a la cifra de 2012*

POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS

La Autoridad Portuaria de Melilla, debido al firme compromiso con el bienestar de sus trabajadores, adopta una estrategia social encaminada a conseguir el desarrollo de un equipo humano bien formado, así como un entorno de trabajo adecuado que garantice tanto la igualdad de oportunidades, como la conciliación de la vida familiar y laboral. Es por ello, que orienta gran parte de su esfuerzo en evitar prácticas discriminatorias, e impulsar la formación y promoción de sus trabajadores como elemento esencial de su desarrollo profesional.

Entre las medidas desarrolladas se encuentran algunas encaminadas a mejorar la formación de sus trabajadores, de manera que les permita mejorar sus perfiles profesionales, lograr su desarrollo profesional y por tanto, incrementar la calidad de su empleo. Para ello, la Autoridad Portuaria lleva a cabo iniciativas que buscan la motivación del personal de su plantilla, adaptando su programa de formación a las necesidades y demandas de su principal activo. Por otra parte, la Autoridad Portuaria trata de llevar a cabo iniciativas dirigidas a ofrecer una mayor participación de los trabajadores en los procesos de comunicación, diálogo social o bien, en la toma de decisiones necesarias en la gestión portuaria.

Estas acciones dirigidas a alcanzar una máxima calidad en el entorno social de sus trabajadores, resultan relevantes en el momento económico actual, ya que a pesar de la contención del gasto que existe en el sector público, la Autoridad Portuaria ha seguido realizando un importante esfuerzo económico para mantener el tamaño de su plantilla, los beneficios sociales de sus empleados, fomentar la formación de sus trabajadores y continuar con una política de prevención de riesgos laborales encaminada a la mejora de las condiciones de trabajo y de seguridad de los mismos.

5.1. EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA

5.1.1. NÚMERO DE TRABAJADORES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

La plantilla de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla ha concluido en el ejercicio 2013 con un total de 99 empleados, lo que supone un aumento de 5 personas más con respecto al cómputo realizado en el año anterior.

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Evolución de la plantilla	2010	2011	2012	2013
Total empleados	105	99	94	**99**

En total, en el año 2013 se ha procedido a la contratación temporal de 7 trabajadores más. De este modo, la Autoridad Portuaria ha contratado a 6 trabajadores del Servicio de Vigilancia durante 3 meses para dar respuesta a la demanda de personal que requiere la Operación Paso del Estrecho (OPE), y a un trabajador como Jefe de Departamento. Por otro lado, destacar que durante el 2013 no se ha producido jubilación alguna así como tampoco ha habido ningún despido.

> A lo largo del 2013 el porcentaje de trabajadores eventuales se ha visto incrementado, ascendiendo un 2% con respecto al año anterior.

5.1.2. ESTABILIDAD LABORAL

5.1.2.1. Empleados por tipo de contrato

El total de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla que cuentan con un contrato de tipo indefinido asciende a un total del 76% del total de las contrataciones habidas. Este dato supone una evidencia de la apuesta de la Autoridad Portuaria por el empleo estable y de calidad, siendo este hecho especialmente relevante en las circunstancias económicas existentes actuales.

DESGLOSE DE LA PLANTILLA POR TIPO DE CONTRATO (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Empleados por tipo de contrato	2010		2011		2012		2013	
	nº	%	*nº*	%	*nº*	%	*nº*	%
Indefinido	76	72	78	79	73	78	75	76
Temporal	29	28	21	21	21	22	24	24
Total	**105**	**100**	**99**	**100**	**94**	**100**	**99**	**100**

Con respecto a la antigüedad de la plantilla, el 56% de los hombres lleva trabajando más de 10 años para la Autoridad Portuaria, mientas que el grupo mayoritario de las mujeres, el 48% de las mismas, lleva de 5 a 10 años. De esta manera, puede comprobarse que la presencia de las mujeres en el conjunto de la plantilla de la Autoridad Portuaria es más reciente que la de los hombres.

DISTRIBUCIÓN POR ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA Y GÉNERO (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Empleados por antigüedad y género	Total		Hombres		Mujeres	
	nº	%	nº	%	nº	%
Menos de 6 meses	**1**	**1**	1	1	0	0
De 6 meses a 1 año	**2**	**2**	1	1	1	5
De 1 a 3 años	**3**	**3**	2	3	1	5
De 3 a 5 años	**13**	**13**	8	10	5	24
De 5 a 10 años	**25**	**25**	15	19	10	48
Más de 10 años	**55**	**56**	51	65	4	19
Total	**99**	**100**	**78**	**100**	**21**	**100**

5.1.2.2. DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD Y CATEGORÍAS PROFESIONALES

La plantilla de la Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con personal de distintas cualificaciones, constituyendo un equipo multidisciplinar y altamente especializado. La Autoridad Portuaria reasigna a sus efectivos a cada servicio en función de las necesidades organizativas de la plantilla, siendo actualmente la categoría profesional "operativos" el grupo mayoritario al que pertenece el Servicio de Vigilancia de la Policía Portuaria y el personal de conservación y mantenimiento de las instalaciones portuarias, seguido por los técnicos y administrativos, constituyendo de manera general, un equipo altamente multidisciplinar.

La distribución de los efectivos dependientes de los diferentes servicios ha evolucionado como se muestra en la siguiente tabla:

DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR CATEGORÍAS PROFESIONALES Y GÉNERO (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Empleados por categoría profesional y género	Total		Hombres		Mujeres	
	nº	%	nº	%	nº	%
Directivos	**2**	**100**	1	50	1	50
Mandos intermedios	**12**	**100**	10	83	2	17
Técnicos y administrativos	**29**	**100**	19	66	10	34
Operativos	**56**	**100**	48	86	8	14
Total	**99**	**100**	**78**	**79**	**21**	**21**

DISTRIBUCIÓN DE PLANTILLA POR ÁREAS DE ACTIVIDAD (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Empleados por áreas de actividad	Nº	% sobre plantilla media anual
Nº trabajadores del Servicio de Vigilancia (policía portuaria)	37	38
Nº trabajadores de mantenimiento	16	16
Nº trabajadores de oficina fuera de convenio	14	14
Nº trabajadores de oficina dentro de convenio	32	32

La mayoría de las ocupaciones y funciones del Convenio Colectivo, se encuentran cubiertas por el personal de dentro de Convenio, mientras que el personal no adscrito a Convenio se encuentra compuesto por distintas áreas funcionales.

5.1.3. RELACIONES LABORALES

TRABAJADORES CUBIERTOS POR CONVENIOS COLECTIVOS

Todos los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla, como personal laboral, se encuentran sujetos al Estatuto Básico del Empleado Público. De igual modo, la mayoría de ellos, se encuentran adscritos al II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2004-2009, aprobado por Resolución de 21 de diciembre de 2005, cuya vigencia sigue prorrogada.

Al igual que en el ejercicio anterior, la gran mayoría de los trabajadores, el 86% del total, se encuentran suscritos a dicho Convenio Colectivo.

5.1.4. RETRIBUCIÓN SALARIAL Y ACCIÓN SOCIAL

La política retributiva llevada a cabo por la Autoridad Portuaria de Melilla establece diferencias en función de si los trabajadores se encuentran adscritos o no al Convenio Colectivo de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, teniendo en cuenta que el Convenio Colectivo regula la estructura salarial del personal sujeto al mismo, en la que el salario base está integrado por el salario banda y el salario nivel por jornada completa. Por su parte, las promociones y los aumentos salariales de este personal, se establecen igualmente en base a los criterios fijados en el Convenio Colectivo, en función del grupo, banda y nivel aplicable en cada caso. El personal no sujeto a Convenio, recibe un salario en función de lo establecido en la correspondiente convocatoria pública del puesto, que puede variar, en su caso, en función del cumplimiento de los objetivos marcados en el Cuadro de Mando Integral. Para establecer los salarios percibidos por el personal se tienen siempre en cuenta las tablas de retribuciones establecidas por Puertos del Estado.

El salario base mensual establecido en función de la categoría profesional inferior para los miembros de la plantilla de la Autoridad Portuaria de Melilla (GIII, BIII, N2) se fija en 2013, en los 1.543,13 euros (incluida paga extra prorrateada), siendo una cuantía bastante mayor a la establecida como salario mínimo interprofesional mensual, que actualmente es de 645,30 euros.

> Un 86% del total de la plantilla de la Autoridad Portuaria se encuentra adscrita al Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

EMPLEADOS CUBIERTOS POR CONVENIOS COLECTIVOS

Empleados cubiertos por convenios	Total	
	nº	*% sobre plantilla media anual*
Dentro de convenio	85	86
Fuera de convenio	14	14

Durante el año 2013, la Autoridad Portuaria ha seguido aplicando medidas de contención del gasto público debido a las políticas de austeridad del país. De esta manera, en todo momento se ha dado cumplimiento a los requerimientos establecidos en la Real Decreto-ley 8/2010, de 20 de mayo, por el que se adoptan medidas extraordinarias para la reducción del déficit público, manteniéndose el fijado.

No obstante, la Autoridad Portuaria se ha esforzado en no reducir el gasto medio por empleado en sueldo y salario que se ha cifrado en 36.912 euros, un 2,3% más que en el ejercicio anterior. Además, los gastos totales de personal fueron de aproximadamente unos 4.773.503 euros, como se detallan a continuación:

Gastos de personal (€)	2013
Sueldos y salarios	3.627.697
Seguridad Social	1.069.209
Provisión de indemnizaciones	0
Otras cargas sociales	76.597
Total	**4.773.503**

Para dar cumplimiento a la política de austeridad impuesta, se han restringido en casi aproximadamente el 50%, algunos beneficios sociales atribuibles a los conceptos "otras cargas sociales". Sin embargo, se han mantenido prácticamente en la misma línea los sueldos y salarios de los empleados, así como los gastos destinados a la formación y seguridad y salud de los trabajadores.

Los gastos de personal se han mantenido en la misma línea que otros años, constituyendo este año aproximadamente un 2% más con respecto al ejercicio anterior.

5.1.5. COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN DE LOS TRABAJADORES

5.1.5.1. Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación con la Dirección

La Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con varios Comités de representación de los trabajadores que garantizan la comunicación con la Dirección y la participación y consulta de los mismos. Estos Comités son los siguientes:

- Comité de Empresa.
- Comité de Seguridad y Salud Laboral.
- Comisión de interpretación del Acuerdo de Empresa.
- Comisión Local de Gestión por Competencias.
- Comisión de Control del Plan de Pensiones.
- Consejo de Administración.
- Comités del Sistema Integrado de Gestión.
- Comisión de Plan de Igualdad, aprobado tras la firma del Acuerdo de Empresa.

En cuanto a la representación sindical, lo más destacable es que las últimas elecciones sindicales fueron en diciembre del 2011 y en ellas resultaron elegidos 5 miembros de CCOO y 4 de UGT.

Los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla para su representación, tienen constituidas Secciones Sindicales conforme a lo establecido en la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical. Este hecho les permite celebrar reuniones para distribuir cuanta información resulte relevante para los trabajadores, sin que este hecho suponga una perturbación de la actividad normal de la empresa.

Así, las Secciones Sindicales más relevantes son las que tienen representación en los Comités de Empresa y en los órganos de representación que se llevan a cabo con la Autoridad Portuaria. De esta manera, en caso de que resulte preciso realizar alguna negociación colectiva, los trabajadores estarán representados mediante el personal que forme parte de estas Secciones Sindicales.

La Confederación sindical de Comisiones Obreras (CCOO) forma parte del Consejo de Administración, estando representado este ejercicio 2013 por un trabajador de la Autoridad Portuaria, al igual que el año anterior.

5.1.5.2. Mecanismos de participación técnica de los trabajadores en la mejora de los procesos productivos

Entre los canales de comunicación utilizados por la Autoridad Portuaria de Melilla para garantizar la correcta información de sus trabajadores así como su participación en la toma de decisiones y en los procesos relacionados con la gestión del Puerto, destacan los siguientes:

- Intranet corporativa.
- Tablones de anuncios.
- Buzones de quejas y sugerencias.
- Registros del Sistema de Gestión de Calidad y el Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Correos electrónicos.
- Reuniones periódicas a través de los distintos comités en los que los trabajadores se encuentran representados.

En un cómputo global de la formación realizada por la plantilla de la Autoridad Portuaria a lo largo del 2013, todos los empleados adscritos a Convenio han recibido algún tipo de formación, mientras que en menor medida, el 36% de los trabajadores fuera de Convenio llevó a cabo algún curso de formación.

5.2. SISTEMA DE GESTIÓN POR COMPETENCIAS

La Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con un Sistema de Gestión por Competencias que permite a través de perfiles profesionales y personales, el establecimiento de un instrumento de gestión de clasificación y promoción de los recursos humanos basado en la formación como pilar básico para el desarrollo profesional de sus trabajadores.

Este modelo de gestión integra las políticas de selección y empleo, formación, desarrollo de carreras profesionales y promociones, de manera que el desarrollo profesional del trabajador y la mejora de sus condiciones salariales queda vinculado a la mejora de su perfil y sus competencias dentro del marco de gestión.

Dentro del sistema quedan recogidas un total de 30 competencias técnicas y 6 competencias genéricas, referidas a las características personales y a los patrones de conducta, actitudes, valores y motivos así como los niveles de exigencia que varían dependiendo del tipo de ocupación y de los trabajadores que aparezcan dentro de cada banda establecida.

5.2.1. SELECCIÓN, EVALUACIÓN Y PROMOCIÓN

La Autoridad Portuaria de Melilla, en respuesta a las necesidades organizativas que identifica, realiza los procesos de selección y de promoción interna necesarios.

Para llevar a cabo la selección de personal externo de la Autoridad Portuaria de Melilla, deben evaluarse criterios objetivos como son sus méritos, capacidad e igualdad, debiendo siempre estar acordadas las contrataciones con los representantes de los trabajadores.

En este ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria ha convocado una plaza temporal para la provisión de un puesto de trabajo en el Departamento de Explotación y Planificación, con la categoría profesional de Jefe de Departamento para personal excluido de Convenio, que ha sido cubierta por el procedimiento de concurso-oposición libre.

En esta misma línea, como ya se ha señalado a lo largo del 2013, se ha procedido además a la contratación temporal de 6 trabajadores para el Servicio de Vigilancia destinados a dar cobertura durante la Operación Paso del Estrecho.

5.2.2. FORMACIÓN

5.2.2.1. Trabajadores que siguen programas de formación

Con el fin de que sus trabajadores cuenten con la mejor preparación posible para el desarrollo de sus actividades y su mejora profesional, la Autoridad Portuaria de Melilla establece todos los años un amplio Programa formativo.

En este ejercicio 2013 se ha dado continuidad a la realización de acciones formativas tanto presenciales como on-line y modalidad E-learning, a través de la plataforma de formación "Aula virtual" del Sistema Portuario Estatal.

El personal de la Autoridad Portuaria no adscrito a Convenio ha realizado los siguientes cursos a lo largo del 2013: "Curso universitario de especialización en Sistema Portuario: Medio Marino y Sostenibilidad", impartido por la Universidad Politécnica de Madrid, "Máster en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad" impartido por las Universidades de A Coruña, Oviedo, Cádiz, Madrid y Puertos del Estado, "Curso Renovación Oficial de Protección de Instalación Portuaria (ROPIP)", impartido por Comismar Consultores y el "Curso de Experto Universitario en Seguridad Energética", impartido por el Instituto Universitario Gutiérrez Mellado.

En lo que respecta a los cursos de formación que ha realizado el personal adscrito a Convenio, se señalan los siguientes: "Curso PRL de Seguridad y Salud en Oficinas" y "Curso PRL de Capacitación para el Desempeño de funciones de nivel básico", impartidos por la Sociedad Prevención FREMAP, "Curso de Informática WEBCAST: Active Directory en entorno virtualizado", "Curso de Informática WEBCAST: Mejora la disponibilidad de tu Ex-

change", "Curso de Informática WEBCAST: Networking en vSPHERE"y "Curso de Informática WEBCAST: Implementación de Directrices en Windows", impartidos por NCORA Formación, "Curso de Informática: Administración Vsphere S.1.","Curso Renovación de Oficial de Protección de Instalación Portuaria (ROPIP)", impartido por VSPHERE, y el "Curso en RCP Básica y desfibrilación externa semiautomática (Reciclaje)", impartido por Cruz Roja Española.

En un cómputo global de la formación realizada por la plantilla de la Autoridad Portuaria a lo largo del 2013, todos los empleados adscritos a Convenio han recibido algún tipo de formación, mientras que en menor medida, el 36% de los trabajadores fuera de Convenio llevó a cabo algún curso de formación.

Todas las acciones formativas pretenden lograr una mejora de las habilidades y la planificación estratégica del personal de la Autoridad Portuaria, de manera que eso contribuya en la consecución de los objetivos fijados en el Plan de Empresa.

5.2.2.2. Evolución de horas de formación por trabajador

En el 2013 la Autoridad Portuaria de Melilla ha seguido invirtiendo en la formación de sus trabajadores, aumentando el número de acciones formativas específicas impartidas y haciendo a éstos partícipes en la detección de necesidades formativas. Así, las horas de formación ascienden a un total de 2.507, suponiendo una media de 25 horas de formación por trabajador a lo largo del año.

A continuación se detalla el promedio de horas de formación que ha recibido cada trabajador a lo largo del 2013, diferenciando en horas de formación de los sujetos a Convenio Colectivo, y horas de los no adscritos a éste:

PROMEDIO DE HORAS DE FORMACIÓN POR TRABAJADOR

	Horas *(h)*	**Nº trabajadores** *(t)*	**Promedio** *(horas/ trabajador)*
Dentro de Convenio	1.017	85	11,96
Fuera de Convenio	1.490	14	106,42
TOTAL	**2.507**	**99**	**25**

5.2.2.3. Programas formativos

Para dar cumplimiento a lo establecido en su modelo por competencias, la Autoridad Portuaria en el 2013 llevó a cabo una serie de programas formativos para sus trabajadores. El número de acciones formativas realizadas durante este año ha sido de 39 acciones formativas, contabilizando el "Curso universitario de especialización en Sistema Portuario" que aunque se inició en noviembre de 2012, se ha desarrollado fundamentalmente durante el año 2013.

ACCIONES FORMATIVAS

E-LEARNING (AULA VIRTUAL PPEE)	NIVEL
Comercial y marketing	1
Gestión Económica-Financiera y Presupuestaria	1 y 2
Gestión de mercancías	1 y 2
Logística e intermodalidad	1
Medio Ambiente	1
Operaciones y Servicios Portuarios	1 y 2
Prevención de Riesgos Laborales	1
Sector y estrategia portuaria	1 y 2
Seguridad industrial	1 y 2
Tráfico de pasajeros	1
Contabilidad y auditoría	1
Uso y Explotación de Sistemas:	
Internet y correo electrónico	2
Procesadores de texto	1

ON-LINE
Curso PRL de Seguridad y Salud en Oficinas
Curso PRL Capacitación para el Desempeño de funciones de nivel básico
Curso de Informática WEBCAST: Active Directory en entorno virtualizado
Curso de Informática WEBCAST: Mejora la Disponibilidad de tu Exchange
Curso de Informática WEBCAST: Networking en VSphere
Curso de Informática WEBCAST: Implementación de Directrices en Windows
Curso de Informática: Administración VSphere S.1.

PRESENCIALES
Curso Renovación de Oficial de Protección de Instalación Portuaria (ROPIP)
Curso en RCP básica y desfibrilación externa (semiautomática) reciclaje
Curso Universitario de Especialización en Sistema Portuario: Medio Marino y Sostenibilidad
Máster en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad
Curso Renovación de Oficial de Protección de Instalación Portuaria (ROPIP)
Curso de Experto Universitario en Seguridad Energética

5.2.3. DESARROLLO PROFESIONAL

Como se ha señalado anteriormente, los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla adscritos al II Convenio Colectivo, al hacer uso de la herramienta de gestión por competencias, mejoran paulatinamente sus conocimientos, adaptándose a los cambios de la organización, de manera que supone una mejora de su trayectoria profesional.

Entre los objetivos principales de la Autoridad Portuaria, se encuentra el de tratar de desarrollar las competencias personales y profesionales de los empleados, para lo que es preciso seguir el procedimiento que tienen debidamente planificado en su Sistema de Gestión por Competencias que busca conciliar los objetivos estratégicos de la organización con la formación y promoción de los miembros de su plantilla.

A lo largo del 2013 se han planificado un total de 6 promociones internas para los empleados de la Autoridad Portuaria de Melilla que se detallan a continuación:

2013		
Desarrollo profesional	Cambio Banda ocupación	**Total**
4	2	**6**

La formación que han recibido los trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla durante el 2013 asciende a 2.507 horas.
El promedio de horas de formación de los trabajadores adscritos a Convenio ha sido de 12 horas/trabajador, mientras que el de los de fuera de Convenio, ha sido de 106 horas/trabajador.

5.3. ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD

5.3.1. MUJERES SOBRE TOTAL DE TRABAJADORES Y MUJERES NO ADSCRITAS AL CONVENIO

La presencia femenina dentro de este Organismo de Gestión es significativa, debido a que la Autoridad Portuaria lleva a cabo políticas que favorecen la incorporación de la mujer al mercado laboral. De esta manera, a lo largo del 2013, el número de mujeres se ha visto incrementado en 2, siendo ambas personal adscrito al Convenio, de manera que su presencia actual supone un 21% con respecto al total de la plantilla.

> El porcentaje de mujeres con respecto al total de la plantilla de la Autoridad Portuaria supone un 21%, suponiendo esto un incremento de un 1% con respecto al ejercicio anterior.

EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Evolución de la plantilla por género	2010		2011		2012		2013	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hombres	86	82	81	82	75	80	78	79
Mujeres	19	18	18	18	19	20	21	21
Total	**105**	**100**	**99**	**100**	**94**	**100**	**99**	**100**

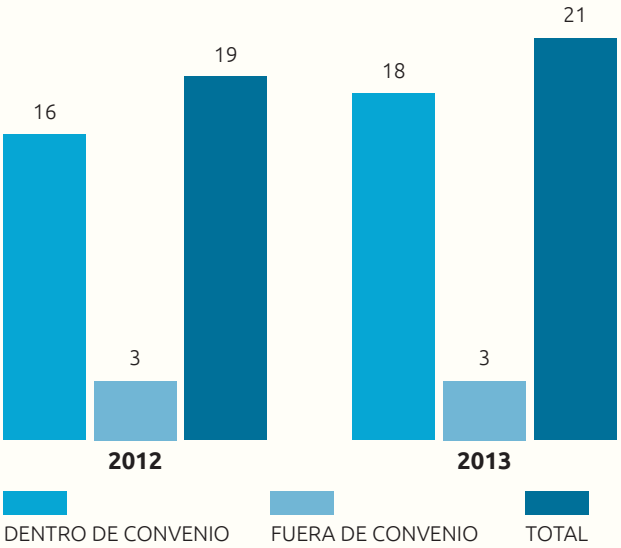
En esta misma línea, y analizando el número de mujeres que se encuentran no adscritas al Convenio Colectivo, se comprueba que el porcentaje de mujeres no sujetas a Convenio frente al total de la plantilla es ínfimo, en total un 3%, mientras que con respecto al total de trabajadores fuera de Convenio, alcanza prácticamente un 14%.

La Autoridad Portuaria sigue fomentando los principios de igualdad, mérito y capacidad en materia de recursos humanos en todos los ámbitos asociados: salarios, beneficios sociales, contratación y selección, formación, etc.

De este modo, las remuneraciones salariales se basan en las fijadas por el II Convenio Colectivo en el que no se da cabida a las desigualdades o diferencias en esta materia a razón de género.

En la misma línea, el sistema de selección y contratación se ajusta a la normativa general presupuestaria y al empleo vigente en cada momento, realizándose de acuerdo al derecho laboral y conforme a los criterios establecidos por el II Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE MUJERES



5.3.2. EDAD DE LOS TRABAJADORES

La plantilla de la Autoridad Portuaria de Melilla es bastante joven, su media de edad sigue estando este año en los 44 años, teniendo en cuenta que todos los años las jubilaciones entre la plantilla de la Autoridad Portuaria son mínimas (este ejercicio ninguna).

En este ejercicio 2013, se mantiene como rango de edad más común, el comprendido entre los 40 y 49 años, en el que se encuentra el 38% del total de los trabajadores. No obstante, este rango difiere en el caso de las mujeres, siendo el rango que oscila entre los 30 a 39 años el que presenta casi el 50% de las mujeres.

En cuanto a los grupos de edad, la plantilla presenta la siguiente distribución:

DISTRIBUCIÓN POR EDADES Y SEXO (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

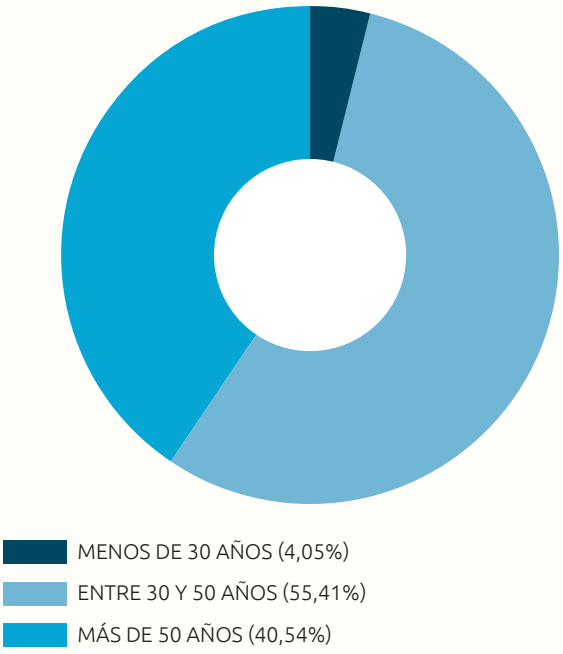
Empleados por edades y sexo	Total		Hombres		Mujeres	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Menos de 20	0	0	0	0	0	0
De 20 a 29	8	8	4	5	4	19
De 30 a 39	24	24	14	18	10	48
De 40 a 49	38	38	33	42	5	24
De 50 y más	29	29	27	35	2	10
Total	**99**	**100**	**78**	**100**	**21**	**100**

La plantilla con contratación indefinida por grupos de edad se distribuye del siguiente modo:

DISTRIBUCIÓN POR EDADES Y TIPO DE CONTRATO (A 31 DE DICIEMBRE DE 2013)

Evolución de trabajadores fijos	Nº	%
Nº trabajadores FIJOS DE MÁS DE 50 AÑOS	30	40,54%
Nº trabajadores FIJOS entre 30 y 50 AÑOS	41	55,41%
Nº trabajadores FIJOS DE MENOS DE 30 AÑOS	3	4,05%

DISTRIBUCIÓN DE LOS FIJOS POR EDAD (%)



5.4. EL COMPROMISO CON LA SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

La Autoridad Portuaria de Melilla establece las bases de su compromiso, con la seguridad y salud en el trabajo, mediante su Sistema Integrado de Gestión. En este sentido, y con arreglo a este Sistema, fija en su política unos principios de acción encaminados a garantizar que todas las actuaciones de los trabajadores de la Autoridad Portuaria se lleven a cabo en condiciones de seguridad adecuadas, no suponiendo por tanto su trabajo riesgo alguno para la integridad de los mismos. De esta manera, la Autoridad Portuaria se compromete a cumplir con los requisitos legales y otros requisitos que la Organización suscriba relacionados con la preservación de la seguridad y salud en el trabajo mediante el cumplimiento de los principios de acción establecidos en su política.

Los trabajadores que forman parte del equipo de la Autoridad Portuaria tienen un importante compromiso con la realización de su trabajo cumpliendo en todo momento con lo establecido en la normativa que les resulta de aplicación. De esta manera, buscan lograr la consecución de los mejores resultados para el desarrollo de sus actividades, sin dejar de lado en ningún momento los protocolos de seguridad establecidos por la Autoridad Portuaria en el desarrollo de sus tareas. Así, durante este año, todos los trabajadores han seguido dando cumplimiento a los requerimientos fijados en

su Sistema de Gestión conforme a lo establecido en la Norma OHSAS 18001:2007.

5.4.1. SEGURIDAD Y SALUD LABORAL EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

A lo largo del 2013, la mejora continua ha sido una preocupación constante para la Autoridad Portuaria, consciente de la importancia de integrar la seguridad y salud de sus trabajadores, con el correcto desarrollo de sus actuaciones.

Prueba de ello, es el resultado de la segunda auditoría de seguimiento del Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo que se ha realizado en 2013, en la que se analizaron datos de la gestión preventiva que la Autoridad Portuaria de Melilla ha venido realizando, y en la que únicamente se identificó una no conformidad menor, cuya subsanación se ha llevado a cabo con gran premura.

La División de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales es la encargada de la coordinación de la prevención de riesgos laborales en la Autoridad Portuaria de Melilla, para lo que cuenta con la colaboración de un Servicio de Prevención Ajeno, además de con los Delegados de Prevención, el Comité de Seguridad y Salud, y el Comité del Sistema Integrado de Gestión.

Este Servicio de Prevención Ajeno, con el que la Autoridad Portuaria lleva a cabo el desarrollo de las actividades preventivas necesarias, realiza controles periódicos de las condiciones de trabajo, estudios de higiene industrial y ergonomía así como campañas de información y formación a los trabajadores. Asimismo, colaboran en la investigación de los accidentes de trabajo que hubieran tenido lugar durante el año.

La Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con varios desfibriladores colocados en lugares accesibles a lo largo de sus instalaciones. En este ejercicio, se ha instalado un

nuevo desfibrilador en las oficinas centrales. El personal es perfectamente conocedor de su ubicación. Para garantizar el correcto uso de éstos y dar cumplimiento a la legislación vigente en esta materia, durante el 2013 al igual que la Autoridad Portuaria viene haciendo en años anteriores, llevó a cabo jornadas formativas sobre el uso y funcionamiento de los mismos.

Finalmente, señalar que durante el 2013 la Autoridad Portuaria de Melilla ha llevado a cabo la redacción de la Instrucción Técnica de Trabajo "Condiciones mínimas de seguridad en trabajos de engrase en grúa". Esta nueva instrucción técnica persigue como objetivo definir y establecer las instrucciones de seguridad y salud que deben aplicarse durante el desarrollo de actividades de mantenimiento de las grúas con las opera la Autoridad Portuaria en su Terminal de contenedores.

> Por segundo año consecutivo, se ha logrado reducir la tasa de absentismo; este año en un 26% con respecto al ejercicio anterior.

EVOLUCIÓN DE LOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD

Se presentan a continuación los valores alcanzados de los índices de siniestralidad en los últimos años:

EVOLUCIÓN DE ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD

ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD						
	2008	*2009*	*2010*	*2011*	*2012*	*2013*
Índice de frecuencia (IF)	4,24	4,81	2,86	6,18	0	12,06
Índice de gravedad (IG)	3,07	1,69	1,69	1,57	1,18	0,1
Índice de absentismo (IA) %	9,4	7,8	3,6	1,58	0,34	0,25
Víctimas mortales	0	0	0	0	0	0

Durante este ejercicio 2013, los índices de siniestralidad han alcanzado peores resultados que en el ejercicio anterior, a excepción del índice de absentismo laboral, teniendo en cuenta que en 2012 no se produjo ningún accidente que hubiera causado baja laboral y que este año se han producido 2 accidentes con baja que no han revestido ninguna gravedad.

5.4.2. FORMACIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

La Autoridad Portuaria continua siendo consciente de la importancia que tiene que sus trabajadores sean conocedores de los riesgos inherentes a los distintos trabajos que realizan de manera que puedan minimizar estos riesgos y prevenir cualquier tipo de accidente.

Con este fin, la Autoridad Portuaria de Melilla sigue basando una parte importante de su estrategia de recursos humanos en los principios de acción de su política de prevención de riesgos laborales, en la que no se conciben condiciones de seguridad si no hay una información y formación laboral específica y adecuada a cada trabajador.

De esta manera, comprometida en la formación de los mismos para tratar de asegurar el desarrollo de su actividad a lo largo del 2013, los trabajadores de la Autoridad Portuaria han tomado parte en acciones formativas de prevención de riesgos laborales llevando a cabo acciones de cursos de la modalidad e-learnig y on-line.

El número total de horas de formación en materia preventiva en el año 2013 ha sido de 114 horas, siendo el número medio de horas por trabajador de 1,15.

NÚMERO DE EJERCICIOS Y SIMULACROS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y NÚMERO DE EJERCICIOS O SIMULACROS EN MATERIA DE PROTECCIÓN

En el año 2013, se ha mantenido el mismo número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y protección que se llevó a cabo por la Autoridad Portuaria de Melilla en el año anterior:

Ejercicios o simulacros	Nº
Materia de protección	7
Materia de seguridad	2

De los ejercicios y simulacros llevados a cabo durante 2013, se citan a continuación los más relevantes:

- "Prácticas de acceso y Operatividad ante accidentes en la zona de servicio portuaria por el cuerpo de Bomberos"
- "Fallo técnico en la manipulación de tubería de descarga de combustible de Endesa en la dársena pesquera" en el que se desplegó la barrera de contención en dicha zona.

5.5. EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA

5.5.1. EMPLEOS GENERADOS POR EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO

Los empleos directos que son gestionados por la Estación Marítima de pasajeros en régimen de concesión y las empresas que realizan la prestación de servicios portuarios, son los que se exponen a continuación:

Empresas portuarias	Nº empleos
Corporación de prácticos	4
Empresas de Remolque	5
Amarradores y servicios marítimos auxiliares	6
Consignatarios de buques	15
Estación marítima de pasajeros	9
Estibadores	17

5.5.2. CONDICIONES EN PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS, Y EN LAS CONDICIONES DE OTORGAMIENTO DE CONCESIÓN O AUTORIZACIÓN SOBRE SEGURIDAD Y FORMACIÓN

Con el fin de lograr que las empresas que prestan servicio a la Autoridad Portuaria cuenten también con una política de prevención de riesgos laborales para sus respectivos trabajadores, durante el 2013 han seguido incorporándose cláusulas sobre la obligatoriedad del cumplimiento de toda normativa de aplicación, en materia de prevención de riesgos laborales, en los pliegos de prescripciones técnicas particulares. Además de estas cláusulas, está establecido que el incumplimiento de las mismas, será motivo para la rescisión del contrato o licencia que se hubiera firmado con la empresa prestataria del servicio en cuestión.

Por otro lado, para tratar de incrementar la conciencia en materia de prevención de riesgos laborales, los pliegos de prescripciones de algunos concursos incluyen también cláusulas que exigen de forma adicional que la empresa que se presente al mismo cuente con un Sistema Integrado y certificado de Gestión de la Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el trabajo en el plazo máximo de un año desde el otorgamiento de la licencia.

Finalmente, el titular de las concesiones o empresas autorizadas con ocupación de dominio público portuario, tiene el compromiso de dar cumplimiento a las obli-

gaciones legales que sean de aplicación en las materias ya mencionadas, además de cuantas obligaciones establezca la Autoridad Portuaria de Melilla para ellas.

5.5.3. MECANISMOS DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES CON LA COMUNIDAD PORTUARIA

Durante el ejercicio 2013 se ha continuado realizando actividades informativas a todas las nuevas empresas y personas que trabajan en la zona de servicio portuaria sobre los riesgos generales que se han detectado, con el fin de considerar las medidas preventivas oportunas en el desarrollo de sus trabajos y de actuación para responder ante una potencial emergencia, conforme a lo establecido en el procedimiento documentado de coordinación de actividades empresariales del Sistema Integrado de Gestión de la Autoridad Portuaria.

Además de las empresas que prestan servicio en el Puerto de Melilla, es importante informar también a los visitantes del Puerto. Para ello, la Autoridad Portuaria hace uso de su página web (en la que se incluye esta información) y elabora un folleto informativo que es entregado a los mismos con objeto de que sean igualmente conocedores de los riesgos existentes en el Puerto y de las normas de actuación que resultan más adecuadas en caso de emergencia.

5.5.4. EMPRESAS QUE DISPONGAN DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO CONFORME A OHSAS

Además de la propia Autoridad Portuaria, la Estación Marítima que se encuentra en régimen de concesión, tiene implantado y certificado conforme a la OHSAS 18001:2007, un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Por el momento, la Autoridad Portuaria no dispone de más información que dé respuesta al número de empresas que cuentan con un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme a OHSAS del resto de la Comunidad Portuaria.

5.5.5. ACCIONES FORMATIVAS EN RELACIÓN A LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DIRIGIDAS A LA COMUNIDAD PORTUARIA

Durante el 2013, no se han realizado actividades divulgativas destinadas a los miembros de la Comunidad Portuaria del Puerto de Melilla.

5.6. POLÍTICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA EN SUS RELACIONES CON EL ENTORNO SOCIAL

La Autoridad Portuaria ha continuado desarrollando durante 2013 iniciativas culturales y sociales como resultado de su compromiso de seguir colaborando con la Ciudad, su entorno más inmediato, y la Comunidad Portuaria.

> El porcentaje de becarios que ha trabajado para la Autoridad Portuaria en este ejercicio 2013, ha aumentado de un 4,66% a un 6,12%.

El esfuerzo de esta Autoridad Portuaria por mejorar el desempeño de su actividad y ponerlo a disposición de la sociedad, es un ejercicio de gran responsabilidad que pone de manifiesto su compromiso y su voluntad de servicio a la Ciudad.

En este sentido, cabe resaltar el esfuerzo que la Autoridad Portuaria ha realizado en este ejercicio 2013, integrando a jóvenes universitarios en el mundo laboral, especialmente en situaciones como la actual en la que el desempleo juvenil constituye uno de los principales problemas actuales. Esta preocupación queda reflejada en la firma de acuerdos de colaboración de la Autoridad Portuaria con distintas Universidades, de manera que estudiantes de distintas titulaciones han podido realizar prácticas remuneradas a lo largo del periodo estival en el Puerto de Melilla.

De esta manera, la Autoridad Portuaria se convierte en un órgano de gestión intermediario para la creación de empleo, mediante la puesta en servicio de programas de formación continua, facilitando así la inserción laboral de los jóvenes. Este hecho ha permitido que durante el 2013, el porcentaje de becarios que ha trabajado para la misma haya subido desde un 4,66% hasta un 6,12%. Este dato, es una muestra más del firme compromiso adquirido por la Autoridad Portuaria de colaboración con la ciudadanía.

Por otro lado, como una muestra más del fomento del empleo que la Autoridad Portuaria lleva a cabo, cabe señalar la importancia que el Plan de Empleo ha tenido también en este año, que ha permitido la incorporación de personal en situación de desempleo a la plantilla de la Autoridad Portuaria. Estas contrataciones han tenido por objeto cubrir puestos de conservación y mantenimiento de las instalaciones portuarias, y su duración se ha extendido durante 6 meses.

ACCIONES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA PARA ATENDER A LAS NECESIDADES DE ACCESIBILIDAD DE DISCAPACITADOS

Para dar cumplimiento a lo establecido en la normativa vigente en materia de accesibilidad, las actuaciones en infraestructuras portuarias de la Autoridad Portuaria de Melilla se llevan a cabo cumpliendo con todos los requisitos que ésta fija para el correcto y adecuado uso de sus instalaciones portuarias por parte de discapacitados.

06 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

GESTIÓN AMBIENTAL 2013

Recursos económicos empleados en materia ambiental:

Gastos: ***98.379 €***

Inversiones: ***154.506 €***

Gastos e inversiones en monitorización y caracterización ambiental:

Gastos: ***10.251 €***

Inversiones: ***550,80 €***

Gastos de limpieza:

1,52 €/m² **de zona de servicio terrestre.**

Consumo de agua:

4.242 m³

Consumo de electricidad:

1.695.457 kWh.

Durante el 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha seguido trabajando en adoptar un modelo de gestión portuario cada vez más consolidado, basado principalmente en el desarrollo sostenible y en la puesta en marcha de los principios de acción de su política ambiental.

Este afán es consecuencia de su fiel compromiso con el medio ambiente, y de la coherente importancia ecológica y ambiental del entorno en el que se encuentra enclavado el Puerto de Melilla. Para ello, cuenta con importantes herramientas de gestión como es su ya certificado Sistema Integrado de Gestión Ambiental y Seguridad y Salud en el Trabajo, mediante el que mejora de forma continua la gestión ambiental portuaria que desde hace varios años viene desarrollando.

De esta manera, los servicios prestados en las instalaciones de la Autoridad Portuaria son llevados a cabo de una manera cada vez más eficiente, con iniciativas de estrategia ambiental basadas en la preservación y conservación del medio ambiente.

La Autoridad Portuaria de Melilla tiene presente en cualquier actuación portuaria la preservación de los valores naturales y ecológicos del entorno, para ello, adopta medidas encaminadas a lograr la sensibilización y la concienciación ambiental entre todo su personal y todos los usuarios del Puerto.

6.1. ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La Autoridad Portuaria de Melilla desarrolla su actividad portuaria considerando la optimización de los recursos disponibles así como la minimización en el consumo de los mismos sin que suponga una disminución del crecimiento económico de las actividades desarrolladas en el Puerto de Melilla.

Como hecho significativo en este ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha obtenido la exención de la tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial, y del Plan Director de Infraestructuras del Puerto por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, al considerar que el Plan Director se enmarca en un ámbito territorial reducido, y que las afecciones ambientales potenciales que su desarrollo podría generar, son igualmente identificables y controlables tanto mediante un procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, como a través de la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos que lo realizan. Esto ha propiciado que la Autoridad Portuaria haya empezado a trabajar con mayor brevedad en la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación.

Por otro lado, otro hecho relevante a considerar del 2013, es la puesta en marcha a finales del año por parte de la Autoridad Portuaria de Melilla del Proyecto NEREIDAS, que se desarrollará en 24 meses. Este proyecto, cofinanciado en un 50% por la Unión Europea es liderado por la Autoridad Portuaria junto con la colaboración de cuatro entidades más de gran prestigio (Centro Internacional en Ingeniería de Métodos Numéricos, Universidad de Murcia, Fundación Philippe Cousteau y ATISAE). Desarrolla un plan pionero en el que se estudiarán nuevas técnicas para reducir los impactos ambientales relacionados con el transporte marítimo y la actividad portuaria. Su objetivo principal consiste en analizar y

La Autoridad Portuaria de Melilla ha puesto en marcha en 2013 la obra de "Rehabilitación del Embarcadero del Puerto de Chafarinas", en la que se han llevado a la práctica importantes medidas compensatorias con el fin de evitar cualquier afección sobre la colonia de Patella ferruginea y Pradera de Posidonia que se asienta en dicha zona.

probar el desarrollo de soluciones integradas para la minimización de las emisiones de CO_2, así como reducir el impacto sobre el medio ambiente que supone por otra parte, la realización de proyectos constructivos.

Cabe señalar que el año 2013 ha estado marcado por los siguientes hitos, en lo que a la gestión ambiental se refiere, por parte de la Autoridad Portuaria de Melilla:

- **Mantenimiento de la certificación del Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo,** mediante la realización de la segunda auditoría de seguimiento periódico por la entidad acreditada Det Norske Veritas (DNV), con resultado favorable y poniendo de manifiesto que dicho Sistema es acorde a los requisitos de las normas de referencia, se encuentra implantado adecuadamente y se mantiene de manera eficaz.

- **Implantación de nuevos objetivos en el marco del Sistema Integrado de Gestión** con el fin de mejorar de forma continua el desempeño ambiental de la Autoridad Portuaria y reducir el posible impacto ambiental que genera su actividad. Ésta establece una serie de objetivos ambientales basados en fomentar la ecoeficiencia de los recursos, disminuyendo los consumos de agua, combustible, materiales y energía eléctrica de forma progresiva, con los que se pretende contribuir a reducir la presión de los recursos naturales, así como la optimización del uso racional de los mismos, y sus gastos asociados.

- **Difusión de trípticos de programas de medidas de buena conducta ambiental** entre los usuarios del Puerto Deportivo, con el fin de asegurar el compromiso ambiental de los mismos en el uso de las instalaciones.

- **Caracterización de las aguas residuales** vertidas a la red de saneamiento de la Ciudad Autónoma de Melilla **y caracterización de las aguas marinas portuarias**.

- Realización del Programa de Seguimiento y Vigilancia Ambiental de las obras de **"Rehabilitación del Embarcadero del Puerto de Chafarinas"** aprobado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y por el Organismo Autónomo de Parques Nacionales, en el que se toman medidas preventivas, correctoras y compensatorias evitando la afección sobre la colonia de *Patella ferruginea* y Pradera de Posidonia que se ubica en dicha zona. De esta manera, es de destacar en esta obra, la actuación medioambiental llevada a cabo para minimizar el impacto ambiental sobre esta especie.

- Relacionado también con esta especie protegida, se ha elaborado un "**Estudio del estado de la *Patella ferruginea* en el Puerto de Melilla"** por la Universidad de Granada, lo que ha permitido a la Autoridad Portuaria disponer de una mayor información sobre el número de ejemplares y su distribución en el Puerto.

- Edición y publicación de la **"Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria"** por tercer año consecutivo, como prueba de su compromiso de transparencia adquirido con los grupos de interés.

- **Estudios sobre la eficiencia energética** de varios de los edificios gestionados por la Autoridad Portuaria.

- **Obtención de la Bandera Azul en el Puerto Deportivo** un año más. Galardón otorgado por la Fundación Europea de Educación Ambiental, como distintivo concedido a las playas y puertos que cumplen una serie de requisitos medioambientales y de seguridad.

BANDERA AZUL 2013 DEL PUERTO DEPORTIVO

En el 2013 el Puerto Noray ha sido galardonado con la Bandera Azul por decimosegunda vez consecutiva. Este hecho vuelve a confirmar la calidad de sus instalaciones, así como el compromiso ambiental con el que se procede al cuidado de las mismas.
Para seguir logrando la obtención de este importante distintivo, se llevan a cabo las siguientes medidas:

- Integrar dentro de la estrategia de desarrollo del Puerto la gestión ambiental, de manera que en los procesos de planificación y toma de decisiones se tengan siempre en cuenta criterios medioambientales.
- Procurar que las instalaciones del Puerto y sus servicios sean cada día más respetuosos con el entorno, reduciendo el consumo de recursos naturales.
- Controlar el cumplimiento de la legislación vigente y revisar periódicamente el comportamiento medioambiental.
- Adoptar las medidas necesarias para la protección de la vida marina y el respeto de las zonas sensibles, su fauna y su flora.
- Incentivar la sensibilización y concienciación para la protección ambiental del entorno mediante la formación interna y la comunicación a los usuarios del Puerto de esta política medioambiental.
- Fomentar entre los suministradores y proveedores el respeto de esta política medioambiental y la adopción de la misma.

Durante el 2013 la Autoridad Portuaria ha conseguido la certificación de la segunda auditoría de seguimiento periódico de su Sistema Integrado de Gestión Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo por la entidad Det Norske Veritas (DNV), con resultado favorable.

6.2. ECOEFICIENCIA

En el ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha seguido desarrollando políticas encaminadas a lograr la gestión ecoeficiente de los distintos recursos naturales que son empleados o pueden verse alterados como consecuencia de la actividad de la misma. De esta manera, entre el Programa de Objetivos ambientales a alcanzar durante el 2013, se han incluido políticas de reducción del consumo de agua y electricidad de sus instalaciones, así como medidas de mejora de la calidad del agua, aire, emisión de ruido y vibraciones.

> A lo largo del 2013, se ha conseguido una reducción de casi un 14% del consumo propio de energía eléctrica con respecto al del ejercicio 2011.

6.2.1. CONSUMO DE RECURSOS NATURALES

6.2.1.1. Consumo de agua

El agua que consume la Autoridad Portuaria proviene de la red de abastecimiento de la Ciudad, siendo "Valoriza Agua", la empresa municipal que se encarga de asegurar su suministro, y gestionar dicho servicio.

A continuación se exponen los consumos de agua de la Autoridad Portuaria durante los últimos años:

CONSUMO DE AGUA	2009	2010	2011	2012	2013
Consumo de agua (m^3)	4.566	11.894(1)	5.249	3.673	4.242
Consumo/Superficie zona terrestre(2) (m^3/m^2)	0,009	0,032	0,014	0,01	0,011
Consumo/Superficie zona de servicio(3) (m^3/m^2)	6,29 x 10-3	20 x 10-3	8,93 x 10-3	6,25 x 10-3	7,22 x 10-3

1 La desviación se debe, principalmente a la concesión de la Estación Marítima
2 Zona de servicio terrestre: 368.623 m2
3 Zona de servicio: 587.418 m2

El consumo se ha contabilizado en 4.242 m3, lo que supone un incremento de un 19% con respecto al balance del año anterior.

El incremento de este consumo no es achacable exclusivamente a la propia actividad de la Autoridad Portuaria de Melilla puesto que ésta asume como propios consumos que provienen del uso de las instalaciones del Puerto Deportivo. Estas instalaciones, son utilizadas por los usuarios de dicha zona comercial y de ocio de la Ciudad, por lo que el aumento puede deberse a una mayor afluencia de usuarios a la misma a lo largo del 2013.

A pesar del incremento del consumo de agua, la Autoridad Portuaria ha aplicado durante el 2013 medidas encaminadas al uso eficiente de este recurso y al control exhaustivo de las instalaciones, previendo fugas, roturas y pérdidas varias. De este modo, además de mantener las acciones que ya se iniciaron en el 2012, este año se han llevado a cabo las siguientes asociadas a la mejora de sus infraestructuras:

- Mejoras en la red de hidrantes de contraincendios del Puerto. La Autoridad Portuaria está trabajando en la disminución de las pérdidas de agua que actualmente se producen, reduciendo por tanto el consumo de agua asociado.
- Mejora en las instalaciones de abastecimiento mediante la colocación de contadores y monaguillos.
- Labores de mejora en las instalaciones de saneamiento de los baños de la planta baja del edificio de la Autoridad Portuaria, de manera que se evite que éstos se obstruyan con frecuencia, con las consecuentes pérdidas de agua que supone.

6.2.1.2. Consumo de energía

El consumo de electricidad de la Autoridad Portuaria es el procedente de la empresa externa (Gaselec Diversificación, S.A.), encargada de la gestión y del suministro de la red eléctrica del Puerto de Melilla.

En el marco del Sistema de Gestión Ambiental, la Autoridad Portuaria se propuso como objetivo para 2013, reducir el consumo de electricidad proveniente de fuentes no renovables, con respecto al consumo registrado en el año 2011, consiguiendo dicho propósito.

CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA	2009	2010	2011	2012	2013
Consumo (kWh)	2.155.540	2.525.002	1.958.887	1.673.841	1.695.457
Consumo/Superficie zona terrestre(1) (kWh/m2)	4,25	6,85	5,32	4,54	4,59
Consumo/Superficie zona de servicio(2) (kWh /m2)	2,97	4,23	3,33	2,85	2,88

1 Zona de servicio terrestre: 368.623 m2
2 Zona de servicio: 587.418 m2

FUENTE DE CONSUMO	kWh
Alumbrado viales	1.259.750
Oficinas (iluminación, climatización, etc.)	246.868
Otros usos (indicar cuáles)	188.839

Como se deduce de los datos del consumo de electricidad por fuente, se puede comprobar que el único que se ha visto incrementado es el asociado al Alumbrado de viales, con respecto al ejercicio anterior. Esto es debido a que se ha incrementado, por motivos de seguridad, la iluminación en el puerto deportivo instalando luminarias tipo LED de bajo consumo.

Durante el año 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha llevado a cabo las siguientes acciones encaminadas a la reducción de este consumo:

- Realización de estudios de eficiencia energética de varios de los edificios gestionados por la Autoridad Portuaria. De este modo, se han iniciado los siguientes trabajos relacionados:

  - Informe de Diagnóstico energético de las oficinas de la APM
  - Informe de Diagnóstico del Alumbrado Exterior del Puerto de Melilla
  - Informe de Diagnóstico Energético de las oficinas de capitanía del Puerto Comercial
  - Informe energético simplificado en el Puerto Deportivo de la APM
  - Informe energético simplificado de los talleres de la APM
  - Estudio de viabilidad de implantación de alternativas de autogeneración renovable y cogeneración en el Puerto de Melilla
  - Estudio de optimización de la contratación eléctrica en la APM
  - Inventariado y optimización de las instalaciones de climatización de la Estación Marítima.

- Sustitución de las luminarias de alumbrado exterior del perímetro interior del Puerto Deportivo por otras tipo LEDs, con un consumo bastante menor.

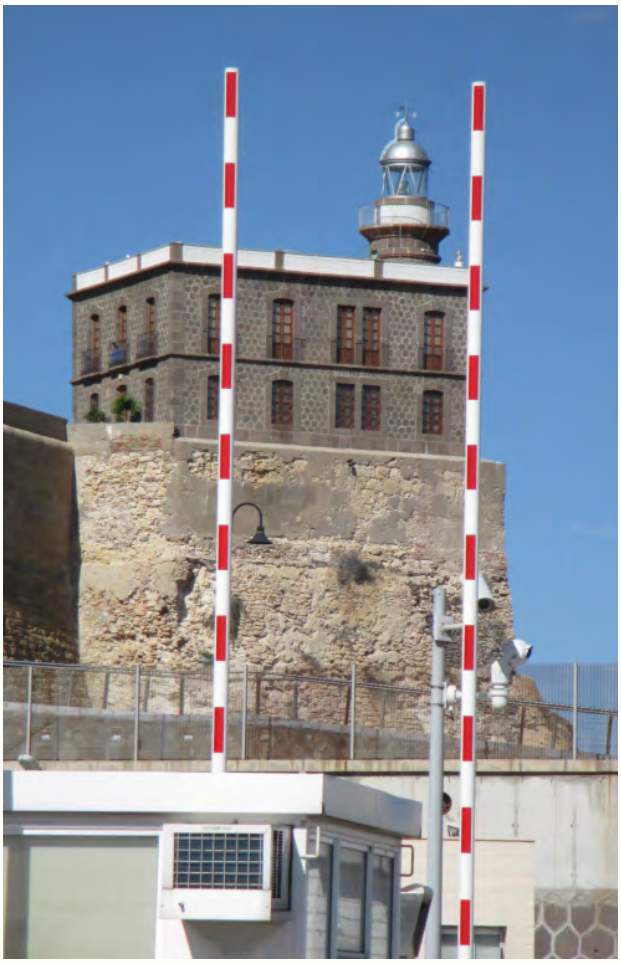
- Instalación de luminarias con sensores que se apagan automáticamente en horario nocturno de manera que dejan de dar luz a horas en las que no es preciso que se encuentre iluminado.

- Instalación de un Finger iluminado mediante LEDs, en ejecución.

6.2.1.3. Consumo de combustible

El combustible que consume la Autoridad Portuaria de Melilla es destinado a la flota de vehículos, así como a la maquinaria empleada en la Terminal de Contenedores gestionada por la propia Autoridad Portuaria.

De esta manera, el combustible consumido durante el 2013, ha sido aproximadamente de unos 42 m^3, lo que supone una reducción de casi un 15% con respecto al consumo del ejercicio anterior.



CONSUMO DE COMBUSTIBLE	2009	2010	2011	2012	2013
Consumo combustible (m^3)	44,95	35,15	38,80	48,92	41,62
Consumo/Superficie zona terrestre(1) (m^3/m^2)	8,86 x 10-5	9,5 x 10-3	1,05 x 10-3	1,32 x 10-4	1,13 x 10-4
Consumo/Superficie zona de servicio(2) (m^3/m^2)	6,19 x 10-5	5,98 x 10-5	6,60 x 10-5	8,32 x 10-5	7,08 x 10-5

1 Zona de servicio terrestre: 368.476 m2
2 Zona de servicio: 587.418 m2

CONSUMO TIPO COMBUSTIBLES (m^3)	2009	2010	2011	2012	2013
Gasolina	2,16	2,08	1,80	2,78	0,62
Gasoil	42,78	33,07	37,00	46,13	41
Total	**44,94**	**35,15**	**38,8**	**48,91**	**41,62**

De los combustibles consumidos en las instalaciones de la Autoridad Portuaria, el gasoil supone un 98,5% del total de combustible consumido, siendo en comparación, el consumo de gasolina prácticamente insignificante.

Al igual que para el resto de los recursos consumidos por la Autoridad Portuaria de Melilla, a lo largo del 2013 se han seguido aplicando medidas para el ahorro de combustibles e iniciativas para disminuir el consumo.

> La Autoridad Portuaria ha reducido el consumo de combustible en prácticamente un 15% con respecto al consumo del año anterior.

6.2.1.4. Consumo de papel

A lo largo del 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha seguido trabajando en el ahorro del consumo de materiales utilizados en el desarrollo de la actividad portuaria. Como órgano de gestión, el papel es el material más consumido, por lo que gran parte de sus esfuerzos se han centrado en la reducción del empleo del mismo.

CONSUMO DE PAPEL	2009	2010	2011	2012	2013
Consumo de papel (kg)	2.337,5	2.125	1.250	2.295	1.417,5
Número de folios	467.500	425.000	250.000	459.000	283.500

Debido al compromiso ambiental adquirido por la Autoridad Portuaria de Melilla, a lo largo del 2013 se ha disminuido el consumo de papel de tipo fibra virgen, fomentando el empleo de papel reciclado. De esta manera, el total de papel reciclado consumido asciende hasta un 19% del total.

Además del empleo de papel reciclado, a lo largo del 2013 la Autoridad Portuaria de Melilla ha seguido aplicando medidas encaminadas a minimizar su consumo, tales como una adecuada configuración del equipo ofimático, sustitución del papel por el formato electrónico extensible a sus proveedores, reutilización del papel, impresión y fotocopias a doble cara, adecuado mantenimiento periódico y preventivo de los mismos, etc.

Con respecto a otros materiales, se muestra a continuación la evolución de los datos del consumo de los mismos:

CONSUMO DE OTROS MATERIALES VARIOS (kg)	2009	2010	2011	2012	2013
Aceites y lubricantes	3.580	1.720	1.456	1.610	1.300
Tintas de impresión	0,960	0,240	0,56	0,55	5,4(1)

1 En años anteriores no se ha contabilizado la tinta seca de los tóner consumidos.

Durante el año 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla, en su firme propósito de reducir el consumo de recursos, ha seguido implementando y poniendo en práctica las **"Directrices Ambientales para la reducción del consumo de recursos naturales"** en la prestación de sus servicios. Estas directrices con las que cuenta, al amparo de su Sistema Integrado de Gestión, así como las establecidas en la disposición legal Orden PRE/116/2008, están orientadas a la optimización de los recursos disponibles, y a la puesta en marcha de prácticas ambientales adecuadas.

> En el 2013 se ha reducido un 38% del consumo de papel con respecto al año anterior.

6.3. GESTIÓN DE RESIDUOS

La Autoridad Portuaria de Melilla conforme se establece en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, realiza la limpieza habitual de las zonas comunes de tierra y agua. Este servicio, junto con los de servicios de recogida y gestión adecuada de los residuos MARPOL procedente de buques, así como los derivados del mantenimiento de las instalaciones portuarias y las labores de trabajos administrativos, dan lugar a una gran variedad de residuos.

La Autoridad Portuaria viene realizando desde hace años un enorme esfuerzo en mejorar la gestión de los residuos generados en el Puerto, habiendo llevado a cabo enormes progresos en esta materia, lo que no es tarea fácil teniendo en cuenta que gran parte de sus instalaciones se encuentran en zonas abiertas a la Ciudad de acceso no restringido.

6.3.1. RESIDUOS NO PELIGROSOS

La limpieza de las zonas comunes de tierra de la Autoridad Portuaria de Melilla es llevada a cabo por la empresa CLECE, S.A.

El personal de esta empresa se encarga de la recogida de los residuos procedentes de las zonas comunes de tierra, así como de todos los residuos generados en sus instalaciones, llevando a cabo el traslado de los mismos a los contenedores municipales que aparecen distribuidos a lo largo del Puerto Comercial y el Puerto Deportivo. Los residuos de papel y vidrio que se generan, son segregados en origen y posteriormente objeto de valorización.

Debido a la inexistencia de vertedero de residuos en la Ciudad, los residuos no peligrosos que se generan en la Ciudad Autónoma de Melilla son incinerados, por lo que no se realizan tareas de clasificación, valorización ni reciclado de los mismos.

Durante el 2013, la cantidad de residuos no peligrosos se ha visto ligeramente incrementada con respecto al año anterior, tal y como muestra la siguiente tabla:

RESIDUOS NO PELIGROSOS (t)	
AÑO	CANTIDAD
2011	176
2012	110
2013	122

En cuanto al volumen de papel usado, cabe mencionar que a lo largo del 2013 se han generado 813 Kg procedentes de las oficinas de la Autoridad Portuaria de Melilla, que como se ha señalado es valorizado mediante entrega a gestor autorizado.

RESIDUOS CON REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA

Los residuos con reglamentación específica tales como aparatos eléctricos y electrónicos, residuos de construcción y demolición, pilas y acumuladores o neumáticos entre otros, son segregados por la Autoridad Portuaria de Melilla y entregados a gestores autorizados para su adecuada gestión.

La Autoridad Portuaria de Melilla apuesta firmemente por un adecuado plan de gestión de residuos, de manera que intenta reciclar la mayor parte de los residuos generados, así como incrementar la proporción de residuos valorizados. De esta manera, todos los residuos que se generan, son recogidos y transportados por gestores autorizados a centros y plantas de tratamiento en función del tipo de residuo que se trate.

RESIDUOS CON REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA	
TIPO DE RESIDUO	PESO (kg)
Pilas y acumuladores	20
Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos	194,6
Toners de impresora	64
Residuos de construcción y demolición (RCDs)	72.300

6.3.2. RESIDUOS PELIGROSOS

En lo que respecta a residuos peligrosos, la Autoridad Portuaria de Melilla, se encuentra inscrita como pequeño productor de residuos peligrosos.

Del mismo modo, la Autoridad Portuaria tiene establecidos contratos con empresas externas autorizadas para la recogida y gestión de este tipo de residuos, de manera que éstas se encargan de dar a los mismos un tratamiento adecuado conforme a lo establecido en la legislación vigente en materia de residuos peligrosos.

Los residuos peligrosos que son gestionados por la Autoridad Portuaria abarcan tanto los propios de su actividad como aquellos pertenecientes a los usuarios del

Puerto, que depositan sus residuos en los puntos limpios con los que cuenta la Autoridad Portuaria distribuidos por la zona de servicio, y estando ubicados algunos en zonas de acceso no restringido.

En concreto, para la correcta separación de los residuos peligrosos generados, la Autoridad Portuaria dispone de 4 puntos limpios ubicados en el Puerto Comercial y Deportivo de Melilla.

RECOGIDA SELECTIVA: PUNTOS LIMPIOS

Los distintos puntos limpios existentes a lo largo de las instalaciones de la Autoridad Portuaria, constan de cinco contenedores especiales para la recogida selectiva de pilas, aceites usados, baterías, envases contaminados y trapos contaminados, respectivamente.

Para la elección de las zonas en las que quedan ubicados los puntos limpios, se consideraron en su momento las siguientes premisas que se siguen manteniendo firmemente:

- Deben ser accesibles a los usuarios del Puerto, debiendo estar convenientemente señalizadas para su fácil localización.
- Deben ser accesibles para los vehículos de transporte encargados de la retirada de cada uno de los tipos de residuos y contenedores.
- Su presencia no debe interferir en la explotación y normal desarrollo del funcionamiento del Puerto.

Los puntos limpios están ubicados en las áreas con mayor actividad portuaria, entendiendo que es en éstas en las que se genera un mayor volumen de residuos.

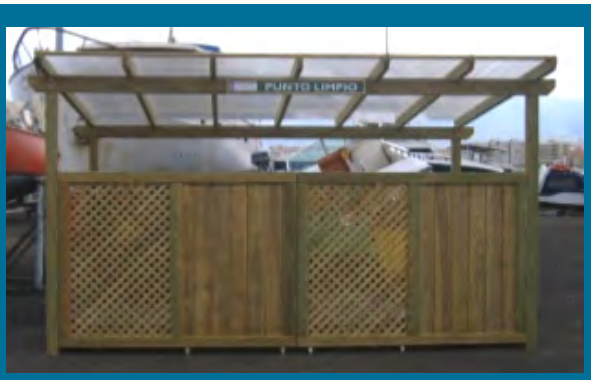
Para que los puntos limpios ubicados a lo largo de las instalaciones portuarias sean empleados de la manera más eficiente posible, el Puerto de Melilla elabora y difunde folletos informativos con la siguiente información incorporada:

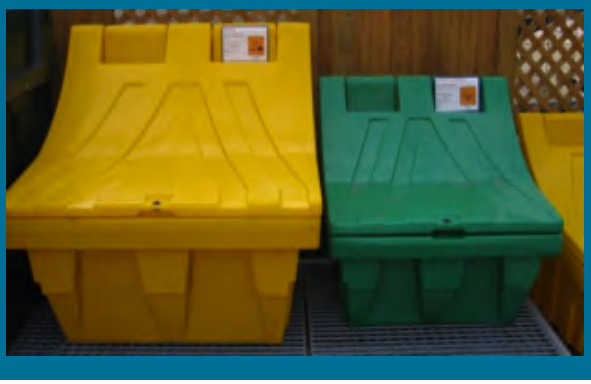
INDICACIONES PARA UN USO ADECUADO DE LOS PUNTOS LIMPIOS

- No deposite ningún residuo que pertenezca a la categoría de residuos domésticos.
- Clasifique correctamente los residuos antes de depositarlos dentro de los contenedores. Una pequeña pérdida de tiempo en la correcta clasificación de los residuos permite un aumento en la eficacia del sistema de recogida.
- No introduzca elementos sólidos junto con los aceites contaminados, éstos pueden obturar la boquilla de entrada y eliminar la capacidad de depósito del contenedor a aceites.
- No sitúe vehículos ni objetos de gran tamaño en las inmediaciones de la entrada de los Puntos Limpios. Esto dificultaría el acceso de los usuarios y de los servicios de recogida.
- Sea cuidadoso con la limpieza y estado de las instalaciones. El Punto Limpio es de todos y para todos los usuarios del Puerto.

Los folletos informativos elaborados por la Autoridad Portuaria de Melilla, cuentan además con un pequeño plano del Puerto mediante el que se informa de la ubicación de los distintos Puntos Limpios. Además de la información anteriormente expuesta, se incluyen indicaciones sobre cómo proceder para la correcta segregación de los residuos y en definitiva, el adecuado y correcto empleo de los Puntos Limpios:

Durante el ejercicio 2013, no ha tenido lugar ningún incidente ambiental en los puntos limpios en lo que a la gestión de residuos peligrosos se refiere.





1. **CONTENEDOR DE PILAS:**
   En este contenedor de color rojo es donde deben depositarse todo tipo de pilas de pequeño tamaño.

2. **CONTENEDOR DE ACEITES USADOS:**
   En este contenedor negro, es donde deben depositarse los aceites industriales resultado de las reparaciones y mantenimiento de las embarcaciones y vehículos de la actividad portuaria.

3. **CONTENEDOR DE BATERÍAS:**
   Este contenedor es de color amarillo y está destinado a la recepción de las baterías de arranque de los vehículos una vez que quedan inoperativas.

4. **CONTENEDOR DE ENVASES CONTAMINADOS:**
   Este contenedor de color verde, tiene como finalidad recibir todo tipo de envases que hayan tenido como finalidad, contener líquidos industriales tales como aceites, pinturas o desengrasantes entre otros.

5. **CONTENEDOR DE TRAPOS CONTAMINADOS:**
   Este contenedor de color amarillo, tiene como finalidad la recepción de materiales de origen textil o similar que hayan sido utilizados junto con productos químicos y que por lo tanto, hayan sido contaminados.

TIPO DE RESIDUO PELIGROSO	CODIGO LER	2012	2013
Envases contaminados (kg)	150110*	470	355
Filtros de aceite (kg)	160107*	318	345
Material absorbente (kg)	150202*	921	200
Baterías (kg)	160601*	60	0
Pilas (Kg)		20	20
Aceites usados (l)	130206*	5.000	6.000

6.3.3. RESIDUOS MARPOL

Conforme al Convenio Internacional MARPOL, aprobado en 1973, y a la normativa vigente que regula este tipo de residuos, la Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con un PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS Y RESIDUOS DE CARGA PROCEDENTES DE BUQUES (PRMD), cuya última revisión y actualización se realizó en junio de 2012. En dicho Plan, se establecen los mecanismos de recepción y gestión que han de aplicarse en función del tipo de residuo en cuestión.

Además del establecimiento de un Plan para la correcta gestión de los residuos, debe destacarse que la Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con unas instalaciones debidamente preparadas y adaptadas para llevar a cabo la recepción y gestión de los desechos generados por los buques así como de los residuos de carga. De esta manera, se busca proteger el medio marino de posibles vertidos procedentes de estas embarcaciones.

> Durante el año 2013, no se ha solicitado por parte de ninguna embarcación la prestación del servicio portuario de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques.

6.4. CALIDAD AMBIENTAL

6.4.1. CALIDAD DEL AGUA

La Autoridad Portuaria de Melilla ha participado durante este ejercicio en el proceso de elaboración del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Melilla elaborado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, teniendo en cuenta que el ámbito territorial del presente Plan comprende el territorio de Melilla, así como sus aguas de transición y costeras.

Este Plan ha sido aprobado por el Real Decreto 740/2013, en octubre de 2013. Con él, se incorpora un Programa de Medidas mediante el que se definen las actuaciones a realizar sobre las masas de agua que tengan un estado o potencial peor que bueno, pretendiendo conseguir los objetivos medioambientales propuestos sobre alcanzar el buen estado o potencial en los plazos previstos.

La Autoridad Portuaria, con el objeto de realizar un seguimiento exhaustivo de la calidad de sus aguas portuarias, conocer su calidad y mejorar su estado de conservación ha realizado un estudio analítico de las mismas que fue llevado a cabo en marzo del año 2013.

Para ello, se tomaron muestras en 5 puntos diferentes y a dos alturas (superficie y a 3 metros de profundidad, exceptuando la zona 5 que la muestra en profundidad se tomó a 1,5 metros). Se relacionan en la siguiente tabla los puntos de muestreo y los parámetros analizados:

DESCRIPCIÓN DE LOS PUNTOS DE MUESTREO	PARÁMETROS ANALIZADOS
COSTA	Conductividad eléctrica in situ
DÁRSENA VILLANUEVA	Oxígeno disuelto in situ
DÁRSENA PESQUEROS	Carbono Orgánico Total
DÁRSENA SANTA BÁRBARA	Turbidez
DARSENA DE EMBARCACIONES MENORES	AOX (Comp. orgánicos adsorbibles)
	Clorofila A,B, Y C
	Sólidos disueltos
	Sólidos en suspensión
	Sólidos en suspensión volátiles
	Rec.Enterococos intestinales

Del análisis de los datos de dicho "**Estudio de Calidad de las aguas portuarias"** realizado durante el 2013, se ha concluido que las aguas litorales del Puerto de Melilla correspondientes a las zonas anteriormente indicadas, cumplen los valores límites de emisión para los parámetros analizados y el límite legal existente, por lo que se deduce que la calidad hídrica del dominio público marítimo portuario de Melilla es adecuada.

Los valores límites se encuentran establecidos en la Orden de 14 de febrero de 1197, por la que se clasifican las aguas litorales andaluzas y se establecen objetivos de calidad de las aguas afectadas directamente por los vertidos, en desarrollo el Decreto 14/1996, de 16 de enero por el que se aprueba el Reglamento de calidad de las aguas litorales, los cuales, son asumidos por el Puerto como legislación de referencia aunque sea normativa autonómica andaluza al no existir disposiciones legales que lo regulen.

6.4.1.1. Principales focos de vertidos

Entre los principales focos de vertido del recinto portuario destaca la generación de aguas residuales urbanas procedentes de aquellas zonas en las que no existe conexión a la red de saneamiento y que se encuentran conectadas a fosas sépticas que se encuentran distribuidas en el recinto portuario. Estas aguas son retiradas de las fosas sépticas por una empresa externa, que se encarga de trasladarlas convenientemente a la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de la Ciudad Autónoma de Melilla para su adecuado tratamiento.

En lo que a volumen de aguas residuales y lodos se refiere, a lo largo del 2013 el volumen de aguas residuales urbanas recogidas de estas fosas sépticas ha sido de un total de 13.200 litros, lo que supone un incremento significativo con respecto al ejercicio anterior.

De esta manera, el único foco de vertido que puede identificarse en el Puerto sería el ocasionado por las aguas pluviales no canalizadas que pudieran llegar a alcanzar las aguas por escorrentía, así como los potenciales vertidos accidentales de hidrocarburos.

Como consecuencia del compromiso ambiental adquirido por la Autoridad Portuaria de Melilla, a lo largo del 2013 se han puesto en práctica una serie de medidas encaminadas a prevenir vertidos en el Puerto y minimizar posibles impactos ambientales sobre la calidad de las aguas como consecuencia del desarrollo de las actividades portuarias. De esta manera, entre las medidas aplicadas, se encuentra como más relevante el mantenimiento adecuado de la red de saneamiento.

6.4.1.2. Vertidos de hidrocarburos

La Autoridad Portuaria de Melilla cuenta con un Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA) en el que se desarrollan las medidas a adoptar en caso de que un vertido accidental de hidrocarburos tuviera lugar en sus instalaciones.

Debe destacarse además que con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el nuevo **Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina**, la Autoridad Portuaria de Melilla tiene previsto llevar a cabo la redacción de un Plan Interior Marítimo (PIM). Para ello, se encuentra en trámites de finalizar la contratación de la redacción del mismo, de manera que avancen también las tareas de elaboración de los distintos Planes Interiores Marítimos de las instalaciones que prestan servicio en el recinto portuario, con el fin de que éstos queden también contemplados e integrados correctamente en el PIM de la Autoridad Portuaria.

Del mismo modo que se ha dispuesto para la Autoridad Portuaria, todas las instalaciones portuarias y empresas (a las que les sea de aplicación) que prestan servicio en el Puerto de Melilla desempeñando actividades que podrían generar vertidos accidentales de sustancias contaminantes del mar, deberán disponer su propio Plan Interior Marítimo, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria de Melilla en su Plan Interior Marítimo.

Los medios disponibles por parte de la Autoridad Portuaria para la contención de posibles vertidos de hidrocarburos, son principalmente los siguientes:

- Multiskimmer hidráulico con aspiración de producto 2".
- Motor hidráulico Robin PTX.
- 250 metros de Barrera cilíndrica CL 4300 DR de poliéster recubierto de PVC.
- Contenedor en tierra Fastank plegable y portátil 4KW y 11 l/min.
- Motobomba portátil Kholer Comman CS-CH 10 m^3/h.
- Hidrolimpiadora de alta presión.
- Material absorbente en general: Alfombrilla, barreras con faldón...
- Depósito de 1 m^3 autoportante.

A lo largo del 2013 no se ha activado ninguna vez el PICCMA, en las activaciones acontecidas otros años, la colaboración con Capitanía Marítima, SASEMAR y los GEAS de la Guardia Civil, ha sido absoluta.

Finalmente, señalar que a lo largo del 2013 no se han realizado labores de dragado a lo largo de la zona de instalaciones portuarias por lo que esto no ha supuesto la aparición de incidencia alguna sobre la calidad de las aguas.

> La Autoridad Portuaria de Melilla dispone de los medios y personal adecuado para dar respuesta a una posible contingencia. Cabe destacar, que durante el 2013 no ha sido preciso proceder a la activación de su PICCMA.

6.4.2. CALIDAD DEL AIRE

La Autoridad Portuaria de Melilla no cuenta con focos de emisiones a la atmósfera que sean significativos, no llevando a cabo en el Puerto ninguna actividad potencialmente contaminante de la atmósfera.

Como emisiones directas se encuentran las procedentes del consumo de combustible por parte de los vehículos de la Autoridad Portuaria de Melilla, así como la originada por el empleo de maquinaria propia, y las derivadas del consumo de energía eléctrica en las instalaciones portuarias.

De manera indirecta deben señalarse también las emisiones de CO2 ocasionadas por la combustión del tráfico de buques en aguas portuarias, el tráfico rodado, el funcionamiento de la maquinaria de empresas que operan en el Puerto, y en definitiva, emisiones procedentes del desarrollo de la actividad de la Comunidad Portuaria que se ubica o presta su actividad en el Puerto, tales como las emisiones provocadas por la actividad industrial de algunas de las empresas concesionarias que se ubican en el Puerto de Melilla, como es el caso de Endesa Generación, S.A.

Durante el 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla no ha recibido ninguna queja relacionada con la calidad del aire en sus instalaciones.

6.4.2.1. Emisiones de CO2 y otras emisiones atmosféricas

La Autoridad Portuaria de Melilla a lo largo del 2013 ha establecido importantes medidas encaminadas a disminuir la producción de CO2, como principal gas de efecto invernadero (GEI) incluidas en el proyecto NEREIDAS, y cuyo desarrollo se encuentra planificado para el próximo año.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Melilla lleva a la práctica las buenas prácticas ambientales establecidas en su instrucción técnica de trabajo denominada "Directrices Ambientales para la circulación de vehículos".

A continuación se muestran las emisiones directas e indirectas de CO2 equivalentes derivadas del desarrollo de la actividad portuaria en los últimos años:

EMISIONES DE TONELADAS DE CO_2 EQUIVALENTES

EMISIONES DE CO2	2010	2011	2012	2013
Consumo de electricidad (1)	588,32	456,42	390,00	395,041
Consumo gasolina(2)	4,88	4,23	6,53	1,457
Consumo gasoil(2)	85,98	96,2	119,93	106,6
Total emisiones (TCO2eq)	679,18	556,85	516,46	503,098

1 *Fuente para el cálculo de emisiones de carbono: factor de emisión de las "Directrices del Observatorio de la Electricidad Sistema Peninsular (0,233 Kg/kWh)".*

2 *Factor de emisión para vehículos de la "Guía de Consumos y Emisiones del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía" (2,6 Kg/litro de gasóleo y 2,35 Kg/litro de gasolina).*

En el ejercicio 2013, se han reducido en aproximadamente un 3% las emisiones de toneladas equivalentes de CO_2, con respecto al ejercicio anterior.

A lo largo del 2013, las emisiones de CO_2 que se han generado como consecuencia del consumo de combustible y electricidad en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Melilla se han estimado en 503 toneladas equivalentes, lo que supone una reducción de casi un 3% con respecto al año anterior.

6.4.2.2. Medidas implantadas para el control de las emisiones atmosféricas

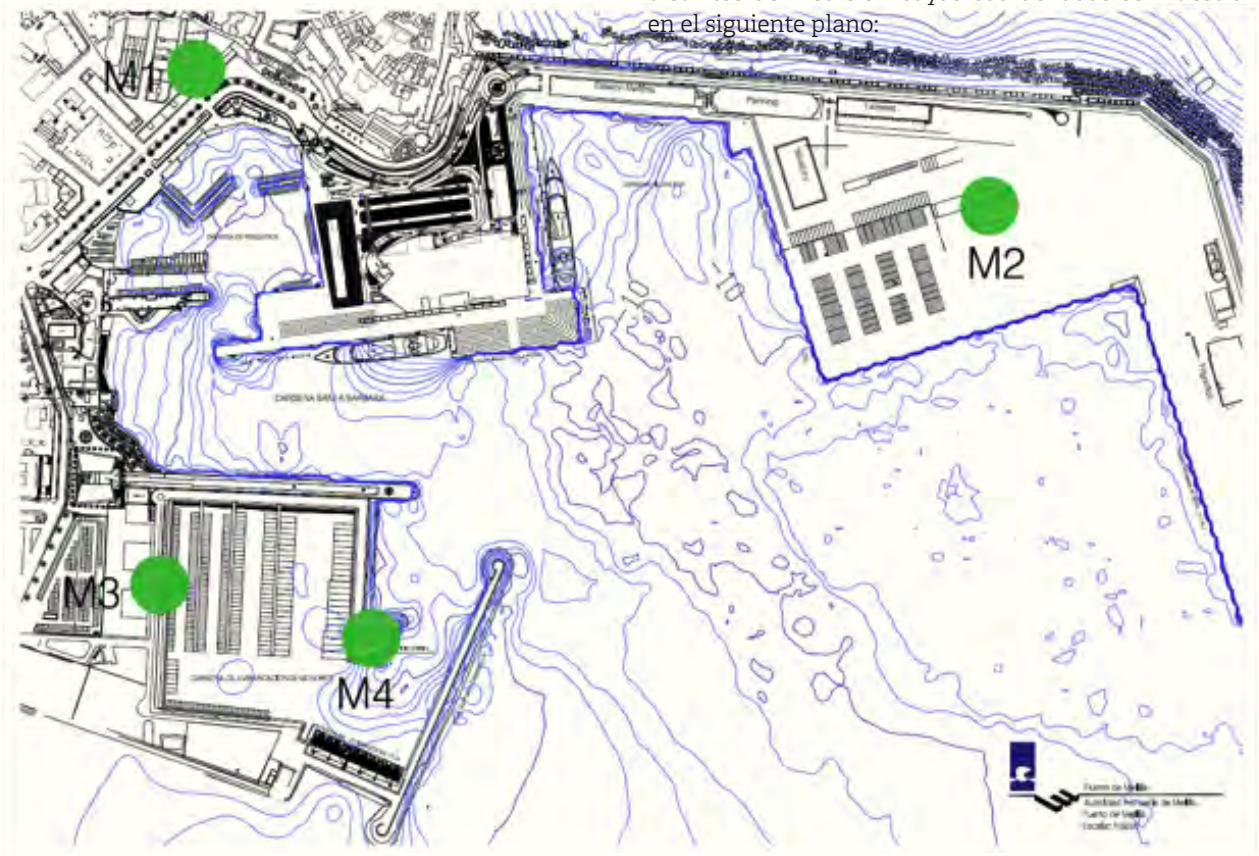
La Autoridad Portuaria a lo largo del año 2013, ha puesto en práctica medidas encaminadas a minimizar las emisiones atmosféricas tales como las que se mencionan a continuación:

- Ejecución de la instalación para el suministro de electricidad a buques en el Muelle Espigón del Puerto de Melilla en baja tensión. De esta manera, no es necesario el funcionamiento de los motores auxiliares de los buques durante su atraque, reduciendo así las emisiones de gases contaminantes y las vibraciones que de otro modo ocasionarían.
- Aplicación de medidas de buenas prácticas ambientales encaminadas a lograr la reducción de emisiones atmosféricas.
- Realización de labores de seguimiento y control que son llevadas a cabo por el Servicio de Vigilancia de la Autoridad Portuaria.
- Mejorar la iluminación del Puerto Deportivo utilizando bombillas de bajo consumo de mayor potencia y de tipo LED

6.4.3. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Entre los datos más importantes a considerar en cuanto a contaminación acústica se refiere, se encuentra el hecho de que a lo largo de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Melilla no aparecen focos de emisiones acústicas que resulten significativos así como ninguna problemática asociada. Este hecho ha podido constatarse al analizar los resultados del Estudio Acústico realizado por la Ciudad Autónoma de Melilla en el que las instalaciones portuarias han sido también evaluadas.

Las mediciones de ruido fueron realizadas en noviembre del 2013 en adecuadas condiciones de humedad y temperatura para evitar que los datos recogidos pudieran estar distorsionados. Se tomaron datos en 4 puntos distintos de medición cuyas coordenadas se muestran en el siguiente plano:



Del análisis de las mediciones realizadas puede concluirse que los niveles acústicos más elevados fueron registrados en el punto de muestreo 4 donde llegan a superarse los 80dB en 7 ocasiones a lo largo del periodo medido.

Los valores promedio y diario límites de inmisión para infraestructuras portuarias y actividades de las mismas, establecidos en el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, son los siguientes:

- Ningún valor promedio del año supera Ld≤70, Le≤70 y Ln≤60, y LAmax≤90.
- Ningún valor diario supera en 3 dB estos valores, Ld≤70, Le≤70 y Ln≤60, y LAmax≤90.

Del análisis de los datos obtenidos en las mediciones de ruido realizadas, puede comprobarse que los 80dB alcanzados de manera puntual en las instalaciones portuarias de Melilla no superan por tanto los valores límite de ruido permitido en la legislación vigente en dicha materia.

Además debe destacarse que a lo largo del 2013 no se ha recibido queja alguna en cuanto a los niveles de ruido generados se refiere.

Entre los principales focos de emisiones de ruido (no significativos) que pueden identificarse en el Puerto, cabe resaltar las ocasionadas por el funcionamiento de las instalaciones de las actividades industriales de las empresas concesionarias, así como las generadas por los buques que atracan en este Puerto. Del mismo modo, debido a la realización de labores de manipulación de los contenedores, puede generarse un incremento de los niveles acústicos, lo que depende de la intensidad de la actividad.

Finalmente, resaltar que en el ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria de Melilla ha llevado a cabo el proyecto de **"Rehabilitación de los viales de la Dársena de embarcaciones menores"** que ha supuesto una mejora en la capa de rodadura de los mismos.

6.5. FORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL

La Autoridad Portuaria de Melilla con arreglo a su Sistema de Gestión por Competencias, y conscientes de la importancia de que sus trabajadores tengan un perfil personal adecuado, a lo largo del 2013, ha ofertado dos tipos de cursos medioambientales en modalidad formación e-learning, Nivel I y Nivel II, siendo dos personas adscritas al Convenio las que han optado por realizar el curso de Nivel I.

Por otra parte, también relacionados con medio ambiente se han llevado a cabo el "Curso universitario de especialización en sistema portuario: medio marino y sostenibilidad" y el "Máster en gestión y planificación portuaria e intermodalidad", realizados por tres trabajadores fuera de Convenio de la Autoridad Portuaria.

6.6. BIODIVERSIDAD

6.6.1. DESCRIPCIÓN DE ZONAS CON ALGUNA FIGURA DE PROTECCIÓN

Los espacios naturales incluidos en la RED NATURA 2000 que se encuentran en el entorno de las instalaciones del Puerto de Melilla son los siguientes:

AREA	FIGURA DE PROTECCIÓN	CÓDIGO	NIVEL DE PROTECCIÓN
Islas Chafarinas	ZEPA (Zona especialmente protegida de importancia para el Mediterráneo) y LIC (Lugar de Importancia Comunitaria)	ES0000036	Comunitario (Directiva 79/409/CEE)
Zona Barranco del Nano	LIC (Lugar de Importancia Comunitaria)	ES6320002	Comunitario (Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE)
Zona Marítima-Terrestre de los acantilados de Aguadú	LIC (Lugar de Importancia Comunitaria)	ES6320001	Comunitario (Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE)

REFUGIO NACIONAL DE CAZA DE LAS ISLAS CHAFARINAS

Desde 1989, el archipiélago de las Chafarinas es Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), y desde 2006, es Lugar de Interés Comunitario (LIC), conforme a lo establecido en la Directiva 79/409/CEE para la protección de las aves silvestres.

Se ubica en la zona meridional del mar de Alborán, a unas 27 millas al este de Melilla y a 2,5 al norte de Ras El Ma (Marruecos). Consta de tres islas denominadas Congreso, Isabel II y Rey. Congreso es la isla más occidental, la de mayor tamaño (25,6 has) y la que alcanza una mayor altitud (137 metros sobre el nivel del mar). Isabel II (15,1 has; 35 m.s.n.m.), se encuentra situada entre las otras dos, separada 1 km de la anterior y unos 175 m de Rey, la isla más oriental, pequeña (13,9 has) y baja (31 m s.n.m.) de las tres.

Las islas se encuentran unidas a la costa africana por una plataforma continental relativamente uniforme y de escasa profundidad (10-15 metros). La vegetación actual está dominada por un matorral adaptado a la salinidad y a la sequía en el que destacan las especies arbustivas de los géneros Atriplex, Suaeda y Salsola.

La fauna terrestre es pobre, si se compara con ecosistemas continentales de características semejantes.

Por otra parte, están presentes en Chafarinas 9 de los 11 invertebrados marinos catalogados en peligro de extinción en España. Entre ellos, la lapa ferruginosa (*Patella ferruginea*), primera especie de invertebrado con una "Estrategia Nacional de Conservación" en España, para la que las Chafarinas son calificadas de auténtico santuario, con una población estimada de 42.300 ejemplares adultos. Además se encuentran presentes otras especies protegidas, tales como: *Dendropoma Petraeum*, gasterópodo sésil que asociado a algas calcáreas da lugar a formaciones micro-recifales en las áreas más cálidas del Mediterráneo, y la fanerógama marina endémica del Mediterráneo, *Posidonia Oceánica*, que constituye un ecosistema sumergido de gran importancia ecológica donde se instala una gran variedad de fauna y flora.

Asimismo, alberga la segunda colonia mundial de gaviota de Audouin (*Larus Audouinii*) con más de 2.000 parejas reproductoras, siendo además el segundo contingente más numeroso de España de Pardela cenicienta.

Pueden encontrarse también ejemplares de águila pescadora (*Pandion haliaetus*), tratándose de un ave rapaz que habita tanto en agua dulce como agua salada, y que se encuentra presente en la mayoría de las islas españolas.

Otras especies que destacan son: la barracuda, serviola, Pulpo (*Octopus vulgaris*), *Elisella paraplexauroides*, la planta Posidonia oceánica, Charonia, *Dendrophylia ramea*, la medusa pelagia, y peces del género *Diplodus* (sargo, sargo imperial, mojarra, raspallón, etc.)

PATELLA FERRUGINEA:

Se trata de una de las mayores lapas europeas, que habita exclusivamente en el Mediterráneo occidental siendo el único molusco marino de las costas españolas incluido en la categoría "en peligro de extinción". Su concha mide normalmente entre 40 y 80 mm de longitud, aunque puede llegar a superar los 100mm. La concha es muy característica, con unas fuertes costillas radiales, muy gruesas e irregulares. Los individuos de pequeño tamaño suelen tener el perímetro exterior de la concha muy irregular, con los extremos de las costillas salientes, destacando claramente los espacios intercostales. Su importancia radica en que se trata de una especie endémica del mar Mediterráneo occidental.

LIC BARRANCO DEL NANO (ES6320002)

Este Lugar de Interés Comunitario se encuentra situado a tan sólo 2,7 kilómetros del Puerto de Melilla. Los linderos actuales de la zona LIC denominada Barranco del Nano son: al norte con los Pinares de Rostrogordo, al este con el Pantano de las Adelfas y zona militar, al sur con el Río de Oro a través del Valle de las Adelfas y Arroyo de Tigorfatten, y al oeste con Marruecos.

La avifauna de este lugar incluye especies nidificantes en el medio forestal y a su vez el sitio es utilizado por numerosas especies rapaces como cazaderos, incluyendo además de *Falco tinnunculus* y *Falco peregrinus*, la presencia de *Buteo rufinus*. La presencia de pequeñas superficies de huertas en la zona o en sus proximidades provoca la presencia de algunas especies que han llegado a criar como *Bublucus ibis*, o la aparición del bulbul naranjero, *Pycnototus barbatus*, siendo hoy una nueva especie reproductora para la avifauna española y europea.

Entre las especies más amenazadas en este espacio destacan, *Testudo graeca* y *Chamaleo chamaleon*, que se encuentran entre las especies peninsulares más amenazadas de reptiles. También, existen especies endémicas de reptiles norteafricanas como *Chalcides colosii* o *Trogonophis wiegmanni*, el *Eumeces algeriensis*.

En las cercanías de Marruecos se ha detectado un endemismo norteafricano, el Elefantholus roseti o rata de trompa, así como una referencia de gerbo en Melilla, el Gerbus campestris. Destaca además la presencia de grandes mamíferos como el chacal, Canis aureus, y del zorro, Vulpes vulpes.

LIC ZONA MARÍTIMO-TERRESTRE DE LOS ACANTILADOS DE AGUADÚ (ES6320001)

Se trata de un Lugar de Interés Comunitario situado en el extremo norte del territorio de Melilla, ocupando la línea de costa acantilada que sin solución de continuidad se prolonga hasta la punta del Cabo Tres Forcas en Marruecos. Se trata de un acantilado de alrededor de 100 metros de altura, protegido por una plataforma de abrasión que forma la Punta de Rostrogordo y que al tiempo, provoca la existencia de fondos rocosos que presentan un gran valor ecológico por la presencia de coralígeno mediterráneo hasta una profundidad aproximada de 20 metros.

En esta fachada acantilada se presenta una columna estratigráfica visible a lo largo de la carretera que baja hasta la punta de Rostrogordo. La existencia de pozos en Melilla se explica en esta sucesión de sedimentos por la gran porosidad de las areniscas, por la acción cárstica sobre los carbonatos superiores y por la presencia de las margas grises, que con su carácter impermeable permiten la existencia de acuíferos. De aquí viene el nombre de "Aguadú" para la zona, que refiere la presencia de "agua dulce" a orillas del mar en aquellos lugares en que la capa de margas grises aparece sobre la cota 0.

En el contexto de la Ciudad de Melilla, la zona de acantilados de Aguadú ocupa una situación privilegiada desde el punto de vista paisajístico, pues la existencia de miradores sobre el acantilado a 100 metros sobre el nivel del mar, ponen a la población en contacto con el único paisaje no urbanizado del territorio en donde la conjunción tierra-mar.

6.6.2. COMPROMETIDOS CON LA PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD

Para prevenir y/o minimizar los posibles efectos negativos que la presencia y uso de sus instalaciones puede suponer sobre el entorno en el que se encuadra el Puerto, la Autoridad Portuaria ha colaborado con distintas iniciativas de protección ambiental:

- **"Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental de la Obra de Rehabilitación del Embarcadero de las Islas Chafarinas".**
  La Autoridad Portuaria de Melilla ha llevado a cabo un "Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental" con el fin de realizar un control ambiental de la obra, y comprobar el cumplimiento de todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias planificadas. El objeto de llevar a cabo la rehabilitación integral del muelle es evitar el deterioro al que se veía sometido, devolviéndolo a un estado de seguridad estructural y funcional y adoptando las medidas necesarias que minimicen las posibles afecciones que la obra en sí misma pudiera generar en una zona que cuenta con varias figuras de protección.
  Algunas de las medidas preventivas y compensatorias más relevantes que se han llevado a la práctica se citan a continuación:

  - Traslado de bloques de ejemplares de la especie protegida *Patella ferruginea* y Dendropoma Petraeum.

- Uso de escollera natural con materiales similares al sustrato de la isla para la construcción de la nueva escollera.
- Incremento del metro lineal de la escollera natural, reduciendo talu y aportando mayor estabilidad a la escollera, lo que favorece el aumento de la superficie de adherencia disponible para la especie *Patella ferruginea*.
- Campaña de conteo de ejemplares anual tras finalización de la obra.

- **"Estudio para la Conservación de las poblaciones de *Patella ferruginea* en Melilla ante las futuras obras de ampliación del Puerto",** mediante la realización de un acuerdo de colaboración con la Universidad de Granada, firmado en 2012 por ambas partes y sobre el que se ha seguido trabajando durante este año 2013. Los resultados de este Estudio se pueden encontrar en la web del puerto (www.puertodemelilla.es). Los objetivos principales de este estudio que ha presentado la Universidad de Granada son principalmente:
  - Comprobar el estado demográfico general de la especie en el litoral de Melilla.
  - Estudiar y analizar la ecología de la especie referida especialmente en las comunidades en las que se integra y las sucesiones ecológicas que se van produciendo en escolleras artificiales.
  - Iniciar los estudios relacionados con la ecología y biología de la especie.
  - Estudiar la influencia que determinados parámetros físico-químicos del agua del mar pueden tener en el desarrollo y evolución de la especie.

  La costa melillense, junto a Chafarinas, isla de Alborán, bahía de Algeciras y litoral de Ceuta, constituye un área esencial para la supervivencia y recuperación de la especie.

Por otro lado, en diciembre del 2013 la Autoridad Portuaria de Melilla comenzó la puesta en marcha del Proyecto NEREIDAS. Este proyecto está basado en los objetivos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), así como en la Directiva 2011/92/UE del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo del 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Su objetivo principal es analizar y probar la implementación de soluciones integradas para minimizar las emisiones de CO_2 y reducir el impacto en la biodiversidad mediante tecnologías biológicas, sensores y métodos numéricos. Esta reducción de CO_2 se va a llevar a cabo a través de la elección de organismos marinos que actúen como sumideros (especies que formen un lecho vegetal marino y/o algas calcáreas que incorporen el CO_2 a sus estructuras). Como objetivo secundario el proyecto prevé la introducción de especímenes que permitan evitar la pérdida de biodiversidad provocada por las actividades portuarias.

6.7. GASTOS E INVERSIONES AMBIENTALES

6.7.1. GASTOS E INVERSIONES ASOCIADOS AL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

Durante este ejercicio 2013, los gastos empleados en materia ambiental para la mejora de la gestión portuaria han sido de un total de 98.379 €.

El mantenimiento del Sistema Integrado de Gestión Ambiental, con el que cuenta la Autoridad Portuaria de Melilla ha supuesto durante este ejercicio 2013 en gastos 45.795 €, es decir, 0,34% de los gastos totales de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a las inversiones asociadas al mantenimiento del Sistema Integrado de Gestión Ambiental, la Autoridad Portuaria no ha estimado conveniente realizar ninguna inversión al respecto. No obstante, como inversiones de manera general en materia ambiental, se han contabilizado un total de 154.506 €, siendo la más importante la asociada a la obra de instalación eléctrica para el suministro a buques en el muelle de espigón, que repercutirá en una mejora de la calidad del aire.

6.7.2. GASTOS E INVERSIONES ASOCIADOS A MONITORIZACIÓN Y CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

Los gastos que la Autoridad Portuaria de Melilla ha destinado a lo largo del 2013 para los sistemas de medida y caracterización de los aspectos ambientales derivados de la actividad portuaria se han contabilizado en un total de 5.125 euros, lo que supone un incremento de la cuantía empleada en el ejercicio anterior, y en términos porcentuales, el 0,04 % de los gastos totales de la Autoridad Portuaria en el ejercicio 2013.

6.7.3. GASTOS E INVERSIONES ASOCIADOS A LA LIMPIEZA DE LAS ZONAS COMUNES

Se exponen a continuación los principales gastos que la Autoridad Portuaria de Melilla ha tenido durante el 2013 como consecuencia de la realización de labores de mantenimiento y limpieza de las zonas comunes.

GASTOS EN LIMPIEZA

Gastos en limpieza terrestre	560.307 €
Área superficie terrestre de servicio	368.623 m^2
Gastos en limpieza terrestre / Superficie zona servicio terrestre	1,52€/m^2
Gastos en limpieza de lámina de agua	0 €
Área superficie zona I	0 m^2
Gastos en limpieza de lámina de agua / Superficie zona I	0 €/m^2

6.8. COMUNIDAD PORTUARIA

6.8.1. CONDICIONES AMBIENTALES EN PLIEGOS DE PRESCRIPCIONES PARTICULARES Y EN TÍTULOS DE CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

La Autoridad Portuaria de Melilla fomenta la implantación de criterios ambientales tanto por las empresas concesionarias como por parte de las empresas de prestación de servicios portuarios o cualquier otra que preste servicios en sus instalaciones.

Es por ello que entre las cláusulas que se incorporan en los Pliegos de Prescripciones Técnicas Particulares de los Servicios Portuarios, se encuentran las basadas en el cumplimiento de la normativa legal aplicable en cada caso, así como aquéllas no legales que la Autoridad Portuaria estima conveniente exigir con el objeto de garantizar el cumplimiento de sus principios de acción ambientales.

En esta misma línea, las cláusulas exigidas a las concesiones demaniales se rigen por lo establecido en 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, así como por los requisitos establecidos por la ORDEN FOM/938/2008, de 27 de marzo, que aprueba el pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario estatal.

6.8.2. EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO QUE CUENTAN CON UN SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

A lo largo del 2013 una de las empresas de estiba que prestan servicio en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Melilla, ha implantado su Sistema de Gestión Ambiental. De esta manera, el resumen de las empresas que cuentan con dicho sistema es el que se muestra en la siguiente tabla:

Tipo de terminal / Servicio	Nº Total con SGA	% con SGA
Terminal de pasajeros	1	100%
Servicio estiba	2	100%
Servicios técnicos náuticos	3	100%

> Este año se ha incrementado el número de empresas que cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental implantado conforme el estándar ISO 14001:2004, en el Puerto de Melilla.

TABLA RESUMEN DE INDICADORES AMBIENTALES

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Unidades	2009	2010	2011	2012	2013
FORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL						
Personal en plantilla de la Autoridad Portuaria con funciones de vigilancia ambiental	nº	41	42	40,5	40	42
Número de personas que han recibido formación ambiental acreditada por la Autoridad Portuaria	nº	6	29	39	48	53
% Personal en plantilla que ha recibido formación ambiental acreditada	%	5,7	27,61	95,12	48%	53%
ECOEFICIENCIA						
m2 zona de servicio	m^2	726.116	587.418	587.418	587.418	587.418
m2 zona de servicio terrestre	m^2	507.321	368.623	368.623	368.623	368.623
m2 zona de actividad propia	m^2	62.443	66.420	62.528	62.528	62.528
% de la zona de servicio, definida según PUEP, ocupado por instalaciones activas propias o concesionadas.	%	12	18	18	18	18
CONSUMOS						
Consumo anual de agua	m^3	4.566	11.894	5.249	3.673	4.242
Consumo anual total de agua superficie de zona de servicio	m^3/m^2 de zona de servicio	0,006 x 10-3	0,02	0,008 x 10-3	0,006 x 10-3	0,007x 10-3
Consumo de energía	kWh	2.155.540	2.525.002	1.958.887	1.673.841	
Consumo de electricidad por superficie de zona de servicio	kWh/m^2 superficie	2,97	4,23	3,33	2,85	2,88
Consumo anual de combustible	m^3	44,95	35,15	38,8	48,92	41,62
Consumo anual de combustible por superficie de zona de servicio	m^3/m^2 de zona de servicio	6,19 x 10-5	5,98 x 10-5	6,60 x 10-5	8,32 x 10-5	7,08 x 10-5
GASTOS DE LIMPIEZA DE ZONAS COMUNES DE TIERRA Y AGUA						
Gastos de limpieza de zonas comunes de tierra	Euros	563.469	560.307	388.135	560.307	560.307
Gastos de limpieza de zonas comunes de agua	Euros	0	0	0	0	0
Gastos de limpieza por m2 de zona de servicio terrestre	€/m^2 de zona de servicio	1,11	1,52	1,05	1,52	1,52
DESEMPEÑO DE LA COMUNIDAD PORTUARIA						
Número de concesiones y operadores de servicios portuarios que cuentan con un plan de recogida, gestión y valorización de residuos	nº	13	15	15	15	15
% de concesiones y operadores de servicios portuarios que cuentan con un plan de recogida, gestión y valorización de residuos	%	13,4	15,46	15,46	15,46	16
Número de terminales marítimas concesionadas de mercancías y pasajeros , y de empresas con licencia para la prestación de servicios portuarios básicos certificadas según la norma ISO 14001:2004 o EMAS	nº	13	15	15	5	6
% de terminales marítimas concesionadas de mercancías y pasajeros , y de empresas con licencia para la prestación de servicios portuarios básicos certificadas según la norma ISO 14001:2004 o EMAS	%	13,4	15,46	15,46	15,46	100%
Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II o III)	%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Porcentaje de la superficie de la zona de servicio y tratamiento de aguas pluviales y residuales	%	28	39	39	39	39
Importe total de sanciones significativas por incumplimiento de la normativa ambiental (EN28)	Euros	0	0	493	0	0
REGISTRO DE QUEJAS O DENUNCIAS						
Número de quejas relativas a emisiones de polvo o a la calidad del aire en general, registradas por la Autoridad Portuaria	nº	0	1	0	0	0
Número de quejas relativas a emisiones de ruido del puerto, registradas por la AP	nº	0	0	0	0	0

07

PROTECCIÓN Y SEGURIDAD PORTUARIA

La colaboración con el Ministerio de Defensa ha dado como resultado la realización de la práctica "Avalancha de multitud hacia el puerto debido a ataque exterior a la población de Melilla", mientras que la colaboración con ENDESA ha permitido la realización de la práctica de "Manipulación en tubería de descarga de combustible en Dársena Pesquera".

7.1. PROTECCIÓN

En este ejercicio, la Autoridad Portuaria de Melilla ha continuado trabajando en la protección y seguridad del Puerto de Melilla, potenciada tras la implantación del Plan de Protección del Puerto previamente aprobado por parte del Ministerio del Interior en cumplimiento del "Real Decreto 1617/2007 de 7 de diciembre de 2007 de mejora de la Protección de los Puertos".

La implantación de dicho Plan ha sido revisada por parte del Ministerio del Interior, llevándose a cabo además, la puesta en marcha de tarjetas personalizadas de acceso para el control de las zonas restringidas, habiéndosele dado operatividad aproximadamente hasta la fecha a unas 800 tarjetas personales incluyendo en ellas unos 1.000 vehículos controlados por matrícula. Además, el Ministerio del Interior ha solicitado que se realice la gestión de las empresas que se encuentran ubicadas en zonas restringidas y que presentan mayor riesgo, con el fin de conseguir adaptarlas al nivel de seguridad que demanda el Plan de Protección del Puerto de Melilla, de manera que puedan conseguir el tratamiento de concesión portuaria y por tanto, su integración en dicho Plan.

Como ha venido ocurriendo en años anteriores, para dar cumplimiento a lo establecido tanto en el Plan de Protección del Puerto (PPP), como en los distintos Planes de Protección de Instalaciones Portuarias (PPIP) se han realizado los ejercicios y las prácticas establecidas. Como ejemplo destacado puede detallarse la práctica realizada junto al Ministerio de Defensa denominada "Avalancha de multitud hacia el Puerto debido a ataque exterior a la población de Melilla", así como la realizada junto con la empresa ENDESA de "Manipulación en tubería de descarga de combustible en la dársena de pesqueros".

Del mismo modo, durante el 2013 se han realizado las Auditorías externas establecidas en los planes de protección para las instalaciones portuarias concesionadas y las internas para las Instalaciones gestionadas por la Autoridad Portuaria de Melilla.

Durante el año 2013 todo el personal de la División de Seguridad ha realizado y superado el curso de actualización de Oficiales de Protección de Instalación Portuaria (OPIP).

Asimismo, otro año más, la División de Seguridad de la Autoridad Portuaria de Melilla, ha llevado a cabo el estudio de los informes estadísticos de incidencias que ha realizado el Centro de Control, así como la revisión y archivo de los listados de control de visitas de personas y vehículos que accedieron, a lo largo del año, a través del Punto de Control de acceso PCA2 (acceso de Florentina) a zonas controladas y restringidas del Puerto.

Del mismo modo, la citada División ha procedido también a la revisión, estudio y archivo de los partes de incidencias que la Policía Portuaria ha elaborado durante el año en cumplimiento de sus funciones de protección.

El Comité Consultivo de Protección del Puerto de Melilla (CCPPM), ha realizado dos convocatorias en las que analiza la evaluación de los resultados obtenidos tras la implantación del PPP.

Como consecuencia de las actuaciones que se derivan del cumplimiento de los distintos Planes de Protección, han sido realizadas las gestiones oportunas quedando recopiladas en el documento de "Información previa de llegada a puerto de buques procedentes de puertos no sujetos al PBIP".

Se ha llevado a cabo la gestión de diversas acreditaciones de seguridad que permiten el acceso a zonas restringidas del Plan de Protección Portuario (PPP), así como al aparcamiento restringido de la Terminal de Pasajeros para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, y a las empresas autorizadas para su uso. En esta

misma línea, se han elaborado las acreditaciones que permiten la utilización de los aparcamientos reservados existentes en las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

Para tratar de evitar intrusiones, se ha gestionado el cambio de las contraseñas de alarma de distintas dependencias existentes en las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria.

> En el 2013 se ha llevado a cabo la realización de simulacros y ejercicios sobre el Plan de Emergencias Interior (PEI), como el realizado con ENDESA en la Dársena de Pesqueros, para el que fue preciso proceder al despliegue de la barrera de contención que existe en esta zona.

En el 2013, se ha llevado a cabo la colaboración con el Departamento de Infraestructuras para los temas relacionados con la protección de otros Departamentos. Esta colaboración ha dado como resultado la reubicación de las cámaras de vigilancia del sistema de seguridad implantado para el Plan de Protección del Puerto. Además, se ha colaborado también con el Departamento de Explotación e Informática para la realización de la normativa de "Uso interno del Centro de Control con respecto a la seguridad informática".

7.2. SEGURIDAD

A lo largo del 2013 se ha seguido trabajando en la sexta revisión del Plan de Emergencia Interior (PEI) del Puerto de Melilla, con el fin de conseguir su adaptación a las recomendaciones realizadas por la Dirección General de Protección Civil al respecto de la anterior versión del PEI. Estas revisiones están enfocadas a permitir la redacción de la estructura de contenidos mínimos que establece el Real Decreto 393/2007 para los Planes de Autoprotección y que impone Puertos del Estado.

Además, se han analizado y revisado los Planes de Autoprotección de algunas empresas concesionarias del Puerto, tales como el de "Caldererías Indálicas", con el fin de proceder a su integración en el Plan de Emergencia Interior del Puerto al ser éste de ámbito superior.

Para la ejecución de los simulacros ha sido precisa la colaboración de las empresas concesionarias, además de Entidades Públicas tales como el Cuerpo de Bomberos, con los que se han realizado las "Prácticas de accesos y Operatividad ante accidentes del Cuerpo de Bomberos".

Durante el balance del año se ha realizado una convocatoria del Comité de Autoprotección del Puerto de Melilla en la que se analizaron las incidencias y respuestas que habían aparecido a lo largo del año.

Como hecho reseñable durante el 2013, la Directora de la Autoridad Portuaria de Melilla ha participado en Madrid en la Reunión del Comité Estatal para la Coordinación para la Planificación de la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2013, en la que se establecen los medios necesarios para sobrellevar cualquier imprevisto que se pudiera producir, como el incremento notable del tráfico de pasajeros y vehículos de los últimos veranos.

En el 2013, D. Juan Antonio Díaz Cruz, Director General de Protección Civil y Emergencias, felicitó al Puerto de Melilla por su gestión durante la pasada Operación Paso del Estrecho.

Para dar cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto 1593/2010, de 26 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un **Sistema de Seguimiento y de Información sobre el Tráfico Marítimo**, que afecta a las mercancías peligrosas y establece un sistema de seguimiento e informatización del tráfico marítimo, se ha procedido a la implantación del programa IMOWEB que permite llevar a cabo la gestión de toda la documentación de las distintas solicitudes de entrada al Puerto, manteniendo así actuali-

zada la base de datos informática correspondiente. Además durante el 2013, se han tramitado las informaciones previas referentes al transporte de chatarra considerada "No Radioactiva", así como de los materiales plásticos de Nitrocelulosa y de mercancías peligrosas en tránsito.

Para comprobar el correcto funcionamiento del Sistema de Control de Incendios del Puerto, el Departamento de Infraestructuras de la Autoridad Portuaria ha realizado en colaboración con los técnicos del parque de bomberos, la comprobación de la efectividad del proyecto de ampliación de los sistemas contraincendios (Hidrantes) que se encuentran instalados en los distintos muelles del Puerto.

El objetivo principal de la obra fue dotar de capacidad contra incendios a los muelles Nordeste I, Espigón y Nordeste II, así como la explanada de contenedores, las instalaciones portuarias de talleres y tinglado y la zona de almacenamiento de bateas, contando con un sistema automatizado a través de una unidad inteligente. Esta obra de unión y ampliación de las redes contra incendios del puerto comercial ha sido confinanciada con Fondos Europeos (FEDER), y servirá a su vez, al Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento de la Ciudad Autónoma de Melilla como complemento a los medios de los que dispone.

Además de la red de incendios, durante el 2013 se revisaron los extintores existentes a lo largo de las instalaciones portuarias, cumpliendo así con las establecidas reglamentariamente, realizando también la gestión de las incidencias de dicho sistema de incendios con respecto a comunicaciones con los bomberos de la Ciudad Autónoma de Melilla.

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

Otro de los hitos más importantes que ha marcado este ejercicio 2013, es la puesta en funcionamiento del nuevo Centro de Control. De este modo, el Centro de Control, situado en la Estación Marítima, se ha convertido, casi dos años después de su implantación, en un referente en materia de seguridad dentro del sistema portuario español. Su capacidad para supervisar, detectar e informar en tiempo real acerca de todo lo que ocurre dentro de las instalaciones portuarias, hacen del Puerto de Melilla un Puerto de los más seguros de todo el Mediterráneo.

Desde este Centro de Control se supervisa todo el recinto portuario, lo que garantiza la correcta vigilancia del tráfico marítimo y de las distintas instalaciones portuarias, de un modo rápido y eficaz. El resultado es un sistema integral de protección que garantiza la seguridad y la estabilidad de todo lo que sucede en el Puerto. Cabe resaltar la labor conjunta realizada por la Policía Portuaria y la Guardia Civil a través del acuerdo de cooperación que mantienen para vigilar la zona.

7.2.1. INVERSIONES EN SEGURIDAD Y SALUD

La Autoridad Portuaria de Melilla es consciente la importancia que tiene para el personal que trabaja en sus instalaciones así como para el resto de usuarios de las mismas, que éstas cuenten con las adecuadas medidas de protección en materia de seguridad y salud.

De esta manera, en el ejercicio 2013, la Autoridad Portuaria ha realizado inversiones en materia de seguridad y salud ascendiendo la cuantía a unos 106.000 €, que constituyen un 2,36% del total de las inversiones del ejercicio. Cabe mencionar por su parte, que los gastos en dicha materia de seguridad han sido bastante más elevados, ascendiendo hasta los 442.000 euros, lo que supone un 3,29% del volumen total de gastos de la Autoridad Portuaria en 2013.

A continuación se incluye un listado de algunas de las actuaciones más relevantes que se han llevado a cabo a lo largo del 2013 en materia de seguridad y salud:

Denominación actuación	Presupuesto
Instalación de seguridad en la galería del Espaldón del Puerto de Melilla.	18.367,82 €
Nuevo ramal de Contra Incendios en el Muelle Sur del Puerto Deportivo.	28.777,66 €
Nueva acometida a la red Contra Incendios del Muelle sur del Puerto Deportivo.	4.179,30 €
Ramal Contra Incendios en Explanada de Marina Seca del Puerto Deportivo.	31.122,53 €
Luces de emergencia en edificio de talleres de la Autoridad Portuaria de Melilla.	4.998,72 €
Instalación de alumbrado de emergencia en los túneles del Cargadero del Mineral (Tramo Terrestre).	13.348,01 €
Cierre Lateral mediante Vallado Anti-Intrusión en el Pantalán Flotante 4 G del Puerto Deportivo (Zona Travelift).	2.346,36 €
Barrera de alarma de doble y cuádruple haz en Varadero del Puerto Deportivo y Pantalán Flotante 4G	8.685,07 €
Accesos a Sala de Control	13.070,31 €
Mejora de seguridad del vallado del muelle Espigón.	11.551,81 €

08

SOBRE EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE ESTA MEMORIA

Como muestra de la transparencia y responsabilidad que la Autoridad Portuaria de Melilla muestra hacia sus grupos de interés, en el 2013 por cuarto año consecutivo, ha procedido una vez más a la publicación de su Memoria de Sostenibilidad.

ALCANCE Y ENFOQUE

Como muestra de la transparencia y responsabilidad que la Autoridad Portuaria de Melilla muestra hacia sus grupos de interés, en el 2013 por cuarto año consecutivo, ha procedido una vez más a la publicación de su Memoria de Sostenibilidad.

El fin principal de la presente Memoria, es que todos aquellos interesados en consultar los datos más relevantes de la actividad portuaria de Melilla, puedan visualizarlos de una manera rápida y eficaz.

De esta manera, con la redacción de la Memoria de Sostenibilidad, la Autoridad Portuaria de Melilla busca transmitir una imagen completa de su organización, cobrando especial importancia las actuaciones más relevantes que hayan sido llevadas a cabo a lo largo del año, así como los resultados obtenidos a lo largo del 2013, siempre dentro del marco de Responsabilidad Social Corporativa (RSC).

Con la Memoria, la Autoridad Portuaria busca ofrecer a los lectores que se encuentren interesados una imagen completa y fiable de lo ocurrido durante el desempeño de sus actividades, teniendo especial importancia los desafíos de la responsabilidad social y el desarrollo sostenible alcanzados durante el año.

La redacción y elaboración de la Memoria se ha llevado a cabo considerando en todo momento los criterios establecidos por Puertos del Estado en la **"Guía para la elaboración de las Memorias de Sostenibilidad de las Autoridades Portuarias"** con fecha de mayo del 2014, además de la cuarta versión del estándar internacional "Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad" de Global Reporting Initiative.

Para que la imagen de las actividades desarrolladas por la Autoridad Portuaria durante el 2013 sea lo más fiable posible, además de las labores más destacables llevadas a cabo a lo largo del año, se ha incluido información de los valores alcanzados por dichos indicadores en años anteriores. Así, los indicadores cuantitativos se presentan mostrando el desempeño de los mismos durante al menos, los tres años anteriores, de manera que aquella persona que consulte la Memoria de Sostenibilidad, pueda tener una visión más amplia y completa de lo ocurrido durante los últimos años. De manera general, los datos que se muestran son los recogidos con fecha de 31 de diciembre del 2013.

PRINCIPIOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA

Para tratar de garantizar que los datos recopilados en la Memoria de Sostenibilidad sean lo más equilibrados y razonables con respecto al desempeño de la organización, debe determinarse el contenido que ésta debe incluir. Para cumplir con lo anterior, se han considerado en todo momento las recomendaciones del Global Reporting Initiative, así como la experiencia y propósitos de la organización y especialmente, de los intereses mostrados por parte de sus grupos de interés.

Materialidad: La Autoridad Portuaria de Melilla considera que todos los aspectos materiales, han sido convenientemente incluidos en la Memoria de Sostenibilidad 2013.

Para la redacción de la presente Memoria, se ha tenido en cuenta como referente principal la "Guía de Puertos del Estado para la elaboración de las Memorias de Sostenibilidad", que determina el contenido de la misma. Del mismo modo, se ha seguido considerando como ya se ha señalado las recomendaciones de la última versión de la "Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad (versión G4.)", cuyo objeto es elaborar memorias de sostenibilidad significativas en las que se recojan datos útiles sobre las cuestiones más importantes relacionadas con la sostenibilidad de cada organización.

En esta misma línea, la Autoridad Portuaria de Melilla ha elaborado un nuevo Estudio de Materialidad en el que identifican y actualizan los aspectos de interés incluidos en la memoria.

El estudio de materialidad ha constituido una herramienta básica para identificar los aspectos que se encuentran relacionados con el desarrollo de la responsabilidad social corporativa y el desarrollo sostenible en el ámbito portuario, así como para conocer los aspectos de mayor relevancia de los grupos de interés del Puerto.

Participación de los grupos de interés: Consciente de la importancia que la opinión de los grupos de interés tenga de su labor, la Autoridad Portuaria de Melilla un año más, ha tratado de establecer un diálogo activo con los mismos para conocer las expectativas de éstos en lo que a la gestión portuaria se refiere, así como de temas o problemas derivados de la misma. Para ello, se realizaron encuestas a los grupos de interés en las que quedaban recogidos los datos más relevantes del año.

Contexto de sostenibilidad: La Memoria elaborada, lleva a cabo el análisis de los datos económicos, sociales, ambientales e institucionales de la Autoridad Portuaria de Melilla, de manera que el lector de la misma, pueda obtener una visión amplia y completa del desempeño de la misma.

Exhaustividad: Los contenidos a desarrollar en la Memoria, así como la participación que los grupos de interés y la de los responsables de la gestión de las distintas áreas de actividad de la Autoridad Portuaria, tratan de garantizar la consideración de los aspectos más significativos de la misma.

CALIDAD DE LA INFORMACIÓN DIVULGADA

Para la redacción de la presente Memoria, la Autoridad Portuaria de Melilla considera como esenciales los principios basados en los estándares GRI, con el fin de asegurar la calidad de la información recopilada.

Equilibrio: Para que la información recogida no se vea sesgada de ninguna manera, se procede a la valoración de los aspectos tanto negativos como positivos que se hayan derivado de la actividad de la Autoridad Portuaria a lo largo del 2013.

Comparabilidad: Tal y como se ha citado anteriormente, para conocer la evolución de los distintos indica-

dores a lo largo de los años de estudio, se procede al análisis de al menos los datos recopilados durante los tres últimos balances.

De esta manera, para que los grupos de interés puedan comparar los datos obtenidos, deben presentarse los relativos al desempeño económico, ambiental y social así como los relativos a la propia Autoridad Portuaria.

Precisión: Los datos presentados en la Memoria, se analizan y detallan de manera objetiva, con el fin de que los grupos de interés de la Autoridad Portuaria puedan proceder al análisis de los mismos con una visión completa de éstos. De esta manera, la manera de presentación de los datos varía en función de si se trata de datos cualitativos o cuantitativos.

Puntualidad: La Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Melilla se elabora anualmente, siendo ésta la cuarta versión de la misma. De esta manera, se pretende dar a los grupos de interés un resumen de los datos más relevantes aparecidos a lo largo del año.

Claridad: La información queda expuesta de manera clara a lo largo de la Memoria, siendo este hecho especialmente relevante para tratar de garantizar la comprensión de los datos presentados. Del mismo modo, para algunos indicadores, se incluyen gráficas que muestran la evolución de los datos analizados.

Fiabilidad: Todos los datos analizados para la redacción de la Memoria de Sostenibilidad cuentan con el respaldo de la Autoridad Portuaria de Melilla, que a su vez, considera en todo momento los criterios establecidos en las Guías de Puertos del Estado y GRI respectivamente, para la recopilación y presentación de los mismos.

VERIFICACIÓN

Las políticas y procedimientos propios de los sistemas de información y control internos de la Autoridad Portuaria de Melilla, garantizan que los datos presentados son íntegros y veraces.

Tal y como establece la Global Reporting Initiative, la verificación de la Memoria de Sostenibilidad puede llevarse a cabo de manera opcional según determine la Organización en cuestión. En este caso, la Autoridad Portuaria de Melilla no ha considerado preciso solicitar una verificación externa de los contenidos de la presente Memoria de Sostenibilidad.

09 CONSULTAS E INFORMACIÓN ADICIONAL

Las labores de redacción de la Memoria de Sostenibilidad 2013, han sido coordinadas por la División de Calidad, Medioambiente y Prevención de Riesgos Laborales de la Autoridad Portuaria, contando para ello además con los responsables de las áreas de actividad más relevantes.

Todas aquellas personas interesadas en el contenido de la Memoria y que deseen realizar cualquier comunicación o consulta podrán dirigirla a la Autoridad Portuaria de Melilla de una manera rápida y eficiente a través de su página web.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

Avda. de la Marina Española, 4
Melilla 52001
Teléfono: (34) 952 67 36 00
e-mail: puertodemelilla@puertodemelilla.es

10 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **ANÁLISIS DAFO:** Metodología de estudio de la situación de una empresa o un proyecto, analizando sus características internas (Debilidades y Fortalezas) y su situación externa (Amenazas y Oportunidades), en una matriz cuadrada.

- **CASH FLOW:** Acumulación neta de activos líquidos en un periodo determinado.

- **EBIDTA:** Indicador financiero representado mediante un acrónimo que significa en inglés Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones), es decir, el beneficio bruto de explotación calculado antes de la deducibilidad de los gastos financieros.

- **ESTUDIO DE MATERIALIDAD:** Análisis de los aspectos sociales, ambientales y económicos relevantes para la estrategia de responsabilidad corporativa de una Organización.

- **FONDO DE COMPENSACIÓN INTERPORTUARIO:** Instrumento de redistribución de recursos del sistema portuario estatal. Se dota de las aportaciones efectuadas por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, siendo administrado por éste.

- **FORELAND:** Área complementaria de un puerto conectada a éste vía marítima; es decir, espacio desde el que se atraen las importaciones y en el que se distribuyen las exportaciones.

- **GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI):** Institución independiente que creó el primer estándar mundial para la elaboración de memorias de sostenibilidad, en colaboración con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

- **GRUPOS DE INTERÉS (PARTES INTERESADAS):** Cualquier persona o entidad que es afectada por las actividades de una Organización y/o que pueden influir en el logro de los objetivos de ésta.

- **G.T.:** Arqueo Bruto o capacidad de transporte de un buque, medido como el volumen total de todos los espacios que se encuentran por debajo de la cubierta superior más los espacios cerrados que se encuentran en las superestructuras.

- **HINTERLAND:** Esfera de influencia terrestre de un puerto, en la que se efectúan transacciones de la mercancía.

- **MARPOL 73/78:** Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, constituido por un conjunto de reglas internacionales creadas con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la ONU.

- **PLAN DE AUTOPROTECCIÓN (PAU):** Documento que establece el marco orgánico y funcional previsto para un centro, establecimiento, espacio, instalación o dependencia, con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes y dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia, en la zona bajo responsabilidad del titular de la actividad, garantizando la integración de éstas actuaciones con el sistema público de protección civil.

- **PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR (PEI):** Documento que recoge las acciones y medios de prevención de riesgos, alarma, evacuación y socorro, así como de extinción de incendios, rescate, salvamento y rehabilitación de servicios esenciales, en el ámbito de un puerto o instalación en el que se manipulan mercancías peligrosas.

- **PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL (PICCMA)**: Documento en el que se relacionan los medios y la operativa de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental, previstos en un terminal o punto de carga y descarga de hidrocarburos.

- **PLAN INTERIOR MARÍTIMO (PIM):** Plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que se produzca en un puerto, un terminal marítimo de manipulación de mercancías, una plataforma marina de exploración o explotación de recursos naturales en el mar, así como en cualquier otra instalación marítima situada en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

- **PLAN DE PROTECCIÓN PORTUARIA (PPP):** Documento en el que se figuran las medidas orientadas a aumentar la protección del puerto frente a la amenaza de sucesos o actos ilícitos deliberados que afecten a la protección marítima.

- **PLAN DE EMPRESA:** Instrumento de planificación anual de las Autoridades Portuarias que incluye, al menos, un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financie-

ras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas y las bonificaciones a las tasas, en su caso, siendo acompañado de una Memoria de Sostenibilidad.

- **PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS PROCEDENTES DE BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA (PRMD):** Documento de referencia de un Puerto o una terminal, cuyo contenido asegure la correcta gestión ambiental de los residuos procedentes de buques y residuos de carga que se generen en éste.

- **DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS:** Instrumento de planificación urbanística de un Puerto, que incluye la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

- **PLAN ESTRATÉGICO:** Documento que define el modelo de desarrollo y la posición estratégica de una Autoridad Portuaria, incluyendo al menos, un análisis y diagnóstico de la situación actual, la definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el plan de acción.

- **RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE (TEN-T):** Conjunto planificado de redes prioritarias de transporte creadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.

- **RELAY:** Operación de depósito de mercancías en un puerto para su transbordo entre grandes rutas.

- **SERVICIO DE LA DEUDA:** Pago de los intereses de una deuda más la amortización de la misma a su vencimiento.

- **TEU:** Capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m).

- **LO-LO:** Operación de transbordo de mercancía por elevación.

- **RO-PAX:** Operativa de tráfico mixto de mercancías por rodadura y pasajeros.

- **RO-RO:** Modo de transporte de mercancías en un buque mediante medios rodados (vehículo de carretera, vagón o UTI)-

- **U.T.I.:** Unidad de transporte intermodal (unidad de medida equivalente a un medio de transporte, como por ejemplo camiones, contenedores, plataformas o remolques).

- **ZONA DE SERVICIO:** Ámbito territorial de competencia de las Autoridades Portuarias, incluyendo el espacio de tierra y de agua (tanto zona de aguas abrigadas o Zona I, como zona de aguas abiertas o Zona II).

II

ÍNDICE DE INDICADORES PROPUESTOS POR PPEE Y GRI

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL			
INDICADOR PUERTOS		**PÁGINA**	**INDICADOR GRI**
		50-51	G4-2
		12	G4-3, G4-4, G4-6, G4-7, G4-9
		11	G4-56
FUNCIONES Y FORMA JURÍDICA			
I_01	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).	6	G4-1, G4-7
GOBIERNO Y CALIDAD DE GESTIÓN			
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.	13-14	G4-39, G4-40, G4-42, G4-51
I_03	Estructura del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, informando sobre Grupos y asociaciones representados en el mismo.	14	G4-34
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.	18	
I_05	Existencia de comité de dirección y su estructura	17	G4-38
I_06	Descripción de comités técnicos sectoriales de apoyo al Consejo de Administración, además del Consejo de Navegación y Puerto, el Comité de Servicios Portuarios, Comité Consultivo de Seguridad.	16-17	G4-38
INFRAESTRUCTURAS Y CAPACIDAD			
I_07	Descripción del papel de la Autoridad Portuaria como proveedor de infraestructuras y referencia al modelo del tipo "land lord". Enumeración de las características técnicas generales del puerto, como superficie terrestre, superficie de agua abrigada, superficie para concesiones, muelles y funciones de los mismos, y accesos terrestres.	23-25	G4-EC7
I_08	Infraestructuras en ejecución o proyecto y fines a los que sirve.	26-28	
I_09	Iniciativas de promoción industrial o logística, tales como participación en una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), puerto seco, etc. y fines a los que sirve.		
MERCADOS SERVIDOS			
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.	29-32	G4-8
I_11	Hinterland y foreland. Principales orígenes y destinos de las mercancías Entendiendo por tales aquellos que suponen el 70% del tráfico del puerto.	32	G4-EC8, G4-6

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
I_12	Cifra de negocio facturada a los cinco clientes principales, expresado en tanto por ciento del total facturado.	31	G4-EC8, G4-6
I_13	Descripción de los principales sectores o actividades relevantes en el desarrollo económico local que se apoyan en el puerto para su desarrollo.	59	G4-EC8, G4-6
SERVICIOS			
I_14	Descripción del papel de la iniciativa privada en la prestación de servicios y 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.	19-20	
I_15	Número de empresas que operan en el puerto en régimen de concesión o autorización, o en régimen de licencia.	20	
CALIDAD DEL SERVICIO			
I_18	Mecanismos de información dispuestos por la Autoridad Portuaria que permiten garantizar que todo operador que desee prestar servicios en el puerto u optar a una concesión pueda conocer de modo transparente las condiciones para operar en el puerto y los mecanismos administrativos que regulan dicho proceso, como, por ejemplo, disponibilidad a través de Internet de pliegos reguladores de servicios, jornadas informativas sectoriales, etc.	21	
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.	21-22	
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 articulo 19.2.b. de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010. Volumen de tráfico que representan dichas empresas.	21	
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.	22	G4-SO11, G4-PR5
INTEGRACIÓN EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE. MOVILIDAD SOSTENIBLE			
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).	31	
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.	31	
COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL			
I_25	Relación de los grupos de interés identificados por la Autoridad Portuaria.	35	G4-24, G4-25
I_26	Esquema de comunicación con grupos de interés y modelo de participación de los mismos.	36	G4-49, G4-26

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
I_27	Principales inquietudes o preocupaciones de los grupos de interés.	36-37	G4-19
I_28	Proyectos de coordinación y colaboración con otras administraciones.	38-39	G4-27
I_29	Asociaciones de carácter técnico o empresarial a las que pertenece la Autoridad Portuaria o en las que participa activamente.	39	G4-16
PROMOCIÓN COMERCIAL			
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.	32	
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.	32	
COMPROMISO INSTITUTIONAL			
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.	40-41	
I_33	Proyectos de I+D+i promovidos por la Autoridad Portuaria o en los que participa activamente, objetivos y logros de los mismos, e instituciones con las que colabora en dichos proyectos. Recursos económicos totales destinados a este concepto: gastos así como inversiones, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	41	G4-EC4
I_34	Fundaciones, iniciativas culturales, cursos, seminarios, programas docentes u otros programas sociales promovidos o apoyados por la Autoridad Portuaria y recursos económicos totales dedicados: gastos así como inversiones expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	41-42	
I_35	Descripción de programas o proyectos destinados a la mejora de la interfaz puerto-ciudad, y recursos económicos totales dedicados a este concepto: gastos así como inversiones expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos del total de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	42-43	
I_37	Recursos económicos totales: gastos así como 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.	77	EN30
DIMENSIÓN ECONOMICA			
SITUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA			
E_01	Rentabilidad sobre activos, expresado como porcentaje del resultado del ejercicio frente a activos totales medios, de acuerdo con la definición del artículo 1.4 de la Ley 48/2003 en la redacción dada por la Ley 33/2010.	54-55	G4-EC 1
E_02	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA expresado en euros, del total de toneladas movidas, del ratio EBIDTA frente a tonelada movida y del porcentaje de variación del EBIDTA expresado como tanto por ciento frente al ejercicio anterior (cerrado a 31 de diciembre).	54-55	G4-EC 1

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
E_03	Servicio de la deuda, expresado como 100 x (amortización de la deuda + intereses) / (cash flow).	54-55	
E_04	Activos sin actividad definidos como terrenos y bienes naturales sin actividad durante los últimos cinco años los cuales puedan ser puestos en valor económico, social o ambiental, expresado como porcentaje del valor contable neto sobre el total de activos netos medios (según definición de articulo 1.4.b de la Ley 33/2010).	54-55	
E_05	Evolución durante, al menos, los tres últimos años de los gastos de explotación respecto de ingresos de explotación.	54-55	G4-EC1
NIVEL Y ESTRUCTURA DE LAS INVERSIONES			
E_06	Evolución durante, al menos, los tres últimos años de la inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria en relación al Cash-flow.	56	G4-EC4
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.	56	
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 definición de articulo 1.4.b de la Ley 33/2010).	56	
NEGOCIO Y SERVICIOS			
E_09	Evolución durante, al menos, los últimos tres años, de los ingresos por tasas de ocupación y actividad, así como del porcentaje de cada uno de ellos respecto de la cifra neta de negocio.	57	
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.	57	
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.	57	
VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD			
E_12	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del importe neto de la cifra de negocio por empleado (plantilla media anual).	58	
E_13	Evolución durante, al menos, los tres últimos años del EBIDTA por empleado (plantilla media anual).	58	G4-EC 8
IMPACTO ECONÓMICO-SOCIAL			
E_14	Estimación del número de empleos directos, indirectos e inducidos por la comunidad portuaria, haciendo referencia al estudio y metodología que se haya seguido para realizar dicha estimación.	74	
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.	59	G4-EC8, G4-EC9
DIMENSIÓN SOCIAL			
EMPLEO EN LA AUTORIDAD PORTUARIA			
S_01	Número total de trabajadores de la Autoridad Portuaria.	62	G4-LA 1

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
S_02	Porcentaje de trabajadores eventuales sobre el total de fijos. Para el cálculo de este indicador, en del cómputo de trabajadores eventuales se excluirán los contratos condicionados a circunstancias de la producción.	62	G4-LA 1
S_03	Distribución de plantilla por áreas de actividad. Entendidas dichas áreas como personal adscrito al servicio de policía, personal de mantenimiento, personal de oficina en convenio y personal de oficina excluido de convenio.	63	G4-LA 1
S_04	Porcentaje de empleados cubiertos por convenios colectivos.	64	G4-LA 1
COMUNICACIÓN INTERNA Y PARTICIPACIÓN			
S_05	Mecanismos de representación de los trabajadores y de comunicación de los mismos con la dirección.	65	
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.).	65	
	Porcentaje de trabajadores que están representados en Comités formales de seguridad y salud conjuntos para dirección y empleados establecidos para ayudar a controlar y asesorar sobre programas de seguridad y salud laboral.	65	G4-LA 5
FORMACIÓN			
S_07	Porcentaje de trabajadores que siguen programas de formación, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	66	G4-LA 10
S_08	Evolución del promedio de horas de formación por trabajador, diferenciando entre trabajadores de dentro y fuera de convenio.	66	G4-LA 9
S_09	Número de programas formativos en curso en relación con el sistema de gestión por competencias (de acuerdo con el convenio colectivo actualmente en vigor).	68	G4-LA 10
ESTRUCTURA DE LA PLANTILLA Y EQUIDAD			
S_10	Porcentaje de mujeres sobre el total de trabajadores.	69	G4-LA 12, G4-10
S_11	Porcentaje de mujeres no adscritas a convenio sobre el total de trabajadores y sobre el total de trabajadores fuera de convenio.	69	G4-LA 1, G4-LA 12, G4-11
	Igualdad de retribución entre mujeres y hombres	69	G4-LA 13
S_12	Porcentaje de trabajadores fijos de más de 50 años.	70	G4-LA 12, G4-10
S_13	Porcentaje de trabajadores fijos de menos de 30 años.	70	G4-LA 12, G4-10
SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO			
S_14	Evolución del índice de frecuencia anual de accidentes (I.F.), expresado como la relación del número de accidentes con baja registrados en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año.	72	G4-LA 6
S_15	Evolución del índice de gravedad anual de accidentes (I.G.), expresado como la relación del número de jornadas perdidas (número de días hábiles perdidos) por accidente en un año, respecto del número total de horas trabajadas en dicho año.	72	G4-LA 6

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
S_16	Evolución del índice absentismo anual, expresado como la relación del número de días naturales perdidos por baja, respecto del número de trabajadores.	72	G4-LA 6
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.	73	G4-LA 10
S_18	Número de ejercicios y simulacros en materia de seguridad y número de ejercicios o simulacros en materia de protección.	73	
S_19	Número total estimado de empleos directos generados por terminales marítimas de mercancías, estaciones marítimas de pasajeros y empresas que presten servicios portuarios.	74	
EMPLEO Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO EN LA COMUNIDAD PORTUARIA			
S_20	Descripción sintética del tipo de condiciones o exigencias establecidas, sobre aspectos como seguridad y formación, dentro en pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.	74	
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.	75	
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.	74	
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.	75	
DIMENSIÓN AMBIENTAL			
GESTIÓN AMBIENTAL			
A_01	Recursos económicos totales: gastos así como inversiones en su caso, asociados a la implantación, certificación y mantenimiento de un sistema de gestión ambiental de la Autoridad Portuaria conforme al reglamento EMAS, a la norma ISO14001:2004 o a la certificación PERS, expresados como totales en euros y como porcentajes respectivos de los totales de gastos e inversiones de la Autoridad Portuaria.	93	G4-EN 31
A_02	Recursos económicos totales: gastos así como 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.	93	
A_03	Gastos de limpieza correspondientes a la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, expresados como miles de euros por metro cuadrado de zona de servicio.	93	
A_04	Formación medioambiental, expresada como porcentaje de personal en plantilla de la Autoridad Portuaria, que ha recibido formación ambiental, acreditada por la Autoridad Portuaria, acorde con las funciones que desarrolle en el puerto.	90	G4-LA10

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
CALIDAD DEL AIRE			
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 graneles sólidos, u otras ligadas a la actividad portuaria.	88	G4-EN 16
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.	88	G4-EN 34, G4-SO-11
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 del 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.	89	
A_08	Descripción sintética de las iniciativas emprendidas por la Autoridad Portuaria para valorar el efecto de la operativa portuaria sobre la calidad del aire, y número total de los estudios o campañas realizadas. Descripción esquemática de los equipos operativos de seguimiento de la calidad del aire con los que cuenta la Autoridad Portuaria, indicando el número total de los mismos, los parámetros medidos, si miden en continuo o en diferido y la zona donde se ubican.	89	
A_09	Valor de parámetros de calidad del aire en el puerto, como puedan ser valores medios anuales o número de veces en que se supera el valor limite diario, para contaminantes que resulten significativos en relación con la actividad portuaria, como pueden ser partículas PM, partículas sedimentables, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre.	88-89	G4-EN20, G4-EN 21
CALIDAD DEL AGUA			
A_10	Descripción de los principales focos de vertido (puntuales y difusos) situados en el puerto, que tienen un impacto significativo en la calidad de las aguas y sedimentos de las dársenas del puerto, 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.	87	
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.	86-87	
A_12	Número y descripción sintética de campañas de caracterización de la calidad del agua del puerto, que no sean resultado de obligaciones emanadas de declaraciones de impacto ambiental.	86-87	G4-EN 26
A_13	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.	87	

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
A_16	Número de veces en que se activa el Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA).	87	
A_17	Volumen de vertidos de aguas residuales generadas por la Autoridad Portuaria, o vertidas por colectores de los que es titular la Autoridad Portuaria, desglosadas por tipos.	87	G4-EN 22
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA			
A_18	Descripción sintética de los principales focos de emisión (puntuales y difusos) del puerto, que suponen emisiones acústicas significativas.	89-90	
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.	89-90	G4-SO 11
A_20	Descripción de la situación del puerto en relación a la elaboración de mapa de ruido y plan de acción acústica.	90	
A_21	Número de actuaciones, y características de dichas actuaciones, acometidas durante el año en curso sobre focos de ruido identificados a raíz de quejas y no conformidades registradas por la Autoridad Portuaria	90	
GESTIÓN DE RESIDUOS			
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).	83 y 85	G4-EN 23
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 gráneles sólidos (restos de mercancía tras la operativa), zonas lúdicas, tareas de mantenimiento de maquinaria o lodos de fosas sépticas, entre otros.	83	G4-EN 24
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.	83-86	
A_25	Porcentaje de dragados contaminados, según los convenios internacionales suscritos por España (materiales de categorías II y III) expresados como [(metros cúbicos de material dragado tipos II y III) / (metros cúbicos totales de material dragado)] x 100.	No se han hecho dragados en 2013	
ENTORNO NATURAL			
A_26	Descripción de zonas o especies con alguna figura de protección, adyacentes al puerto o dentro del dominio público portuario: LIC, ZEPA, BIC, Ramsar.	90-92	G4-EN 11
A_27	Trabajos de caracterización e inventariado del medio natural en el puerto y en zonas adyacentes. En particular, la disponibilidad de cartografía bionómica submarina de las aguas del puerto.	92	G4-19, G4-20
A_28	Descripción esquemática de proyectos de regeneración del entorno natural emprendidos por la Autoridad Portuaria, y valoración en euros del coste de dichas actuaciones.	No ha habido proyectos de regeneración natural	

INDICADOR PUERTOS		PÁGINA	INDICADOR GRI
ECOEFICIENCIA			
A_29	Eficiencia en el uso del suelo, expresada como porcentaje de la zona de servicio terrestre que es ocupada por instalaciones activas, ya sean estas propias o en régimen de concesión o autorización.	No hay datos disponibles	
A_30	Evolución, al menos en los últimos 3 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.	80	G4-EN 1, G4-EN 4
A_32	Evolución, al menos en los últimos 3 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.	81	
A_33	Evolución, al menos en los últimos 3 años, del consumo anual total de combustibles (gasoil, gasolina, gas natural, etc.), empleado por la Autoridad Portuaria (coches, calefacción, etc.), expresado como metros cúbicos totales y como metros cúbicos por metro cuadrado de zona de servicio	82	G4-EN 3
COMUNIDAD PORTUARIA			
A_34	Descripción sintética del tipo de condiciones, o exigencias establecidas, sobre aspectos ambientales en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, en condiciones de otorgamiento y en títulos de concesión o autorización.	94	
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".	94	
		101-103	G4-18
		101-103	G4-23
		101-103	G4-28, G4-29, G4-30
		105	G4-31
		103	G4-32, G4-33
		103	G4-48

NOTA: El enunciado de los indicadores de GRI puede consultarse en la siguiente dirección web www.globalreporting.org

Puerto de Melilla

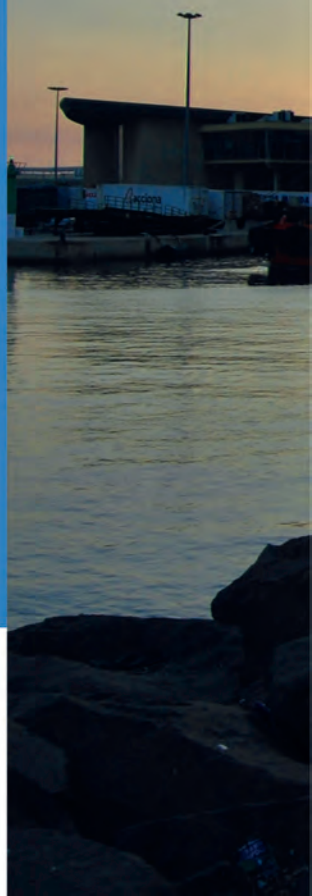
Autoridad Portuaria de Melilla

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA
Avda. de la Marina Española, 4
Melilla 52001
Teléfono: (34) 952 67 36 00
e-mail: puertodemelilla@puertodemelilla.es
www.puertodemelilla.es

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Oficina de Arte y Comunicación

FOTOGRAFÍAS
Carolina Mayor, Francisco Narváez, Carmen Pitarch, Mabel Cotaina y Archivo A. P. Melilla

013



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE FOMENTO

Puertos del Estado