



Autoridad Portuaria de
Melilla



Puertos del Estado

MEMORIA PLAN DE EMPRESA 2022

*AUTORIDAD PORTUARIA DE
MELILLA*

INDICE

INTRODUCCIÓN	3
1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO).....	11
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA.....	14
SECCIÓN 1ª	14
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.....	14
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.....	14
SECCIÓN 2ª	16
1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO.....	16
SECCIÓN 3ª	19
1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.....	19
2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE	20
SECCIÓN 4ª	21
1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.....	21
2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.....	25
3. BONIFICACIONES.....	25
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	27
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	27
4. DIMENSIÓN SOCIAL.....	29
SECCIÓN 1ª	29
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.....	29
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.....	29
SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO	30
SECCIÓN 3ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH	32
Oferta Pública de Empleo	32
Estructura de personal.....	33
5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN	34
1. OBJETIVOS OPERATIVOS.....	34
2. RATIOS DE GESTIÓN 2020/2025.....	34
ANEXOS.....	35

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y estructura

El **plan de empresa 2022 de la Autoridad Portuaria de Melilla**, con año horizonte 2025, fue acordado con Puertos del Estado el día 22 de Julio de 2021, habiéndose celebrado dos reuniones preparatorias:

- Una el 17 de Mayo de 2021 para discutir la previsión de los tráficos portuarios a partir de una referencia preliminar propuesta por Puertos del Estado, y el plan de inversiones propuesto por la Autoridad Portuaria de Melilla.
- Otra el 18 de Junio de 2021, denominada *reunión técnica de plan de empresa*, en la que, tomando como base lo anterior, se analizaron las restantes materias de que consta el plan de empresa, tanto las relativas a la fase presupuestaria, como las relacionados con los diversos aspectos de la planificación y gestión.

Resulta oportuno recordar que el plan de empresa es un instrumento legal incardinado en el proceso de planificación de la Autoridad Portuaria, que se rige por el artículo 55 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y en el que se concreta la estrategia a corto y medio plazo de la Autoridad Portuaria desde una concepción no sólo presupuestaria sino global.

En la presente memoria del plan de empresa, se recogen los acuerdos pactados entre la Autoridad Portuaria de Melilla y Puertos del Estado, en coherencia con las directrices del Gobierno sobre las cuestiones establecidas en el marco legal portuario. Se constituye así el plan de empresa, en la referencia básica para conocer el diagnóstico de situación, los objetivos y el presupuesto de la Autoridad Portuaria, así como la evaluación y el análisis de su grado de cumplimiento. Se incluyen además aspectos adicionales que, por su singularidad y relevancia fueron tratados de forma específica, así como diversas tareas a realizar en el corto y medio plazo.

El plan de empresa que aquí se describe toma en consideración el nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, en fase de avanzada elaboración, el cual viene a sustituir al anterior, aprobado hace ya más de 20 años. Este instrumento de planificación se hace eco de los profundos cambios registrados, tanto internos como externos, durante las dos últimas décadas, y de los procesos actuales de renovación de los sectores del transporte, la logística y el comercio, a escala global, procesos que se enmarcan en un patrón de cambio con una clara componente disruptiva. El Marco Estratégico sirve como instrumento para marcar el rumbo de la planificación y gestión portuaria con horizonte en el año 2030. Plantea un modelo de desarrollo apoyado en tres dimensiones (la económica, la ambiental y la social), 7 criterios de actuación (eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia), 16 líneas estratégicas, 56 objetivos generales de gestión y una serie de metas a alcanzar sobre una serie de indicadores que serán sometidos a evaluación todos los años.

Al hilo de lo dicho, el plan de empresa se estructura como sigue:

1. Diagnóstico de situación (DAFO).
2. Dimensión económica, que aborda las siguientes secciones:
 - La Sección 1ª muestra el estado de los diferentes instrumentos de planificación portuaria, así como las herramientas que permiten la ordenación del dominio público y la valoración de aguas y terrenos. Se analiza además en esta sección el estado de los servicios portuarios.
 - En la Sección 2ª se vuelca el resultado del consenso en torno a la previsión de tráfico que cabe esperar hasta el año horizonte considerado.
 - En la Sección 3ª se consigna la programación de inversiones previstas.
 - En la Sección 4ª, se examina la programación Económico-Financiera, y se incluye la propuesta de coeficientes correctores y bonificaciones, contrastada con el cálculo de la rentabilidad de la Autoridad Portuaria en función de la citada programación.
3. Dimensión Ambiental, plasmada a través de una serie de objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental.
4. Dimensión Social, que cuenta con las siguientes secciones:
 - En la Sección 1ª se revisa el estado de los planes de autoprotección y de los planes de protección de las instalaciones portuarias y de los puertos, y se incluye un breve diagnóstico y previsión de medidas de mejora de las ayudas a la navegación que tiene asignada la Autoridad Portuaria.
 - En la Sección 2ª se abordan los indicadores sociales de igualdad, accesibilidad, comunicación y las referencias a la ética y responsabilidad corporativa.
5. Objetivos operativos 'de nivel 1' y ratios de gestión, que ilustran el grado de avance hacia las principales metas de la Autoridad Portuaria.

Coyuntura económica

Sentada la estructura de la presente memoria del plan de empresa, se describe brevemente a continuación el contexto coyuntural en la que se enmarca este plan, con el cual se delimitan las condiciones de contorno en las que se desenvuelve el desarrollo y funcionamiento de los puertos españoles de interés general.

Como es conocido, el año 2021 ha estado marcado por una recuperación paulatina tras la grave crisis provocada por la pandemia de la COVID-19, la cual supuso en 2020 una contracción de la economía global, estimada entre el 4% y el 5% con respecto al 2019, especialmente severa en países desarrollados como España, con una caída de alrededor del 11% de su PIB.

Pese a los signos de recuperación del año 2021, no hay que olvidar la gran dificultad experimentada por la sociedad española a todos los niveles durante este periodo de cambio. Ante ello, las Autoridades Portuarias, haciendo gala de una elevada profesionalidad e inequívoca adaptación al cambio, han asegurado en todo momento la prestación de unos servicios catalogados como esenciales, en tanto en cuanto han permitido a la población abastecerse de productos de primera necesidad, a la par que a las empresas aprovisionarse y exportar sus outputs con destino al mercado global. A ello hay que añadir la adopción de una serie de medidas durante el año 2020 de apoyo al sector portuario, y por ende al resto de la economía,

implantadas por vía regulatoria de urgencia, dirigidas a aliviar tensiones de tesorería de las empresas vinculadas a los puertos, con aplazamiento de cobros y adelantamiento de pagos, así como la aplicación de una serie de reducciones a las tasas de ocupación, de actividad y del buque, entre otras medidas, que han contribuido al sostenimiento económico de las empresas radicadas en los puertos y de los clientes.

En términos cuantitativos, con la caída súbita de actividad económica, los tráficos de mercancías atendidos por los puertos de interés general retrocedieron un 9% en el año 2020, con respecto a los del 2019, retroceso inferior al sufrido por el propio PIB. El escenario económico es ahora diferente al de la crisis financiera de los años 2008/09, en la que los tráficos de mercancías se contrajeron un 12,5%, mientras que la caída del PIB se cifraba próxima al 4%. El desplome de la actividad portuaria en 2020 se centró en esta ocasión en el segmento de los pasajeros, fruto de las medidas de restricción de la movilidad, muy severas durante el periodo de vigencia del Estado de Alarma. Concretamente, el tráfico de pasajeros perdió en 2020 casi dos tercios de su volumen, siendo la caída de los cruceros especialmente dramática. Con todo, pese a la incertidumbre reinante, en lo que va del año 2021 aflora una recuperación que inexcusablemente viene amparada por un amplio e intenso despliegue de vacunación en España, que ha conducido a mediados de septiembre a que un 75% de la población cuente con la pauta completa.

Desde un punto de vista coyuntural, la recuperación económica a escala global tras la pandemia lleva aparejada una ‘crisis de crecimiento’ derivada de la incapacidad a corto plazo de la oferta por atender un súbito acelerón de la demanda. Ello ha generado un incremento de los precios de materias primas, así como un déficit en las cadenas de aprovisionamiento de determinados sectores (automoción, por ejemplo). Es preciso prestar atención al sector de la energía, que está sufriendo una fuerte convulsión, tirada por una espiral alcista del precio del gas y de los derechos de emisión de CO₂ en el ámbito europeo, en medio de un proceso de transformación impulsada por el Pacto Verde de descarbonización hasta el año 2050 y el paquete regulatorio ‘fit for 55’ con un horizonte situado en el 2030. En el plano logístico, la falta de puesta a disposición de oferta de material móvil y elementos de transporte intermodal, principalmente contenedores, ante el súbito arreón de la demanda, ha arrastrado a una subida de precios del transporte, destacando en este sentido la de los fletes marítimos, favorecida por la elevada concentración de empresas navieras a escala global.

Las hipótesis macroeconómicas barajadas para el presente plan de empresa se apoyan en un supuesto de recuperación para el año 2021 del 6% del PIB español, del 5% del producto mundial bruto y del 7% de las exportaciones mundiales. Con ello, los tráficos portuarios de mercancías se elevarían un 5%, mientras que los pasajeros se estima que irán recuperando al menos la mitad de lo perdido el año 2020. La vuelta al nivel alcanzado en 2019 (récord histórico en ambos segmentos, con 564 millones de toneladas y 37 millones de pasajeros) se lograría entre los años 2022 y 2023. Se aclara, de todos modos, que esta visión ‘macro’ es enriquecida en el presente plan de empresa con un análisis ‘micro’ aportado por la Autoridad Portuaria.

Por otro lado, se recuerda que, después de sucesivas prórrogas, el año 2021 arrancó con nuevos Presupuestos Generales del Estado. Ello ha permitido, entre otras cosas, actualizar coeficientes

y bonificaciones de las tasas portuarias, destacando también en este aspecto una tendencia a aliviar presión impositiva por parte de un buen número de Autoridades Portuarias.

Es obligado hacer mención también a la puesta en marcha del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea dentro del programa 'Next Generation', programa que contempla un volumen de 464 millones de euros para actuaciones promovidas por las Autoridades Portuarias en materia de sostenibilidad ambiental y de impulso de sus redes ferroviarias internas. Esta contribución financiera, junto con la dirigida a la mejora de la accesibilidad ferroviaria a los puertos, y la que puedan obtener las empresas de la comunidad portuaria a través de las convocatorias que vayan lanzándose, se considera un revulsivo para los puertos en su condición de palancas dinamizadoras de una necesaria reactivación económica sobre el principio de un desarrollo sostenible.

Criterios generales

Para la elaboración de los planes de empresa se ha tomado en consideración una serie de premisas, de entre las que sobresalen las siguientes:

- Pese a las dificultades para acertar con las previsiones de demanda en un escenario todavía incierto, se ha hecho hincapié en la necesidad de que la programación de inversiones de la Autoridad Portuaria, se oriente a una demanda constatable, con un objetivo de rentabilidad financiera y socioeconómica, y bajo unos criterios que combinen el obligado realismo en relación con los procesos y calendario de proyecto y ejecución de obra, y la urgencia por recuperar lo antes posible los niveles de inversión anteriores a la actual crisis para empujar a la recuperación económica. Además, se ha tomado en consideración como criterio también clave, la máxima participación posible de la iniciativa privada en el conjunto de la inversión del puerto. Como novedad en cuanto al formato, se presentan los planes de inversiones de las Autoridades Portuarias en pagos y en devengos al mismo nivel de desagregación, y se incorporan en ellos una serie de bloques que permitan identificar las actuaciones susceptibles de recibir fondo europeo con cargo al mecanismo de recuperación y resiliencia, así como aquellas otras encuadrables en un capítulo de puerto-ciudad.
- En lo que respecta a la previsión de la cuenta de resultados, se ha supuesto una minoración en 2021, de los ingresos por aplicación de las tasas de ocupación y actividad, como consecuencia de una posible extensión al presente año en curso de las reducciones de dichas tasas previstas en los artículos 8, 9 y 10 del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda. Durante las reuniones celebradas, se interpretó que, pese a ser una medida que estaba ya avanzada en el Parlamento y por tanto de probable aplicación, caso de finalmente decayera, los ingresos reales serían probablemente superiores a los previstos, con lo que la hipótesis adoptada de puesta en marcha de dicha medida lleva a quedarse del lado de la seguridad a efectos de la autosuficiencia económica y rentabilidad a corto de la Autoridad Portuaria. Además, se admite como hipótesis de partida que los nuevos coeficientes correctores y bonificaciones presentados en este plan de empresa entrarán en vigor el 1 de enero de 2022. Del lado de los gastos, tanto los de personal como el resto de los gastos de explotación se someten a un criterio conservador.

- A efectos financieros, se aclara que únicamente se han incluido en el presupuesto las subvenciones o asignaciones aprobadas o que se encuentran ya tramitadas y con un alto grado de probabilidad de ser concedidas. Por su parte, la estimación de los ingresos procedentes de enajenaciones de inmovilizado se realiza con arreglo a una programación realista acorde con su grado de maduración y con el momento más previsible de ejecución real, tomando en consideración los tiempos necesarios para su tramitación legal. Se constata igualmente que la reducción del endeudamiento ha seguido siendo una prioridad con carácter general. De hecho, solo se ha acordado incurrir en nueva deuda cuando se trate de lanzar aquellas actuaciones relevantes que estén suficientemente justificadas tanto desde el punto de vista de la demanda como de la rentabilidad financiera y socioeconómica, y se compruebe que se cuenta con suficiente soporte económico-financiero. A efectos del control de la deuda, si la Autoridad Portuaria posee un grado de cobertura de la deuda superior a 4,5, o su previsión para 2024 del servicio de la deuda en relación con el 'cash flow' supere el 40%, entonces se incluye en la memoria un cuadro de financiación que acredite la solvencia y liquidez de la Autoridad Portuaria al menos hasta 2035, así como muestre claramente la evolución del saldo de deuda bancaria a largo y corto plazo.
- En relación con el Fondo de Compensación Interportuario, de conformidad con lo previsto en el artículo 159.3 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante aprobado mediante Real decreto Ley 2/2011 de 5 de septiembre, (en adelante, TRPLEMM) y a expensas de lo que pueda decidir el Comité de Distribución de dicho Fondo, se ha aplicado el 4% como porcentaje general de aportación sobre el componente b) de la base de aportación prevista en dicho artículo para los años 2021 y 2022 (dicho porcentaje se reduce a la mitad para la Autoridades Portuarias extra-peninsulares y Sevilla), al que se le añade un 1% adicional para financiar el Plan 'Puertos 4.0' ya en marcha, teniendo en cuenta los acuerdos adoptados por el citado Comité en sus sesiones de 22 de marzo de 2018, 6 de octubre de 2020.
- En relación con el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, se continúa con la hipótesis de una aportación obligatoria del 25% para las Autoridades Portuarias peninsulares (mitad para las extra-peninsulares), conforme a los acuerdos tomados en la última reunión del Comité de Distribución del Fondo del 6 de octubre de 2020.
- En lo tocante al impuesto de sociedades, la base imponible de cada ejercicio se estima aplicando sobre el resultado presupuestario los ajustes que estén identificados claramente con carácter previo (específicamente, gastos deducibles en la cuota, reversiones de concesiones y activos diferidos por bases imponibles negativas acumuladas y deducciones pendientes de aplicación). Sobre la cuota tributaria resultante de dicha base imponible se ha aplicado la máxima prudencia en la estimación de las posibles deducciones por inversiones portuarias aplicables. Del lado de la seguridad, las inversiones deducibles más fácilmente identificables son las correspondientes a 'Actividades no económicas' (que se identifican con la abreviatura ANE en la columna abierta para subvenciones en el plan de inversiones) y aquellas con presupuesto inferior a 6.250.000 € de las naturalezas recogidas

en el artículo 56 ter del Reglamento (UE) Nº 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio de 2014 (Reglamento General de Exención por Categorías o GBER).

- En lo concerniente a la dimensión ambiental, como en ejercicios anteriores, se acompaña al plan de empresa de una memoria de sostenibilidad acorde con la estructura acordada ya en su día en 4 ejes (institucional, social, económica y ambiental).
- Por otro lado, en lo tocante a dicha dimensión, se realiza un seguimiento de los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental, los cuáles responden a dos perspectivas contempladas en el Marco Estratégico:
 - *Perspectiva interna*, según la cual, en su doble condición de urgencia e importancia, se insta a una debida diligencia en la preservación ambiental del medio físico y socioeconómico del entorno portuario, tanto por parte de la propia Autoridad Portuaria como por la comunidad portuaria, conforme a un ejercicio de responsabilidad compartida sobre el conjunto del puerto. Se ha propuesto promover las oportunas certificaciones, emitir normas de buenas prácticas, regular, mantener el control y ser contributiva, con arreglo a una estrategia preventiva con metas concretas de contribución a la mejora ambiental, permanente, medible y compartida. El objetivo general de ser ‘puerto verde’ atañe al ciclo completo de actividad portuaria, desde el diseño y ejecución de las infraestructuras portuarias, hasta la explotación de estas, pasando por la optimización de los consumos de agua y energía, la recogida y gestión de residuos y la adecuada integración física y funcional de los puertos en su entorno natural y urbano, mediante el control de los impactos sobre la calidad del aire, el agua, el suelo y paisaje sonoro (aéreo y submarino). Se trata de aplicar, en suma, la máxima exigencia de calidad ambiental en todos los medios en los que se sitúa un puerto - marino, terrestre, aéreo y ecosistémico – así como también de máxima ecoeficiencia posible.
 - *Perspectiva externa*, que traslada la consecución de las metas ambientales más allá del fuero interno portuario y atañe a una obligada eco-proactividad a ser irradiada a los modos de transporte concurrentes, y también a las distintas escalas geográficas, incluyendo la global. Hay que admitir que, en esta línea, como en otras muchas, el trabajo concertado a escala del sistema portuario resulta más eficaz. En línea con el ‘Pacto verde’ y los objetivos de descarbonización de las instituciones europeas (saldo neutro total para 2050), se ha de contribuir desde las Autoridades Portuarias a paliar la emergencia climática, liderando proyectos ambiciosos o disruptivos, asegurando la complicidad de toda la comunidad portuaria y fijando una meta medible de reducción de huella de carbono, basados en la electrificación y penetración de combustibles alternativos, como el GNL o el hidrógeno, en el conjunto de la actividad portuaria, con una clara apuesta por proyectos de generación renovable y autoconsumo, apoyados por iniciativas de captación de carbono y de su fijación en ecosistemas litorales y costeros. Por otro lado, habida cuenta de que los efectos del cambio climático ya se están dejando notar, máxime en un medio tan vulnerable como el costero, se busca contar con un plan de adaptación a los escenarios previsibles de cambio climático.

- Como cuestiones generales abordadas en los planes de empresa dentro de la dimensión ambiental, se recuerda la importancia de incluir una ficha 4.7 en los Planes Hidrológicos, para aquellas obras que, por sus características, puedan dificultar la consecución del buen potencial ecológico de la masa de agua portuaria; muy especialmente, las obras supongan una nueva alteración hidro-morfológica que reduzca la capacidad de renovación de la masa de agua. Además, se hace hincapié en la conveniencia de compartir con Puertos del Estado la programación de simulacros que se realicen con motivo de los PIM y los resultados de los simulacros, así como asegurar que las instalaciones que manipulen hidrocarburos, y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, dispongan de Planes Interiores Marítimos (PIM) actualizados.
- A su vez, en lo relativo a la dimensión social, y en línea con lo que propugna el nuevo Marco Estratégico, se busca reforzar el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen con la sociedad. Se pretende concebir el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación interinstitucional en todas las escalas geográficas. Ante ello, se ha avanzado en este plan de empresa, entre otras, en las siguientes materias:
 - Planes asociados a la seguridad industrial (emergencias, autoprotección, lucha contra la contaminación marina) y a la protección (planes de protección a buques e instalaciones portuarias y del puerto en su conjunto), así como medidas de mejora de las ayudas a la navegación que precisen una actuación conjunta.
 - Actuaciones puerto-ciudad. Además de identificarse en el cuadro del Plan de inversiones un bloque específico en esta materia, se ha invitado a las Autoridades Portuarias a abrir en cada puerto una línea de trabajo orientada a la creación de un foro permanente puerto-ciudad, destinado a atender la ordenación espacial del distrito urbano portuario, coordinar los servicios para una funcionalidad común y articular acciones de apoyo social dentro de un ejercicio de responsabilidad social corporativa.
 - Acciones de comunicación y publicidad activa, de modo que se pueda visibilizar la contribución de la actividad portuaria sobre su entorno socioeconómico, con vistas a que el ciudadano termine haciendo suyo el puerto.
 - Cultura ética corporativa. Se trata de favorecer un comportamiento justo, responsable, solidario y respetuoso de los órganos de gobierno y también de todo el capital humano, que vaya más allá del cumplimiento estricto de la normativa vigente, lo que redundará en una mejora del desempeño de las competencias y funciones que tienen las Autoridades Portuarias encomendadas.
- Por último, aunque ya se haya citado desde un punto de vista presupuestario, el abordaje de los recursos humanos implica un seguimiento cuantitativo no solo de plantillas, a efectos de lograr una extensión apropiada de las mismas, sino de su recualificación, con el fin de afrontar los profundos cambios venideros en las dimensiones económica, ambiental y social. Ello unido a la fijación de sistemas de comunicación y formación eficaces en distintos

planos y el fomento de la igualdad tanto de género, como en lo relativo a la discapacidad, a lo cual se ha incorporado la valoración de una serie de indicadores a ser sometidos en próximos años a un seguimiento para comprobar su avance.

1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)

Al objeto de facilitar una visión rápida, pero al mismo tiempo comprensiva, de la situación actual y la estrategia en general de la Autoridad Portuaria de Melilla tanto en lo que se refiere al análisis del entorno (amenazas y oportunidades) como al de la propia empresa (debilidades y fortalezas), la Autoridad Portuaria de Melilla ha elaborado un DAFO RESUMEN que incorpora, de manera condensada, aquellos elementos que se consideran más relevantes, y que son objeto de un análisis conjunto y pormenorizado en el seno de este Plan de Empresa 2022.

Para facilitar dicho análisis conjunto, se marca en cada uno de los elementos que lo componen si existe o no variación respecto del anterior Plan de Empresa, con una nomenclatura de signos de "empeora", "mejora" o "se mantiene", o si es de "nueva aparición".

Previo al análisis del DAFO, la Autoridad Portuaria de Melilla se interesó por las acciones legales y económicas que se pudieran estar tomando para encajar la grave situación de los puertos de Ceuta y Melilla. En este sentido, Puertos del Estado manifestó que se había elevado la situación al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MITMA) e informó que se estaba procediendo a una modificación del TRLPMM en referencia a la forma de reparto del Fondo de Compensación Interportuario (en adelante FCI) para compensar a los puertos extrapeninsulares por reducción de ingresos imputables a bonificaciones por insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad y también por tráficos interinsulares. Según esta previsión de modificación legislativa, se extendería a los 5 años el cálculo de la rentabilidad ajustada, la cual sirve de límite para optar a la bonificación, con lo que se atenuaría el efecto de la COVID-19. Esta modificación legislativa supondría que las Autoridades Portuarias de Baleares y Las Palmas se quedarían fuera del reparto del FCI por dicho concepto, probablemente a partir de 2021 o al menos desde 2022 dependiendo de su entrada en aplicación. La Autoridad Portuaria insistió en la necesidad de que se tuviera en consideración la situación excepcional del puerto de Melilla, e informó que empezaba a existir presión sindical por miedo a la posible falta de tesorería de la Autoridad Portuaria para hacer frente al pago de los salarios del personal. Puertos del Estado manifestó que había dos situaciones que atender, una a corto plazo, pero otra incluso de mayor calado a largo plazo, resultando especialmente necesaria la búsqueda de una solución y la fijación de los pasos a seguir para garantizar la viabilidad de la Autoridad Portuaria de Melilla de modo estructural.

En la reunión de presidentes, la Autoridad Portuaria informó que tenía previsto acudir a una reunión con un representante del Gobierno Central para diseñar el marco estratégico para potenciar la Ciudad de Melilla. La Autoridad Portuaria manifestó que informaría a Puertos del Estado, aunque puso en duda que las medidas que se fueran a adoptar tuvieran carácter estructural y pudieran beneficiar o ayudar al puerto. En este sentido esperaban que la ayuda no se limitara a hacer inversiones sino a buscar una solución económica para la Ciudad.

En cuanto al DAFO y su análisis en el plan de empresa se resaltaron los siguientes aspectos:

AMENAZAS

↓ Puertos del Estado compartió el punto de vista de la Autoridad Portuaria en torno al empeoramiento de las tres primeras amenazas reflejadas en el DAFO:

A.1. “*Consolidación del cierre de la frontera con Marruecos*”

A.2. “*Incertidumbre frente a decisiones externas en el tráfico de pasajeros*” y

A.3. “*Crisis con Marruecos*”

Las tres amenazas se encuentran íntimamente relacionadas al gravitar sobre una relación entre España y Marruecos que se ha agravado en el tiempo, y que ha acentuado la difícil situación de aislamiento que sufre en los últimos años el puerto de Melilla.

↓ Igualmente, se consignó un empeoramiento en la amenaza A.4 respecto a las condiciones de competencia y a las nuevas líneas entre Europa y Marruecos, motivado por el cierre de la Operación Paso del Estrecho en los puertos españoles y la apertura de rutas entre puertos marroquíes y puertos franceses e italianos. Desde Puertos del Estado se indicó que la capacidad de estas líneas no es la misma que la que existe con Melilla o Ceuta, por la mayor distancia marítima a cubrir. La Autoridad Portuaria señaló que coincidía con el diagnóstico indicando que, en efecto, es una medida de efecto cualitativo, más que cuantitativo.

↑ Se compartió la mejora de la amenaza A.6 *COVID-19* dadas las circunstancias de superación de la pandemia.

↔ Se tomó nota del mantenimiento de la amenaza A.7 “*Persistencia de la presión por la inmigración ilegal con insuficiencia de dotación de medios humanos y materiales para su contención*” que hace referencia a la insuficiencia de medios humanos y materiales para contener la presión por la inmigración ilegal.

OPORTUNIDADES

Se tomó nota de un empeoramiento de las oportunidades reflejadas en el DAFO con carácter general, reflejándose únicamente una mejora en el caso de la Oportunidad O.1 “*Nuevo marco de ayudas europeas*”, que engloban también los fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (en adelante MRR).

DEBILIDADES

Se destacó el empeoramiento de dos debilidades:

↓ Debilidad D.3 “*Escasa capacidad de maniobra respecto de la generación de ingresos*”. La Autoridad Portuaria manifestó que el cierre de fronteras con Marruecos y la actual crisis diplomática, no solo ha mermado sustancialmente los tráficos por el puerto y la actividad económica directamente relacionada con ellos, sino que supone un freno a la atracción de inversión privada en la Ciudad Autónoma y por ende, en el propio puerto.

↓ Debilidad D.4 “*Falta de recursos económicos y humanos para hacer frente a los crecientes requerimientos burocráticos y de difícil planificación. Inseguridad jurídica.*” Se comentó que esta debilidad aborda dos realidades críticas para la Autoridad Portuaria, por un lado, el histórico déficit de recursos humanos y, por otro, el aumento de los requisitos exigidos por otras administraciones, muy particularmente, en su caso, la IGAE.

↑ Debilidad D.8 “*Inadecuación de mecanismo FCI a necesidades reales Autoridad Portuaria*”. Si bien Puertos del Estado compartió la delicada situación económica en que se

encuentra la Autoridad Portuaria, hizo constar que se estaba tomando conciencia desde el sistema portuario de la realidad de esta Autoridad Portuaria, prueba de ello era la unanimidad del Comité de Distribución del FCI en torno a las partidas extraordinarias para paliar la situación económica excepcional que sufren los puertos de Ceuta y Melilla, y la propuesta de modificación previsible del FCI a través de la modificación legislativa correspondiente antes citada, que debería permitir disponer de un mayor importe para compensar el déficit de las Autoridades Portuarias de Melilla y de Ceuta. Por tanto, ambas partes acordaron consignar una mejora de esta debilidad, que podría tornarse en oportunidad si finalmente se materializa la modificación de reparto del FCI.

FORTALEZAS.

↓ Dentro de las fortalezas, la Autoridad Portuaria señaló el empeoramiento de la fortaleza F3. *“Buena interacción Puerto Ciudad”*, imputable, a su juicio, a una interpretación de la Intervención Delegada Territorial de la IGAE de Melilla, según la cual, todas las concesiones portuarias tienen carácter prevalente de uso puerto-ciudad, aunque sean para usos complementarios o incluso portuarios en algunos casos. Esta interpretación supondría que el gravamen de la tasa de ocupación que se aplica a las concesiones se elevaría hasta el 7,5%, y que el tipo a aplicar de tasa de actividad sería al menos del 2% del Importe Neto de la cifra de negocios, valores que resultarían disuasorios para potenciales clientes interesados en ocupar terreno portuario.

En el Anexo I de este documento se incorpora el citado DAFO RESUMEN finalmente acordado.

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento plan de empresa 2022 de la Autoridad Portuaria de Melilla se incorpora la información esquemática correspondiente a esta sección, resultado del análisis efectuado en las reuniones previas.

1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA.

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

Se recordó que existe un Plan Director de Infraestructuras aprobado en su momento, que se acogió a un supuesto de ámbito territorial reducido previsto en la Ley 9/2006, para evitar la evaluación estratégica ambiental.

Actualmente se encuentra en tramitación la evaluación ambiental del proyecto de ampliación del puerto de Melilla. A este respecto, se tomó nota de las sucesivas iteraciones que sufre el proceso de evaluación ambiental, derivadas de la recurrente petición de información adicional desde el Ministerio de Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), centradas fundamentalmente en torno a la '*patella ferruginea*'. La Autoridad Portuaria indicó que su posición actual es lograr culminar el procedimiento de evaluación ambiental con una declaración ambiental favorable con el fin de preservar posibles actuaciones a futuro, con independencia del proyecto de ampliación planteado.

Respecto de esta tramitación de la evaluación ambiental del proyecto de ampliación del puerto de Melilla, la Autoridad Portuaria indicó que tras la reunión técnica habían tenido una nueva comunicación del MITERD que les indicaba la necesidad de realizar un nuevo trámite de información pública.

PLAN ESTRATÉGICO

Considerando que el último Plan Estratégico aprobado de la Autoridad Portuaria data del año 2012, la Autoridad Portuaria indicó que iniciaría la redacción de uno nuevo en el momento en que se obtuviera la DIA favorable de la ampliación, sujetándose al nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

DEUP EN TRAMITACIÓN

La Autoridad Portuaria manifestó su intención de iniciar una modificación puntual de la DEUP, para lo cual tenían ya redactado el Pliego para la contratación de una asistencia técnica al respecto. La modificación se centra en la zona más urbanizada y las playas, a fin de tratar de incluir en ella usos puerto-ciudad.

Puertos del Estado indicó que, al tener afección a usos puerto-ciudad requería ser considerada como modificación sustancial. Puertos del Estado pidió a la Autoridad Portuaria que antes de realizar el trámite de información pública se remitiera el borrador de modificación sustancial a

Puertos del Estado para mantener una reunión y analizarlo previamente por sus servicios jurídicos. Asimismo, habida cuenta de las crecientes dificultades que han aflorado últimamente con la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del MITERD durante las tramitaciones de las DEUPs, se acordó que una vez la Autoridad Portuaria tuviera definida la modificación y fuera revisada por Puertos del Estado, se celebraría una reunión con dicha Dirección General, previo al proceso de tramitación, para intentar encauzarlo de manera ágil.

VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DEL PUERTO

La Autoridad Portuaria informó que tiene previsión de realizar una nueva valoración de terrenos debido al alto precio fijado en la valoración en vigor, aunque se acordó hacer explícita esta intención en el próximo Plan de Empresa.

SERVICIOS PORTUARIOS.

La Autoridad Portuaria indicó que tenía ya finalizada la redacción de los Pliegos de Prescripciones Particulares (PPP) de la mayor parte de los servicios portuarios, conforme a los modelos de PPP que emitió Puertos del Estado. No obstante, añadió que, en la situación actual de crisis, especialmente compleja para la Autoridad Portuaria, los estudios de viabilidad económico-financiero de los servicios técnico-náuticos conducían a unas tarifas excesivas, inasumibles desde el punto de vista de la necesaria competitividad que debe tener el puerto de Melilla. En consecuencia, aun teniendo actualizados los PPP de estos servicios, la Autoridad Portuaria informó que había decidido de momento paralizarlos, hasta tener un contexto de mayor estabilidad del que se desprendan tarifas más ajustadas.

Asimismo, la Autoridad Portuaria informó que ya tenía redactado el PPP de suministro a buques (bunkering). El PPP contempla la licencia de suministro por cisterna, por tubería y desde instalación (gasolinera para suministro de embarcaciones menores), es decir exclusivamente el suministro de combustibles fósiles, sin incluir el GNL de momento. El futuro del puerto puede ser atraer embarcaciones para realizar suministro de combustibles. Para ello informaron que están tratando que se realice un esfuerzo para hacer más atractivo el régimen aduanero.

Puertos del Estado se interesó por el servicio de “Onshore Power Supply (OPS)” que se dispone en Melilla. Desde la Autoridad Portuaria informan que efectivamente, tal iniciativa se acometió poniendo en servicio el OPS para la naviera Armas. Esta naviera finalmente se fue de Melilla de modo que el OPS nunca ha entrado en servicio.

SECCIÓN 2ª

1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

La previsión de tráficos parte de una propuesta inicial emitida por Puertos del Estado, apoyada en escenarios previsibles de índole macroeconómico que es posteriormente enriquecida por la información aportada por la Autoridad Portuaria.

En el Anexo III de este documento se incorporan, las previsiones de tráfico de la Autoridad Portuaria de Melilla acordadas en este plan de empresa.

La tabla adjunta muestra un resumen de tales previsiones.

Autoridad Portuaria de Melilla

PREVISIÓN DE TRÁFICOS 2020 - 2025

CONCEPTO	Cierre Año 2020	Presupuesto 2021	Prev. Cierre 2021	Presupuesto 2022	Previsión 2023	Previsión 2024	Previsión 2025
Mercancías (Miles de Toneladas)							
Graneles líquidos	65	70	65	77	80	82	86
Graneles sólidos	38	7	47	56	52	52	58
Mercancía General	518	591	520	624	636	647	658
Mercancías según presentación	621	668	632	757	768	781	802
Pesca Fresca	0	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	4	4	4	11	14	17	21
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL MERCANCÍAS	625	672	636	768	782	798	823
PASAJEROS (número)							
Pasajeros en régimen de transporte y cruceros	234.537	570.913	184.173	462.000	531.300	542.306	553.414
En régimen de transporte	234.537	569.652	184.173	462.000	531.300	541.926	552.764
De crucero	0	1.261	0	0	0	380	650
Pasajeros de interior	0	0	0	0	0	0	0
BUQUES							
Buques (número)	905	1.387	947	983	1.031	1.091	1.163
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	19.575.000	28.482.000	19.745.000	20.495.000	21.495.000	22.745.000	24.246.000

La Autoridad Portuaria de Melilla prevé un escaso crecimiento en el horizonte presupuestario de este Plan de Empresa, que acompaña al crecimiento económico de la propia Ciudad Autónoma, tras la crisis derivada de la pandemia de la COVID-19, aunque en un escenario de estrategia de aislamiento por parte de Marruecos.

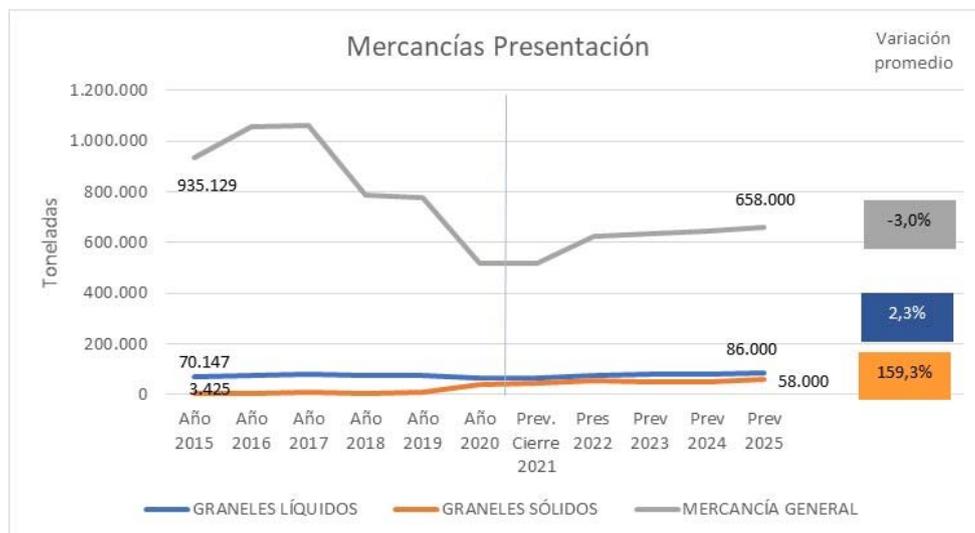
Lo anterior lleva a un leve repunte de tráficos de combustibles, materiales de construcción, alimentarios y de mercancía general, ligados con el abastecimiento de la ciudad. Se señaló también un tráfico de suministro de combustibles MGO-Diesel B para embarcaciones deportivas a partir del 2022.

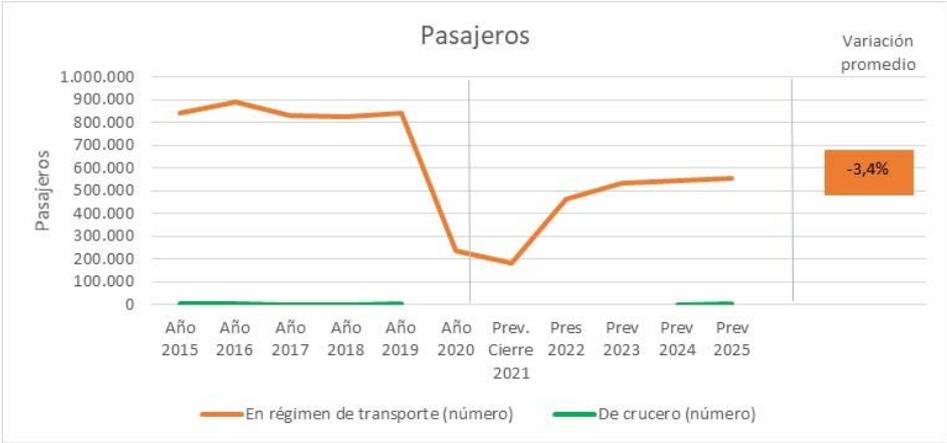
Del mismo modo se prevé una cierta recuperación del tráfico de pasajeros a partir de 2022-2025, pero sin llegar a las cifras anteriores a las crisis de la COVID y con Marruecos. En referencia al tráfico de pasajeros, la Autoridad Portuaria manifestó que estaba surgiendo una muy dura competencia con el transporte aéreo.

Por otro lado, en relación con el tráfico de pasajeros, se comentó que Ceuta y Melilla quedaron excluidas del acuerdo de entrada de España en Schengen en 1991, pero tras los acontecimientos del pasado mes de mayo de 2021 en la frontera con Marruecos, España se planteaba incluir a las dos ciudades en la frontera única. En este sentido la Autoridad Portuaria manifestó que la

recuperación de los tráficos de pasajeros estará fuertemente vinculada a la posibilidad de que la frontera con Marruecos sea considerada frontera Schengen.

Se adjuntan las gráficas de los distintos tráficos más representativos con su evolución histórica desde el año 2015.





SECCIÓN 3ª

1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

La Autoridad Portuaria de Melilla elaboró en base a las previsiones de tráfico analizadas una propuesta de plan de inversiones 2021-25, que fue revisada en la correspondiente reunión.

En el Anexo IV de este documento se incorpora el plan de inversiones acordado para la Autoridad Portuaria de Melilla, así como la previsión de inversión ajena en la Autoridad Portuaria y los planos de la programación de inversiones.

Del plan de inversiones se tomó nota de las principales actuaciones a realizar por la Autoridad Portuaria en el horizonte de este plan de empresa: *atraque auxiliar embarcaciones grandes esloras, dársena de embarcaciones menores e instalaciones de seguridad y protección.*

Destacan asimismo las actuaciones de sostenibilidad ambiental y energía con MRR que totalizan un importe de 614.000 €, y engloban las siguientes actuaciones:

- Conexión eléctrica para vehículos: 70.000 €
- Inversiones en eficiencia energética y agua: 244.000 €
- Cold ironing: 200.000 €
- Vehículos eléctricos: 100.000 €

En referencia al FCI, la Autoridad Portuaria solicitó que fueran revisados los importes que tenían asignados por el FCI para resto de criterios en 2021 (artículo 159.5.b) del TRLPEMM), dado el gran esfuerzo necesario a realizar todos los años para poder cubrir las inversiones previstas y con la finalidad de evitar perder ese FCI. Así, la Autoridad Portuaria solicitó que esa aportación “no invertida” en 2021 le fuera reasignada en concepto de “situaciones económicas excepcionales” (art. 159.5.b) 5º. del TRLPEMM). Se acordó por ambas partes que Autoridad Portuaria analizaría las inversiones que preveía ejecutar de modo realista con cargo al FCI en 2021 y se decidió mantener una reunión previa al Comité de Distribución del FCI a los efectos de analizar las alternativas de reasignación.

Los cuadros siguientes muestran el esfuerzo inversor previsto realizar por la Autoridad Portuaria en el marco de este plan de empresa, así como una comparativa con el periodo común del plan de empresa 2021.

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(*)
En devengos (miles de euros)

INVERSIONES DEVENGOS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2024- 2021
Plan de Empresa 2021	2.434	2.437	10.651	8.949	4.536		26.573
Plan de Empresa 2022	1.190	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448	25.092
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2022 - Plan Empresa 2021		214	-6.011	304	4.012		-1.481

(*) No incluye inmovilizado financiero ni Otras altas de inmovilizado

INVERSIÓN EN INMOVILIZADO INTANGIBLE, MATERIAL E INVERSIONES INMOBILIARIAS(*)
En pagos (miles de euros)

INVERSIONES PAGOS	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Acumulado 2024- 2021
Plan de Empresa 2021	2.724	2.152	9.739	9.469	4.720		26.080
Plan de Empresa 2022	1.296	2.375	4.513	8.483	8.666	5.130	24.037
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2022 - Plan Empresa 2021		223	-5.226	-986	3.946		-2.043

(*) No incluye inmovilizado financiero ni Otras altas de inmovilizado

En cuanto a la inversión ajena, aunque la Autoridad Portuaria informó de no tener constancia de algún interesado en acogerse al MRR, Puertos del Estado solicitó a la Autoridad Portuaria incorporar, en caso de que tal posibilidad tuviera visos de concretarse, un nuevo bloque en inversión ajena con los proyectos de inversión en zona de servicio portuaria promovidos por concesionarios con previsión de presentarse a alguna convocatoria de financiación con cargo al MRR.

2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2022 de la Autoridad Portuaria de Melilla se incorporan los cuadros de INTERMODALIDAD.

SECCIÓN 4ª

1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA.

Se recoge en esta sección la información correspondiente a la planificación Económico-Financiera para el periodo 2021-2025.

En el anexo V se incorporan los cuadros correspondientes a la programación económico -financiera 2021-2025 de la Autoridad Portuaria, así como los datos correspondientes al cálculo del fondo de compensación interportuario aportado y al fondo financiero de accesibilidad terrestre.

PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN

Debido a la compleja situación en la que se encuentra el puerto de Melilla, ya comentada en los epígrafes anteriores de esta memoria, el presupuesto presentado por la Autoridad Portuaria prevé un resultado de explotación negativo para todo el periodo 2021-2025, excepto en 2022 consecuencia de los ingresos previstos percibir por situaciones económicas excepcionales del Fondo de Compensación Interportuario, tal como se indica más adelante.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2020- 2025
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2020	Presupuesto 2021	Prev. Cierre 2021	Presupuesto 2022	Previsión 2023	Previsión 2024	Previsión 2025
Importe neto de la cifra de negocios	5.432	7.765	5.469	7.448	8.039	8.091	8.191
Otros ingresos de explotación	1.755	4.661	4.625	8.856	2.904	2.904	2.904
Gastos de personal	-5.207	-5.880	-5.880	-5.880	-5.880	-5.880	-5.880
Otros gastos de explotación	-2.845	-3.296	-3.220	-3.352	-2.732	-2.747	-2.748
Amortizaciones	-6.187	-6.106	-6.121	-5.986	-5.929	-5.806	-5.886
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.851	1.829	1.830	1.826	1.824	1.824	1.721
Exceso de provisiones	31	0	0	0	0	0	0
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-1.762	0	0	0	0	0	0
Otros resultados	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-6.932	-1.026	-3.298	2.911	-1.774	-1.614	-1.698

El importe neto de la cifra de negocios prevé un crecimiento promedio en torno al 12% anual para el periodo 2021-2025 que se apoya, por un lado, en el crecimiento de las tasas de utilización (principalmente tasa del pasaje y en menor medida tasa del buque y de la mercancía en consonancia con el crecimiento del tráfico) y, por otro lado, en los ingresos derivados de concesiones (tasa de ocupación y tasa de actividad).

En relación con estos últimos, la suma de las tasas de ocupación y actividad (ingresos fijos) representará el 41% del importe neto de la cifra de negocios en 2022, con una tendencia alcista hasta 2025, año en que el porcentaje se situaría en el 45%.

Puertos del Estado solicitó información acerca de la evolución de los ingresos derivados de las tasas de ocupación de dominio Público y actividad (concesiones), manifestando la Autoridad Portuaria que las concesiones que generarán aumentos de dichos ingresos son para 2021 el uso hotelero del cargadero, y para 2022 el nuevo puerto deportivo.

Puertos del Estado informó a la Autoridad Portuaria de Melilla que las bonificaciones a la tasa de ocupación y de actividad contempladas en el RDL 26/2020 se extenderían probablemente hasta diciembre de 2021, a efectos de que se tuviera en cuenta en la previsión de cierre del año en curso.

INGRESOS DERIVADOS DE CONCESIONES 2020- 2025
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2020	Presupuesto 2021	Prev. Cierre 2021	Presupuesto 2022	Previsión 2023	Previsión 2024	Previsión 2025
Tasa de ocupación	1.676	1.968	1.676	2.077	2.587	2.587	2.587
Tasa de actividad	759	962	759	995	1.140	1.140	1.140
TOTAL ANUAL	2.435	2.930	2.435	3.071	3.726	3.726	3.726
Variación promedio 2021-2025							13,3%
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	45%	38%	45%	41%	46%	46%	45%
m2 concesionados	87.057	87.557	87.057	88.121	109.762	109.762	109.762
Variación promedio 2021-2025							6,5%
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	19,26	22,48	19,26	23,56	23,56	23,56	23,56
Variación promedio 2021-2025							5,6%

Tanto Puertos del Estado como la Autoridad Portuaria pusieron de relieve el hecho de tener sus ingresos claramente mermados por unas reducciones de tasas dirigidas a facilitar la movilidad de personas y el abastecimiento, comercio y actividad económica general de la Ciudad Autónoma. Sin estas reducciones la Autoridad Portuaria tendría una situación de viabilidad económica totalmente diferente incluso en el difícil contexto actual. Por otro lado, el mecanismo legal de compensación de estas reducciones a través del FCI, podría resultar no solo insuficiente, sino inconsistente pues se apoya en aportaciones de otras Autoridades Portuarias a través del citado Fondo por razones circunstanciales o coyunturales y no estructurales. En todo caso, se dejó clara la intención de la Autoridad Portuaria de continuar apoyándose en el FCI a corto plazo, mientras no se acometiera algún tipo de medida de reestructuración financiera de otra naturaleza. Para ello, se tomó nota de la reforma legal del propio mecanismo de funcionamiento del FCI ya comentada de la que se desprendería la posibilidad de aumentar las aportaciones regladas a la Autoridad Portuaria como compensación de las reducciones de tasas. Además, se acordó solicitar al Comité de Distribución de este Fondo, partidas adicionales apoyadas en una situación económica excepcional, tal como se ha comentado en el epígrafe relativo al programa de inversiones. Asimismo, se acordó trabajar con el equipo ministerial el problema estructural de la Autoridad Portuaria.

Del lado de los gastos, Puertos del Estado destacó el hecho de no haberse superado en 2021 el presupuesto aprobado en gastos de personal y otros gastos de explotación. La Autoridad Portuaria manifestó que estaba prevista una mayor reducción de los otros gastos de explotación derivada de la disminución de los gastos de marinería del puerto deportivo fruto de una futura modificación del contrato. En relación con los gastos de personal, la Autoridad Portuaria manifestó que tenían numerosas bajas de personal derivadas de problemas de estrés en determinadas áreas.

En cuanto a los gastos de publicidad, propaganda, relaciones públicas, asistencia a ferias, etc (dentro del epígrafe presupuestario "Otros servicios exteriores") y los de subvenciones, donaciones y legados otorgados (dentro del epígrafe presupuestario "Otros gastos de gestión corriente"), detallados en el Anexo V de este documento, Puertos del Estado destacó la reducción de estos gastos respecto 2021.

PRESUPUESTO DE CAPITAL

El cuadro de financiación pone de manifiesto la delicada situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria con unos recursos procedentes de las operaciones negativos desde el año 2020 y previsiblemente hasta 2025 y un nuevo endeudamiento a largo plazo en 2022 por 6,7 millones de euros para hacer frente a las tensiones de tesorería.

La Autoridad Portuaria informó sobre su compromiso de tratar de obtener nuevos orígenes, centrando sus esfuerzos comerciales en promover cruceros y embarcaciones deportivas. En este sentido se acordó realizar un contacto con Puertos del Estado para concretar la participación de Puertos del Estado en la Seatrade de Miami.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria manifestó que han realizado una consulta a la Dirección General de Tributos dado que ENDESA declara en la Autoridad Portuaria unos ingresos por importe de 19 millones de euros y sin embargo recibe de la CNMC entre 45 y 50 millones de euros. La Autoridad Portuaria entiende que los ingresos declarados por ENDESA para la liquidación de la tasa de actividad son por tanto incompletos al tener que contemplar los ingresos realizados por la CNMC lo cuál podría suponer unos nuevos ingresos para la Autoridad Portuaria.

En los cuadros siguientes se muestra la evolución del nuevo endeudamiento, así como del saldo de balance de las deudas a largo y a corto plazo de la Autoridad Portuaria de Melilla en el horizonte presupuestario de este plan de empresa.

Autoridad Portuaria de Melilla

ENDEUDAMIENTO 2020- 2025 (en miles de euros)

NUEVO ENDEUDAMIENTO A L/P(*)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2021/2024
PLAN EMPRESA 2021	0	0	0	0	0	0	0
PLAN EMPRESA 2022	1	0	6.700	0	0	0	6.700
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2022 - Plan Empresa 2021		0	6.700	0	0		6.700

(*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

SALDO DEUDAS(*) A L/P (EN BALANCE)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAN EMPRESA 2021	9.561	8.250	6.939	5.628	4.317	
PLAN EMPRESA 2022	9.530	8.186	13.005	11.120	9.231	7.347
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2022 - Plan Empresa 2021	-31	-64	6.066	5.492	4.914	

(*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

SALDO DEUDAS(*) A C/P (EN BALANCE)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PLAN EMPRESA 2021	1.311	2.900	6.890	10.319	15.582	
PLAN EMPRESA 2022	1.422	1.943	2.480	2.484	2.488	2.483
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2022 - Plan Empresa 2021	111	-957	-4.410	-7.835	-13.094	

(*) Incluye saldo de deudas con entidades de crédito y deudas con empresas del grupo y asociadas (incluyendo deudas por préstamos recibidos del FFATP)

Por último, en relación con el análisis económico-financiero a medio y largo plazo, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de nuevo compartieron como diagnóstico principal una situación excepcionalmente compleja, que se deriva, de diversos factores. Por un lado, tanto el puerto de Melilla como el puerto de Ceuta sufren una intensa presión migratoria que perjudica al puerto, en la medida en que, siendo uno de los puntos de comunicación con la península, se emplea

como vía de escape para una creciente inmigración ilegal. Esta circunstancia de carácter extraportuario hace que los puertos de Melilla y Ceuta se conviertan en una excepción en el sistema portuario, al tener que asumir volúmenes adicionales de inversión y gasto destinados al refuerzo de medidas extraordinarias de seguridad. Por otro lado, la decisión en 2018 por parte del gobierno de Marruecos de cerrar sus fronteras en Melilla y Ceuta ha supuesto para los respectivos puertos de interés general una sustancial pérdida de tráficos de mercancías con la consiguiente reducción de sus ingresos. Por último y para empeorar aún más la situación, en el año 2020, no se llevó a cabo operación paso del Estrecho (OPE), habida cuenta del cierre de fronteras con Marruecos con motivo de la pandemia mundial. Tampoco estaba prevista la realización de OPE en 2021. A este respecto, conviene tener presente que, una vez se dé por finalizada la pandemia, el Reino de Marruecos parece que va a continuar imponiendo las siguientes condiciones para reabrir las fronteras con Melilla y Ceuta:

- La eliminación del paso de mercancías documentadas o no (es decir, comercio documentado y atípico).
- La prohibición de realizar la OPE a través de los puertos de Ceuta y Melilla, trasvasándose esta operación a puertos marroquíes.

Esta situación de sustancial reducción de ingresos y de crecimiento apreciable de gastos, supone para la Autoridad Portuaria una pérdida de recursos generados, que amenaza con consolidarse en el tiempo, pasando a convertirse entonces en un grave problema estructural. Ambas partes coincidieron en destacar que los datos actuales ya están poniendo en evidencia esta amenaza.

Por último, a continuación, se reflejan las evoluciones del "EBITDA" y del "CASH FLOW" a lo largo del período de análisis de este Plan de Empresa 2022.

Autoridad Portuaria de Melilla

EVOLUCIÓN EBITDA Y CASH FLOW 2020- 2025
(en miles de euros)

INDICADOR	2020	2021	2022	2023	2024	2025
EBITDA	-834	993	7.071	2.330	2.368	2.466
CASH FLOW	-1.946	-3.198	-1.798	-343	-322	-210

2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

La Autoridad Portuaria de Melilla indica que los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía que propone para 2022 son los mismos que los aprobados ya en PGE-2021, así y en cumplimiento del artículo 166 del TRLPEMM, los coeficientes correctores a aplicar por la Autoridad Portuaria de Melilla en 2022 a las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía son los siguientes:

COEFICIENTES CORRECTORES - PLAN DE EMPRESA 2022

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Coefficiente corrector Tasa del buque	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Coefficiente corrector Tasa del pasaje	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Coefficiente corrector Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Rentabilidad media ajusta 3 últimos ejercicios						-4,16%

En el cuadro “Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según art. 157 y art 166 del TRLPEMM” que se incorpora junto con el cuadro de bonificaciones en el Anexo VI de este documento de Plan de Empresa 2022, se constata que los coeficientes propuestos están dentro de los límites legales.

Por su parte, la propuesta de rentabilidad anual objetivo resultante para la Autoridad Portuaria de Melilla para 2022, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del **-6,48%**.

3. BONIFICACIONES.

La Autoridad Portuaria incorporó en su Presupuesto 2020 una estimación de impacto económico de las bonificaciones a las tasas portuarias propuestas para este mismo ejercicio. Una vez cerrado el ejercicio 2020, corresponde recoger el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias, significando que las bonificaciones aplicadas en 2020 correspondieron a las bonificaciones aprobadas en el Ley de Presupuestos Generales de 2018 que se ha venido prorrogando hasta ese ejercicio. En el Anexo VI, se incorpora un cuadro que para cada una de las tasas portuarias afectadas para 2020 muestra de forma detallada el impacto económico estimado, el impacto económico real y, los límites conjuntos anuales de aplicación de la bonificación. Se desprende de los valores del cuadro que el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias aprobadas en el Plan de Empresa 2020 no ha superado los límites conjuntos establecidos en el Plan de Empresa.

Propuesta de bonificaciones a las tasas portuarias a aplicar en 2022.

Se procede también a acordar la propuesta de **Bonificaciones a las tasas portuarias** a aplicar en 2022 por la Autoridad Portuaria de Melilla sus condiciones de aplicación e impacto económico estimado.

En el Anexo VI de este documento de Plan de Empresa 2022 de la Autoridad Portuaria de Melilla se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2022 (art. 245.3 y 245.5 del TRLPEMM), así como el de Impacto económico estimado de tales bonificaciones y su memoria justificativa.

Los cambios acordados respecto a las bonificaciones vigentes en 2021 son:

BONIFICACIONES DEL ART. 245.3

Nueva bonificación al tráfico de “buques ropax con escalas superiores a 24 horas”. Se establece una bonificación del 40% a la tasa del buque a partir de la primera escala con la condición de que la línea que realiza el servicio marítimo regular al que pertenezcan los buques supere las 52 escalas anuales con estancia superior a 24 horas.

3. DIMENSIÓN AMBIENTAL

1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.

El artículo 55.1 del TRLPEMM, establece que, entre los contenidos del Plan de Empresa, han de figurar los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto. Asimismo, el citado texto legal en su art. 55.4 establece que los proyectos de los planes de empresa de las autoridades portuarias irán acompañados por una memoria de sostenibilidad, la cual se llevará a cabo de acuerdo con la metodología que, a tal fin, elabore Puertos del Estado, previa audiencia y participación de las Autoridades Portuarias.

La dimensión ambiental tiene por objeto analizar las iniciativas de protección y mejora ambiental promovidas por la Autoridad Portuaria, dirigidas a conocer mejor el entorno natural, las fuentes de riesgo ambiental y la mitigación de los impactos generados tanto por la actividad desarrollada por la Autoridad Portuaria, como por el conjunto del puerto.

La Autoridad Portuaria resalta en este apartado los objetivos y principales indicadores de la mencionada dimensión proyectados a 2021 y 2022. Además, en las fichas siguientes se ha incorporado la columna “ESTADO 2020”, al objeto de que con su comparación con la de “META 2020”, permita llevar a cabo una valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas y principales retos planteados, y que, de manera sucinta, expone la Autoridad Portuaria de Melilla en cada uno de sus objetivos. Se adjunta como Anexo VII las tablas elaboradas por la Autoridad Portuaria con los indicadores para cada uno de los objetivos.

Puertos del Estado agradeció a la Autoridad Portuaria su esfuerzo por la preservación ambiental y la cumplimentación de la ficha clara y completa, con muy buena descripción de las iniciativas en marcha.

No obstante, se hicieron los siguientes comentarios:

En referencia al objetivo OB_8: *reducir la presión de la actividad de los operadores portuarios sobre la calidad del agua*, la Autoridad Portuaria indica en la información facilitada que el 40% de la zona de servicio terrestre (con instalaciones) cuenta con red de saneamiento conectada a colector municipal o a una EDAR y que el 60% restante de la superficie cuenta con pozos drenantes, de manera que es el 100% de las aguas residuales las que son tratadas por medio de algún proceso de saneamiento.

A continuación, se hicieron una serie de observaciones generales:

De un lado en relación con la Planificación Hidrológica, Puertos del Estado recordó la importancia de incluir una ficha 4.7 en los Planes Hidrológicos, para aquellas obras que, por sus características, puedan dificultar la consecución del buen potencial ecológico de la masa de agua portuaria; muy especialmente, las obras supongan una nueva alteración hidro-morfológica que reduzca la capacidad de renovación de la masa de agua. En este sentido se solicitó a la Autoridad Portuaria que procediera a contactar con la oficina de Planificación Hidrológica del Guadalquivir.

Por otro último en relación con las emergencias por contaminación marina: Puertos del Estado recordó la conveniencia de que las instalaciones que manipulen hidrocarburos, y otras sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, dispongan de Planes Interiores Marítimos actualizados. Se solicitó a la Autoridad Portuaria que se comparta con Puertos del Estado la programación de simulacros que se realicen con motivo de los PIM y los resultados de los simulacros realizados.

La Memoria de Sostenibilidad 2020 de la Autoridad Portuaria de Melilla se adjunta en el Anexo VII de este documento. La memoria de sostenibilidad complementa al plan de empresa, ampliando la información actual de dicho plan, y proporciona un esquema útil, y lo más accesible posible, para el análisis del conjunto del desarrollo sostenible, aportando elementos para la mejora de la gestión de la Autoridad Portuaria en las dimensiones económica, ambiental, social e institucional.

4. DIMENSIÓN SOCIAL

SECCIÓN 1ª

1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN.

La Autoridad Portuaria de Melilla dispone de plan de autoprotección (en adelante PAU), adaptado al convenio suscrito entre la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado.

Puertos del Estado trasladó una felicitación para el personal de protección y autoprotección de la Autoridad Portuaria. En este sentido, la Autoridad Portuaria manifestó que el PAU estaba actualizado y que preveían elevar su aprobación provisional al Consejo de Administración siguiente a las reuniones de Plan de Empresa.

En relación con las evaluaciones y planes de protección de las instalaciones portuarias (EPIP y PPIP) Puertos del Estado toma nota que no tienen incidencias y que, además, se prevé la realización de auditorías e inspecciones en las instalaciones portuarias.

Se adjunta como Anexo VIII los cuadros finalmente aportados por la Autoridad Portuaria con el estado de los planes de Autoprotección y evaluaciones y planes de protección tanto de las instalaciones portuarias como del puerto.

2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD.

Las ayudas a la navegación requieren de una labor de supervisión y renovación, en su caso, de dispositivos, conforme a modernos estándares comunes y sujetos a un programa de control de calidad en remoto dotado de inteligencia, que permita optimizar su mantenimiento con economía de escala. El control de calidad debe ser abierto y transparente, y estar dotado de un mecanismo de medida de la percepción emanada desde el público objetivo de las ayudas a la navegación – prestadores y navegantes –. La meta es lograr de este público objetivo una valoración óptima acerca de la excelencia y transparencia en la prestación del servicio.

Por su parte, no hay duda del atractivo que ejercen los faros sobre una parte sustancial de la ciudadanía, ya sea por su legado histórico, el entorno natural que los rodea, o la imagen romántica que desprende. Ante lo cual, interesa desplegar en ellos usos complementarios de carácter cultural, social, científico o turístico en faros, de cara a acercarlos a las personas y colectivos interesados. Caben en ellos visitas abiertas, eventos, restauración, exposiciones, avistamiento de aves o de fauna marina, interpretación técnico-histórica e incluso el alojamiento turístico.

Con el objetivo de hacerse eco de la relevancia de esta materia, se ha incluido en el plan de empresa una serie de indicadores que permiten monitorizar las acciones previstas para mejorar las prestaciones de las ayudas a la navegación que tiene encomendadas la Autoridad Portuaria, así como los usos complementarios previstos. Se adjunta como Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (II)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a esta temática.

En la actualidad la Autoridad Portuaria de Melilla, aunque prevé usos complementarios no tiene previsto usos hoteleros en sus instalaciones. De momento no dispone de un plan integral de

renovación, modernización, mantenimiento y control de los sistemas de ayudas a la navegación, aunque ha propuesto una fecha de aprobación, dentro del segundo semestre del año 2023.

Tiene previsto realizar una renovación integral de los equipos y aumentar ligeramente, dada la situación financiera de la Autoridad Portuaria ya comentada, tanto los gastos de personal como los otros gastos de explotación asociados a las ayudas a la Navegación.

Por otro lado, de cara a resolver los asuntos que vinculan al puerto con su ciudad, interesa evaluar el tipo y grado de relación entre ambos. Se recuerda a este respecto que, desde un punto de vista físico, en España se han lanzado operaciones urbanísticas de gran interés para promover la integración puerto-ciudad, sobre todo, en espacios con fuerte centralidad urbana, pero las soluciones encontradas para la ordenación espacial revelan una apreciable heterogeneidad en cuanto a criterios de estética, funcionalidad y viabilidad. Además, se observan situaciones de descoordinación en relación con el amplio abanico de redes e instalaciones municipales que atraviesan cada puerto, hasta el punto de no tener a veces solución de continuidad. Por último, la visibilización del puerto suele ser insuficiente hasta el punto de desconocerse por parte del común de los ciudadanos. Es preciso fijar un foro permanente de comunicación y acuerdos puerto-ciudad que aborde, desde un plano técnico, la integración plena de espacios portuarios abiertos al ciudadano, y que asegure la funcionalidad de los servicios, la movilidad y la transición hacia una inteligencia digital compartida.

En este sentido y con el objetivo de potenciar el nivel de avances en materia de puerto-ciudad se han incluido en el plan de empresa una serie de indicadores que planteen tanto el estado en que se encuentran en cada Autoridad Portuaria como la evolución estimada. Se adjunta también dentro del Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (II)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a diversos indicadores que permiten conocer el estado de situación en esta materia.

En materia de relación Puerto Ciudad, aunque no existe un foro permanente Puerto Ciudad estaba prevista su creación en julio de 2021.

Además, la Autoridad Portuaria de Melilla informó que, aunque no existe un estudio de impacto socioeconómico del Puerto, prevén realizar un estudio de impacto en 2023. La valoración media del puerto por parte de los ciudadanos es “media”.

SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO

Acorde con el nuevo Marco Estratégico, el presente plan de empresa 2022 añade los siguientes indicadores relacionados con objetivos de extensión y renovación, inclusividad e igualdad, comunicación, ética y cumplimiento corporativo:

- Indicadores de plantilla media en 2020 y la previsión para 2025.
- % de hombres y mujeres tanto dentro como fuera de convenio. (Tanto el actual como la previsión a 2025)
- Retribuciones medias asignadas tanto dentro como fuera de convenio.
- Si se dispone de un plan de igualdad y la fecha de aprobación.

- Respecto a la accesibilidad conocer si existe un plan de accesibilidad universal y si están implantadas las medidas de accesibilidad.
- Personal contratado con diversidad funcional tanto dentro como fuera de convenio.
- Respecto a la Comunicación, conocer si existe un plan de Comunicación y si existen herramientas implantadas que fomenten el trabajo en equipo.
- Otros indicadores como si hay aprobado un plan de formación, el número de acciones formativas y el número de empleados que han participado.
- Por último, si hay aprobación de un Código Ético y un Código de Conducta, en el que tengan cabida, entre otras materias, la preserva de los derechos humanos, el respeto a las personas, conductas no discriminatorias relativas a la contratación de personas, obras o servicios, gestión de recursos, prácticas anticorrupción, lealtad a la empresa, integridad, confidencialidad y la responsabilidad en las relaciones tanto con el resto de la Administración como con terceros. A mayores, se solicita que la Autoridad Portuaria indique si dispone de un modelo de Cumplimiento Corporativo (*'Corporate Compliance'*), que controle el cumplimiento de la normativa vigente y en particular de las reglas incorporadas en el Código Ético. Con este tipo de modelo se contribuye a evitar o paliar los efectos de alguna infracción legal, así como a impulsar una conducta ética en el seno de todos los organismos portuarios.

A este respecto, la Autoridad Portuaria informó que todavía no tenía aprobado un plan de accesibilidad universal, pero que se encontraba implantando acciones al respecto.

Puertos del Estado agradeció la consignación de la información solicita que se adjunta como Anexo IX el cuadro (Dimensión social Indicadores (I)) aportado por la Autoridad Portuaria en referencia a los indicadores mencionados.

SECCIÓN 3ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH

En referencia a los **recursos humanos y la ampliación de plantillas**, Puertos del Estado informa que actualmente, por Ley no es posible acudir a una oferta de Empleo público superior a la tasa de reposición. Para poder aumentar las incorporaciones de personal existe la ventana que va a generar la aprobación de nuevo marco estratégico dado que excepcionalmente, los Ministerios de Hacienda y de Política Territorial y Función Pública, a través de las Secretarías de Estado de Presupuestos y Gastos y de Política Territorial y Función Pública, pueden autorizar, por encima del límite de la tasa de reposición, en el caso que las contrataciones resulten necesarias para dar cumplimiento a aquellos instrumentos de planificación estratégica que sean aprobados por el MITMA y que hayan sido informados favorablemente por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

No obstante, se informa que, con la redacción actual de la ley, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado no pueden incorporar nuevo personal asociado a la publicación del marco estratégico dado que exclusivamente incluye a las sociedades mercantiles públicas y las entidades públicas empresariales. Para ello Puertos del Estado informa que ha elevado una propuesta normativa a incluir en los Presupuestos Generales del Estado que incluya al sistema portuario en tal excepcionalidad.

Oferta Pública de Empleo

A fecha de la reunión -22 de julio de 2021- desde **RRHH** de PdE se informó que la **Oferta de Empleo Público 2021 (OEP) aún no estaba aprobada**.

En cuanto a **los temporales**, se informó que la cuantía consignada aún no estaba cerrada (se trata de la asignación del 80%) y por tanto se indicó a la Autoridad Portuaria de Melilla que de tener mayor necesidad de efectivos lo manifestara. Además, se informó desde Puertos del Estado que se habían remitido las cartas para los **retrasos del 2019 y 2020**.

Una vez se ha producido la aprobación de la Oferta de Empleo Público y tras analizar las necesidades manifestadas por cada Autoridad Portuaria, así como la evolución de los indicadores de situación y la tasa de reposición se ha llevado a cabo la asignación de personal de nuevo ingreso.

Puertos del Estado ha informado a la Autoridad Portuaria de la base de análisis para el referido reparto, así como el “peso” porcentual de cada ítem para la asignación, que han sido los siguientes:

- Crecimiento de tráfico en el último quinquenio (2016-2020), proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Ratio de toneladas de tráfico (valores 2020) por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.

- Ratio del resultado de explotación por persona por encima de la media, de forma proporcional al número de efectivos. Su evaluación asigna aproximadamente un 6,25% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Asignación como consecuencia de las bajas producidas en el ejercicio anterior (criterio vinculado a la tasa de reposición). Su evaluación asigna aproximadamente un 60,00% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.
- Criterio de reequilibrio mediante la observación de otros parámetros designados por la presidencia de Puertos del Estado. Su evaluación asigna aproximadamente un 15,00% del total de plazas autorizadas para conjunto del sistema portuario.

En consecuencia, tras dicho análisis relativo a los criterios de tráfico, económicos, tasas de reposición y reequilibrio entre Autoridades Portuarias, se procede a la asignación de 4 efectivos a la Autoridad Portuaria de Melilla para la cobertura de plazas de personal laboral fijo mediante la oportuna oferta de empleo público correspondiente al año 2021.

Al margen de la OEP de fijos descrita en el párrafo anterior, una vez finalizadas las reuniones de planes de empresa y valoradas todas las necesidades, para cubrir las necesidades coyunturales se autoriza una asignación de 8 temporales.

Estructura de personal

Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierre y previsiones)				
	Cierre 31/12/2020		Previsión Cierre 31/12/2021	
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos
Altos Cargos				
Presidencia y Dirección	2	2	2	2
Fuera de Convenio				
Subdirecciones	0	0	0	0
Jefaturas de Área	0	0	0	0
Jefaturas de Departamento	4	3	4	3
Jefaturas de División	7	7	7	7
Jefaturas de Unidad	2	2	2	2
Secretarías FC	1	1	1	1
Subtotal F.C.	14	13	14	13
TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.	16	15	16	15

Nº de efectivos de personal incluido en convenio (cierre y previsiones)			
Grupo	Categoría	Cierre 31/12/2020	Previsión Cierre 31/12/2021
Grupo II	Banda I Responsables	9	9
	Banda II Técnicos	17	16
Grupo III	Banda I Jefes de Equipo	12	12
	Banda II Policía Portuaria, Administrativos y Oficiales	14	24
	Banda III Servicio Soporte	1	1
	TOTAL	53	62
Cierre 2019 = 55			
ALTAS			
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO D.C.*		1	10
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO F.C.			
OTRAS ALTAS D.C.			
OTRAS ALTAS F.C.			
TOTAL:		1	10
Notas: → * Sólo se utiliza una plaza en 2020			
BAJAS			
JUBILACIONES D.C.		2	1
JUBILACIONES F.C.			
OTRAS BAJAS D.C.		1	
OTRAS BAJAS F.C.		1	
TOTAL:		4	1
Presup. de masa salarial autorizada para 2020 (€) (3)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	15	612.952,38	166.542,19
D.Convenio (*)	55	1.234.538,88	236.154,29
Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2021 (€) (3) y (4)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	15	618.468,95	168.041,07
D.Convenio (*)	53	1.200.353,38	229.614,96
(*) Efectivos a 1 de enero		LPGE	0,90%

Plantilla a efectos presupuestarios				
Plan de Empresa 2022	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Proyecto presupuesto 2022	2023
Plantilla total	97	97	96	96
Plantilla media (5)	100,31	96,94	96,00	96,00

Desglose plantilla		Cierre 2020	Previsión Cierre 2021
Efectivos reales		2	2
Altos Cargos		2	2
Fijos	Fuera convenio	11	11
	De convenio	53	62
TOTALES FJOS		66	75
Temporales de oferta de empleo público	Fuera convenio	0	0
	De convenio	8	8
Otros Temporales (1)	Fuera convenio	2	2
	De convenio	21	12
TOTALES TEMPORALES		31	22
Raleado con cargo a OEP (25% jornada) (2)			
		Cierre 2020	Previsión cierre 2021

Notas:

(1) Los relevados no se incluirán siempre que entre el relevado y el relevista no supongan más del 100% de la jornada y se computará como uno fijo. Debe incluir interinos, indefinidos no fijos y contratos en vigor de ejercicios anteriores.

(2) Al computar el 25%, cada 4 efectivos computa como UNO, permite incluir decimales (0,25; 0,50; 0,75)

(3) En la masa salarial solicitada se incluirá el porcentaje aprobado en la LPGE del ejercicio.

(4) Las masas de Fuera de Convenio se computarán según estructura autorizada

(5) Se cumplimentará directamente por la Autoridad Portuaria

5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN

Para la valoración de la gestión de las Autoridades Portuarias en el ejercicio cerrado, es decir, en el año 2020, Puertos del Estado ha identificado una serie de parámetros que sirven adicionalmente para evaluar el desempeño de los respectivos gestores en dicho ejercicio cerrado. Tales parámetros se presentan en los apartados siguientes:

1. OBJETIVOS OPERATIVOS.

Respecto a los Objetivos de Nivel 1 acordados para el año 2020 en el anterior Plan de Empresa, el cumplimiento de los mismos por parte de la Autoridad Portuaria de Melilla ha sido el reflejado en los cuadros de cumplimientos de los objetivos operativos de nivel 1 del año 2020, indicando el estado de avance y en caso de encontrarse en curso con la indicación del % de ejecución incluidos en el Anexo X.

De acuerdo con los mismos principios y objetivos generales anteriormente expuestos en esta Memoria de Plan de Empresa 2021, se han acordado una serie de objetivos de máxima relevancia (nivel 1), que van a servir de base para llevar a cabo el análisis de cumplimiento y evolución en el tiempo de los principales hitos a efectuar en el período objeto de referencia (2021/2022). Se incluyen como continuación del Anexo X.

Se acordó incorporar un nuevo objetivo de nivel 1 en el año 2022 relacionado con una acción destinada a aumentar los ingresos y contener gasto en línea con la situación económica excepcional que sufre y a efectos de dar soporte con ello a la recepción de las correspondientes partidas del FCI.

2. RATIOS DE GESTIÓN 2020/2025.

El art.55.1 del TRLPEMM establece que, entre los contenidos del Plan de Empresa, han de figurar la evolución de las ratios de gestión de la Autoridad Portuaria. Por ello, a continuación, figura una batería de indicadores de gestión de la Autoridad Portuaria de Melilla. Se incluyen como Anexo XI.

ANEXOS.

ANEXO I. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)

✓ DAFO

AMENAZAS				OPORTUNIDADES		
	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22
A.1	Consolidación del cierre de la frontera con Marruecos.	↓	↓	o.1 Nuevo marco de ayudas europeas.	↔	↑
A.2	Incertidumbre frente a decisiones externas en el tráfico de pasajeros.	↓	↓	o.2 Desempeño destacado en materia de Protección y Seguridad, respecto de alternativas portuarias próximas.	↓	↔
A.3	Crisis con Marruecos.	↓	↓	o.3 Externalización de líneas de negocios de baja rentabilidad.	↓	↓
A.4	Competencia: - Nuevas líneas Europa/Marruecos. - Conexión ferroviaria del puerto de Nador. - OSP's y evolución oferta aérea.	N	↓	o.4 Fidelización y captación tráficos (ROPAX, LO-LO)	↓	↓
A.5	Régimen Económico, Fiscal, Aduanero y para-Aduanero, de la ciudad de Melilla carente de actualización.	↓	↓	o.5 Desarrollo económico del entorno	↓	↓
A.6	COVID-19	N	↑	o.6 Limitaciones técnicas en el Puerto de Nador	↓	↓
A.7	Persistencia de la presión por la inmigración ilegal con insuficiencia de dotación de medios humanos y materiales para su contención	↓	↔	o.7 Reconversión del modelo económico a nuevos tráficos no ligados al comercio con Marruecos	↓	↔
A.8	Amenazas terroristas físicas y cibernéticas	↔	↓			

↑: Mejora; ↓: Empeora; ↔: Se mantiene; N: De nueva aparición

ANÁLISIS DE LA EMPRESA

DEBILIDADES				FORTALEZAS			
	DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22		DESCRIPCIÓN	PE 21	PE 22
D.1	Limitación de suelo.			F.1	Alto grado de implantación de normativa europea en Protección, Emergencias, Medioambiente y Calidad, respecto de alternativas portuarias próximas.		
D.2	Necesidad de aplicar importantes recursos materiales y humanos en materia de Protección y Seguridad por las especiales condiciones de contorno existente en el Puerto de Melilla.			F.2	El Puerto de Melilla es un actor clave tanto en la atención del tráfico de pasajeros, declarado de Interés General, como en el suministro a la Ciudad.		
D.3	Escasa capacidad de maniobra respecto de la generación de ingresos.			F.3	Buena interacción Puerto Ciudad.		
D.4	Falta de recursos económicos y humanos para hacer frente a los crecientes requerimientos burocráticos y de difícil planificación. Inseguridad jurídica.			F.4	Nuevas Tecnologías en la Comunidad Portuaria.		
D.5	Incertidumbre en la viabilidad económica de los servicios portuarios.			F.5	Participación iniciativa privada en la gestión de los servicios portuarios.		
D.6	Limitación a la hora de ejecutar obras por presencia de Patella Ferruginea.			F.6	Agilidad y solvencia para abordar proyectos innovadores		
D.7	Incapacidad para hacer frente a inversiones para adaptarse a la nueva situación económica						
D.8	Inadecuación de mecanismo FCI a necesidades reales AP						

: Mejora;
 : Empeora;
 : Se mantiene;
 N : De nueva aparición

ANEXO II. PLANIFICACIÓN Y SERVICIOS PORTUARIOS

- ✓ Instrumentos de planificación portuaria.
- ✓ Instrumentos de ordenación del dominio público.
- ✓ Valoración de terrenos y aguas del puerto.
- ✓ Servicios portuarios.

PLANIFICACIÓN

PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

PUERTO	Fecha aprobación Plan vigente	¿Está en tramitación un nuevo Plan o hay previsión de iniciar uno a corto plazo?	Estado de la tramitación en curso
MELILLA	26-04-16	NO	

OBSERVACIONES EN RELACIÓN CON PLANES DIRECTORES DE INFRAESTRUCTURAS EN TRAMITACIÓN

--

PLAN ESTRATÉGICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA	Fecha aprobación Plan vigente	¿Está en tramitación un nuevo Plan?	Estado de la nueva tramitación
MELILLA	25-06-12		

OBSERVACIONES AL PLAN ESTRATÉGICO EN TRAMITACIÓN

FUE APROBADO POR CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON FECHA 7 DE MARZO DE 2006. LA ACTUALIZACIÓN SE APROBÓ POR CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN EL 25 DE JUNIO DE 2012. CUANDO DISPONGA DE DIA FAVORABLE DE LA AMPLIACIÓN, LA AUTORIDAD PORTUARIA PROCEDERÁ A LA ACTUALIZACIÓN DE ALGUNA DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS.

ORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS

PUEP/DEUP EN VIGOR

PUERTO:	Tipo (PUEP/DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Fecha aprobación	Descripción básica
MELILLA	DEUP	09/03/2016	POR ORDEN FOM/37/2016 DE 9 DE MARZO, SE APROBÓ MODIFICACIÓN SUSTANCIAL DE LA DEUP DEL PUERTO DE MELILLA. BOE 22-03-2016.

(1) En blanco: no hay PUEP o DEUP vigente

DEUP EN TRAMITACIÓN

PUERTO:	Tipo (DEUP/Modif sustancial o no sustancial)	Estado de la tramitación	Descripción básica / observaciones
MELILLA	Modificación sustancial	En redacción	Introducción de usos puerto-ciudad en playas y urbanización de la estación marítima.

OBSERVACIONES DE LOS DEUP EN TRAMITACIÓN

--

VALORACIÓN DE TERRENOS

VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DE LOS PUERTOS

PUERTO	Fecha aprobación última valoración en vigor Publicación BOE	¿En revisión?	Situación actual
MELILLA	BOE Nº282 DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2018	NO	

OBSERVACIONES A LA VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DE LOS PUERTOS

ANEXO III. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO 2022
(miles de toneladas)

MERCANCÍAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2020	2021		Presupuesto 2022	2023	2024	2025
		Aprobado PE 2021	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	65	53	65	77	80	82	86
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	42	32	42	45	44	44	44
3.- Gasoil	14	13	14	22	25	27	31
4.- Gasolina	6	4	6	6	7	7	7
6.- Otros productos petrolíferos	-	1	-	1	1	1	1
7.- Gases energéticos del petróleo	2	2	2	2	2	2	2
12.- Carbón y coque de petróleo	-	-	-	-	-	-	-
35.- Gas natural	-	-	-	-	-	-	-
51.- Biocombustibles	1	1	1	1	1	1	1
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	4	6	7	7	7	8	8
8.- Mineral de hierro	1	2	3	3	3	3	3
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	-	-	-	-	-	-	-
13.- Productos siderúrgicos	3	3	4	4	4	4	4
36.- Otros productos metalúrgicos	-	1	-	-	-	1	1
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	44	4	5	26	14	4	4
25.- Sal común	1	1	1	1	1	1	1
52.- Otros minerales no metálicos	43	3	4	25	13	3	3
GRUPO ABONOS	-	-	-	-	-	-	-
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	23	16	12	17	18	20	22
17.- Productos químicos	23	16	12	17	18	20	22
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	45	27	56	68	72	75	83
5.- Asfalto	-	-	-	-	-	-	-
18.- Cemento y clinker	18	13	44	50	52	52	58
20.- Materiales de construcción elaborados	27	14	12	18	20	23	25
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	126	144	117	150	158	165	166
21.- Cereales y sus harinas	6	11	6	11	11	12	12
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	19	17	17	19	20	21	21
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	35	44	33	40	42	44	46
27.- Conservas	6	10	8	10	11	13	15
28.- Tabaco, cacao, café y especias	4	5	5	5	5	6	6
29.- Aceites y grasas	3	5	3	4	5	5	5
30.- Otros productos alimenticios	49	48	40	55	59	59	56
33.- Pescado congelado y refrigerado	3	2	3	4	3	3	3
37.- Piensos y forrajes	1	2	2	2	2	2	2
GRUPO OTRAS MERCANCÍAS	46	47	48	51	53	55	58
19.- Maderas y corcho	1	1	2	2	2	2	2
26.- Papel y pasta	1	2	2	2	2	2	2
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	10	8	8	9	9	9	10
34.- Resto de mercancías	34	36	36	38	40	42	44
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	268	371	322	361	366	372	375
32.- Automóviles y sus piezas	4	9	4	6	8	10	10
38.- Taras de equipamiento ro-ro	241	332	300	336	339	342	344
39.- Tara contenedores	23	30	18	19	19	20	21
TOTAL MERCANCÍAS SEGÚN SU NATURALEZA	621	668	632	757	768	781	802

ANEXO IV. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

- ✓ Plan de inversiones 2021/2025.
- ✓ Previsión de inversión ajena 2021/2025.
- ✓ Planos programación de inversiones.
- ✓ Principales actuaciones de infraestructuras para la mejora de la accesibilidad terrestre.

PLAN DE INVERSIONES 2021-2025

DEVENGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

* Código de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2019	Real 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes
1800		ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS			2021	2024	13.780	0	0	50	250	6.483	6.997	0	0
	ML1G2002	Proyecto Atraque			2021	2022	300			50	250				
		Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras (1)	O		2023	2024	13.480					6.483	6.997		
1801		DIQUE DE ABRIGO			2025	2026	810	0	0	0	0	0	0	385	425
	ML1A2001	Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo	ANE		2025	2026	810							385	425
1803		DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES			2017	2023	2.537	251	0	270	1.000	1.016	0	0	0
	ML1E1002	Pavimentación Dársena Embarcaciones Menores	F3,FCI		2017	2021	521	251		270					
	ML1A4003	Ampliación de la Marina Seca de la DEM (2)	O		2022	2023	2.016				1.000	1.016			
1805		TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS RO-RO			2017	2026	3.016	2.320	257	0	0	0	0	200	239
	ML1E1003	Habilitación Aparcamientos Terminal de Pasajeros	F3,FCI		2017	2018	967	967							
	ML1A4006	Tacón Muelle NE III			2017	2020	1.610	1.353	257						
	ML1B3003	Conexión eléctrica Muelles Ribera I y Ribera II			2025	2025	439							200	239
1804		REHABILITACIONES Y REMODELACIONES			2012	2025	2.788	1.291	57	730	410	0	0	300	0
	ML1B2003	Habilitación y Mejora de Instalaciones Náutico-deportivas	FCI		2012	2025	1.850	1.218	32	270	30			300	
	ML1C1002	Rehabilitación Tinglado N° 5	F3,FCI		2019	2022	878	13	25	460	380				
	ML1E9001	Rehabilitación puertas Cargadero Mineral	3,FCI,ANE		2019	2019	60	60							
1806		SEÑALES MARÍTIMAS			2017	2025	400	67	0	100	81	71	31	50	0
	ML1G1001	Mejora Señales Marítimas			2017	2025	400	67		100	81	71	31	50	
1807		AMPLIACIÓN EXTERIOR DEL PUERTO			2006	2021	2.296	2.208	0	88	0	0	0	0	0
	ML1A4001	Estudios Previos	F3,FCI		2006	2017	1.481	1.481							
	ML1A4002	Proyecto y Estudios Ambientales			2017	2021	815	727		88					
1808		INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN			2017	2025	3.379	1.879	332	250	330	288	100	200	0
	ML1B9003	Implantación de Instalaciones Protección	ANE		2017	2025	3.015	1.515	332	250	330	288	100	200	
	ML1C1001	Tinglado N° 8			2018	2018	364	364							
1809		DÁRSENA COMERCIAL			2015	2025	1.682	1.107	175	0	0	0	0	400	0
	ML1D2002	Adquisiciones e inst. de equipos elevadores			2025	2025	400							400	
	ML1G3001	Habilitación Instalac. Port. para grúa portacontenedores			2015	2020	1.282	1.107	175						
1813		ACTUACIONES SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			2017	2025	778	75	0	38	385	0	230	50	0
	ML1G3002	Inversiones en Eficiencia Energética y Agua			2017	2025	163	75		8			30	50	
	ML1B3002	Conexión eléctrica para vehículos	F3		2021	2022	415			30	385				
	ML1H2001	Equipo Anticontaminación Marítima			2024	2024	200						200		
SUBTOTAL							31.466	9.198	821	1.526	2.456	7.858	7.358	1.585	664

* Código de 4 dígitos que aparece en la versión en pagos del Plan de Inversiones 20/24

(1) Vinculada a la obtención de orígenes y a la tramitación de la correspondiente concesión

(2) Sujeto a financiación parcial autonómica

PLAN DE INVERSIONES 2021-2025

DEVENGOS (Miles de Euros)

Hoja 2 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2019	Real 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes
Suma anterior:							31.466	9.198	821	1.526	2.456	7.858	7.358	1.585	664
1811		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2010	2025	10.075	2.537	299	827	1.464	1.095	1.090	2.763	0
	ML1H9002	1,5% Cultural			2017	2025	212	34			23	155			
	ML1H9003	I+D+I			2016	2025	414	154		20	40	100	50	50	
	ML1C9002	PIF			2010	2025	560	35						525	
	ML1G5001	Equipos informáticos	F3		2017	2025	826	141	5	50	480	50	50	50	
	ML1G4001	Liquidaciones y revisiones de precios			2017	2025	1.729	181					200	1.348	
	ML1G3003	Mejora Accesibilidad	F3		2020	2025	396		8	127	171	30	30	30	
	ML1G2001	Asistencias Técnicas			2018	2025	1.664	268	146	210	260	260	260	260	
	ML1H9001	Otras inversiones	FCI		2017	2025	4.274	1.724	140	420	490	500	500	500	
6918		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR (3)			2021	2023	614	0	0	44	370	200	0	0	0
	MLB3002	Conexión eléctrica para vehículos	MMR		2023	2023	70					70			
	MLG3002	Inversiones en eficiencia energética y agua	MMR		2021	2023	244			44	70	130			
	ML1B3008	Cold ironing	MMR		2022	2022	200				200				
	ML1D3002	Vehículos eléctricos	MMR		2022	2022	100				100				
1812		INMOVILIZADO INTANGIBLE					1.196	222	70	254	350	100	100	100	0
	ML1I19001	Otro inmovilizado inmaterial	F3		2017	2025	1.196	222	70	254	350	100	100	100	
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							43.351	11.957	1.190	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448	664

(3) Fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Codigo de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Ampliación Muelle Sur	1.489
	Adelantamiento Muelle NE I	6.715
	Ampliación Puerto de Melilla	296.288

PLAN DE INVERSIONES 2021-2025

PAGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

* Código de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. (*)	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2019	Real 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes
1800		ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS			2021	2025	13.780	0	0	5	253	5.442	6.913	1.167	0
	ML1G2002	Proyecto Atraque			2021	2023	300			5	253	42			
		Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras (1)	O		2023	2025	13.480					5.400	6.913	1.167	
1801		DIQUE DE ABRIGO			2025	2026	810	0	0	0	0	0	0	320	490
	ML1A2001	Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo	ANE		2025	2026	810							320	490
1803		DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES			2017	2023	2.537	251	0	23	1.081	1.013	170	0	0
	ML1E1002	Pavimentación Dársena Embarcaciones Menores	F3,FCI		2017	2022	521	251		23	248				
	ML1A4003	Ampliación de la Marina Seca de la DEM (2)	O		2022	2024	2.016				833	1.013	170		
1805		TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS RO-RO			2017	2026	3.016	2.312	8	257	0	0	0	166	273
	ML1E1003	Habilitación Aparcamientos Terminal de Pasajeros	F3,FCI		2017	2018	967	967							
	ML1A4006	Tacón Muelle NE III			2017	2021	1.610	1.345	8	257					
	ML1B3003	Conexión eléctrica Muelles Ribera I y Ribera II			2025	2026	439							166	273
1804		REHABILITACIONES Y REMODELACIONES			2012	2026	2.788	1.218	112	626	463	69	0	250	50
	ML1B2003	Habilitación y Mejora de Instalaciones Náutico-deportivas	FCI		2012	2026	1.850	1.218	14	243	70	5		250	50
	ML1C1002	Rehabilitación Tinglado N° 5	F3,FCI		2019	2023	878		38	383	393	64			
	ML1E9001	Rehabilitación puertas Cargadero Mineral	3,FCI,ANE		2020	2020	60		60						
1806		SEÑALES MARÍTIMAS			2017	2025	400	67	0	100	67	73	37	47	9
	ML1G1001	Mejora Señales Marítimas			2017	2025	400	67		100	67	73	37	47	9
1807		AMPLIACIÓN EXTERIOR DEL PUERTO			2006	2021	2.296	2.123	85	88	0	0	0	0	0
	ML1A4001	Estudios Previos	F3,FCI		2006	2017	1.481	1.481							
	ML1A4002	Proyecto y Estudios Ambientales			2017	2021	815	642	85	88					
1808		INSTALACIONES DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN			2017	2026	3.379	1.826	344	248	318	295	131	183	34
	ML1B9003	Implantación de Instalaciones Protección	ANE		2017	2026	3.015	1.462	344	248	318	295	131	183	34
	ML1C1001	Tinglado N° 8			2018	2018	364	364							
1809		DÁRSENA COMERCIAL			2015	2026	1.682	1.107	175	0	0	0	0	333	67
	ML1D2002	Adquisiciones e inst. de equipos elevadores			2025	2026	400							333	67
	ML1G3001	Habilitación Instalac. Port. para grúa portacontenedores			2015	2020	1.282	1.107	175						
1813		ACTUACIONES SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			2017	2025	778	75	0	32	326	65	191	80	9
	ML1G3002	Inversiones en Eficiencia Energética y Agua			2017	2025	163	75		7	1		25	46	9
	ML1B3002	Conexión eléctrica para vehículos	F3		2021	2022	415			25	325	65			
	ML1H2001	Equipo Anticontaminación Marítima			2024	2024	200						166	34	
SUBTOTAL							31.466	8.979	724	1.379	2.508	6.957	7.442	2.546	932

* Código de 4 dígitos que aparece en la versión en pagos del Plan de Inversiones 20/24

(1) Vinculada a la obtención de orígenes y a la tramitación de la correspondiente concesión

(2) Sujeto a financiación parcial autonómica

PLAN DE INVERSIONES 2021-2025

PAGOS (Miles de Euros)

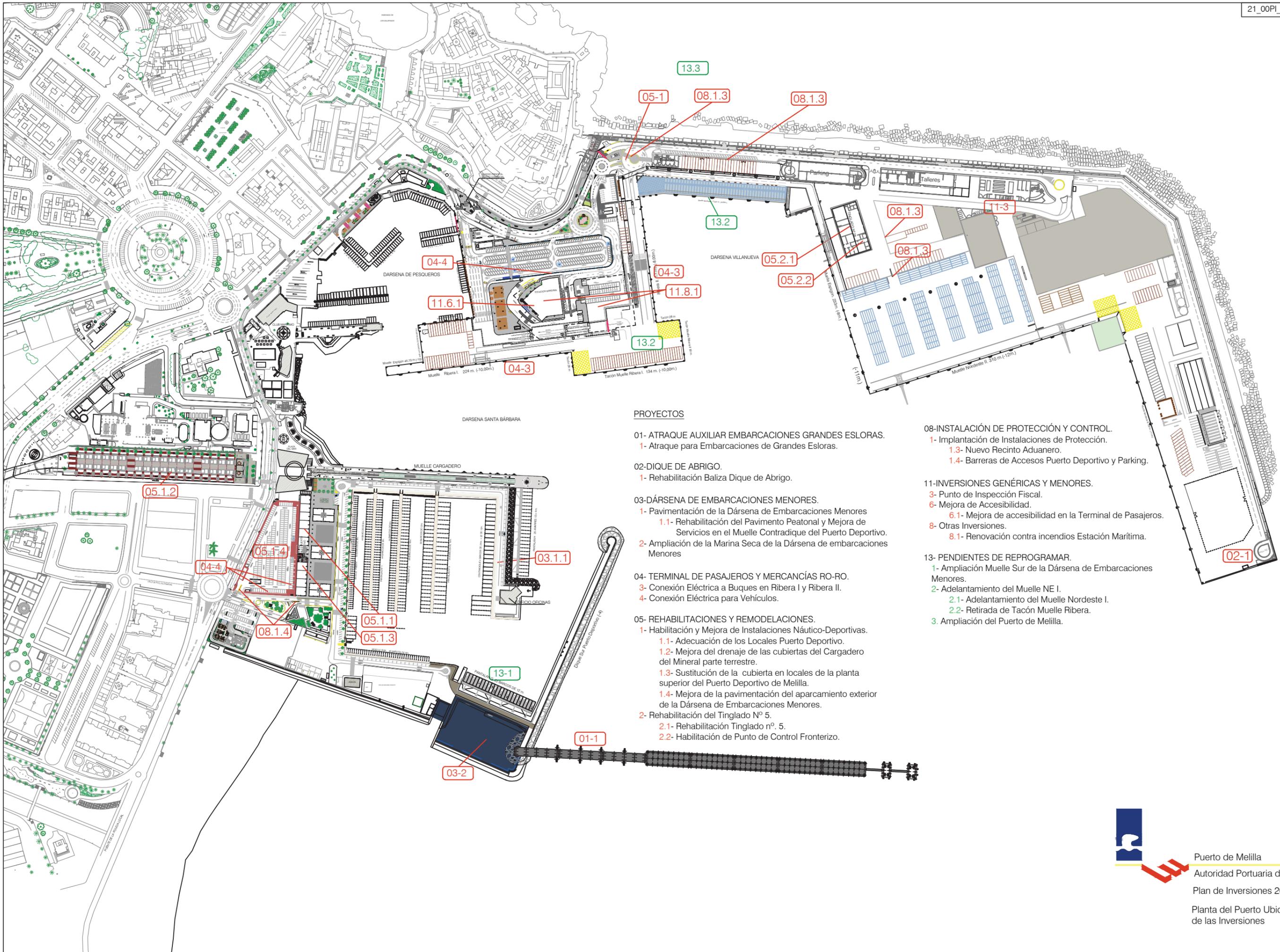
Hoja 2 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2019	Real 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026 y siguientes
Suma anterior:							31.466	8.979	724	1.379	2.508	6.957	7.442	2.546	932
1811		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2010	2025	10.075	2.374	437	712	1.358	1.156	1.090	2.484	464
	ML1H9002	1,5% Cultural			2017	2024	212	34			19	133	26		
	ML1H9003	I+D+I			2016	2026	414	137	17	16	37	90	58	50	9
	ML1C9002	PIF			2010	2026	560	35						437	88
	ML1G5001	Equipos informáticos	F3		2017	2026	826	129	17	41	409	121	50	50	9
	ML1G4001	Liquidaciones y revisiones de precios			2017	2026	1.729	181					166	1.157	225
	ML1G3003	Mejora Accesibilidad	F3		2020	2026	396		8	105	164	54	30	30	5
	ML1G2001	Asistencias Técnicas			2018	2026	1.664	216	184	189	251	260	260	260	44
	ML1H9001	Otras inversiones	FCI		2017	2026	4.274	1.642	211	361	478	498	500	500	84
6918		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR (3)			2021	2024	614	0	0	39	313	228	34	0	0
	MLB3002	Conexión eléctrica para vehículos	MMR		2023	2024	70					58	12		
	MLG3002	Inversiones en eficiencia energética y agua	MMR		2021	2024	244			39	59	124	22		
	ML1B3008	Cold ironing	MMR		2022	2023	200				154	46			
	ML1D3002	Vehículos eléctricos	MMR		2022	2022	100				100				
1812		INMOVILIZADO INTANGIBLE					1.196	123	135	245	334	142	100	100	17
	ML1I19001	Otro inmovilizado inmaterial	F3		2017	2026	1.196	123	135	245	334	142	100	100	17
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							43.351	11.476	1.296	2.375	4.513	8.483	8.666	5.130	1.413

(3) Fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Código de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Ampliación Muelle Sur	1.489
	Adelantamiento Muelle NE I	6.715
	Ampliación Puerto de Melilla	296.288



PROYECTOS

- 01- ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS.**
 - 1- Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras.
- 02-DIQUE DE ABRIGO.**
 - 1- Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo.
- 03-DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES.**
 - 1- Pavimentación de la Dársena de Embarcaciones Menores
 - 1.1- Rehabilitación del Pavimento Peatonal y Mejora de Servicios en el Muelle Contradique del Puerto Deportivo.
 - 2- Ampliación de la Marina Seca de la Dársena de embarcaciones Menores
- 04- TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS RO-RO.**
 - 3- Conexión Eléctrica a Buques en Ribera I y Ribera II.
 - 4- Conexión Eléctrica para Vehículos.
- 05- REHABILITACIONES Y REMODELACIONES.**
 - 1- Rehabilitación y Mejora de Instalaciones Náutico-Deportivas.
 - 1.1- Adecuación de los Locales Puerto Deportivo.
 - 1.2- Mejora del drenaje de las cubiertas del Cargadero del Mineral parte terrestre.
 - 1.3- Sustitución de la cubierta en locales de la planta superior del Puerto Deportivo de Melilla.
 - 1.4- Mejora de la pavimentación del aparcamiento exterior de la Dársena de Embarcaciones Menores.
 - 2- Rehabilitación del Tinglado Nº 5.
 - 2.1- Rehabilitación Tinglado nº. 5.
 - 2.2- Habilitación de Punto de Control Fronterizo.

08-INSTALACIÓN DE PROTECCIÓN Y CONTROL.

- 1- Implantación de Instalaciones de Protección.
 - 1.3- Nuevo Recinto Aduanero.
 - 1.4- Barreras de Accesos Puerto Deportivo y Parking.

11-INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES.

- 3- Punto de Inspección Fiscal.
- 6- Mejora de Accesibilidad.
 - 6.1- Mejora de accesibilidad en la Terminal de Pasajeros.
- 8- Otras Inversiones.
 - 8.1- Renovación contra incendios Estación Marítima.

13- PENDIENTES DE REPROGRAMAR.

- 1- Ampliación Muelle Sur de la Dársena de Embarcaciones Menores.
- 2- Adelantamiento del Muelle NE I.
 - 2.1- Adelantamiento del Muelle Nordeste I.
 - 2.2- Retirada de Tacón Muelle Ribera.
- 3- Ampliación del Puerto de Melilla.

ANEXO IV
INVERSIÓN AJENA EN AUTORIDADES PORTUARIAS

(miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE: MELILLA

Código de la Inversión	Denominación de la Inversión	Concesión, Autorización o Servicio Portuario asociado				Canon Anual Total	Titular		Empresa adjudicataria de la obra civil		Inversión Total	Anterior 2020	Realizado 2020	Previsión de Inversiones					2026 y siguientes										
		Objeto	Otorgamiento	Vencimiento	CIF		Nombre	CIF	Nombre	2021				2022	2023	2024	2025												
Directamente relacionadas con la actividad portuaria:														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Edificio multifuncional piscina	Centro náutico deportivo	16/2/1994	16/2/2038	G29901550	Real Club Marítimo de Melilla				2,928	1,970	711	187	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
	Pantalán y centro actividades náuticas	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Alborán Marine Management				324	162	40	62	60															
	Instalaciones Terminal	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				42		42																	
	Fingers	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				9		9																	
	Sistema climatización	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				7		7																	
	Eficiencia energética	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				19		19																	
	Equipos informáticos	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				185		185																	
	Desarrollo software	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				284		284																	
Instalaciones industriales:														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Aislamiento local centro de trabajo	Fabricación elementos de construcción	11/12/2015	29/12/2025	B52033495	Maritimac Producciones, S.L.				13	9	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales:														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	Adquisición fingers NE-1	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				1,680	0	0	840	840	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
	Climatización Estación Marítima	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035	B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.				500		250	250																
Otras:														0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	Reforma local 1ª planta puerto deportivo	Explotación local				Concurso				100			50	50															
	Proyecto hotel cargadero parte marítima					Hoteles Recomo Amarrado de Melilla, S.L.				2,159			1,000	1,159															
	Acondicionamiento terraza cafetería		13/7/2020			La Compañía Minas del Rif, S.L.				4		2	2																
	Acondicionamiento terraza café-pub		13/7/2020			Hafid Abselam				3		1	2																
	Acondicionamiento local y terraza vinoteca		19/12/2019							73		70	3																
Otras																													
otras																													
ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR (3)																													
Conexión eléctrica para vehículos																													
Inversiones en eficiencia energética y agua																													
Cold ironing																													
Vehículos eléctricos																													
TOTAL										6,960	1,979	786	1,086	1,950	1,159	1,000	1,000	0	0	0	0								

Cifras en miles de euros excepto el canon que es en euros

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

A) INVERSIONES DENTRO DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL DEL PUERTO

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
			en estudio			
			en proyecto			
			en ejecución			
			en servicio			
2.- FERROCARRIL						

⁽¹⁾ incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)⁽²⁾ en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

B) INVERSIONES FUERA DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL DEL PUERTO (B = B.1 + B.2 + B.3)

B.1) INVERSIONES A CARGO DEL MINISTERIO DE FOMENTO / OTRAS ADMINISTRACIONES

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
2.- FERROCARRIL						

⁽¹⁾ incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)

⁽²⁾ en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

B.2) INVERSIONES A CARGO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (a adscribir a la zona de servicio portuaria; ej. ramales de acceso)

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
2.- FERROCARRIL						

⁽¹⁾ incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)

⁽²⁾ en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD TERRESTRE

B.3) OTRAS ACTUACIONES A CARGO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (no adscribibles a la zona de servicio portuaria; ej. actuaciones en las redes generales de transporte)

Actuación	Inversión estimada (Miles de €)	Calendario ejecución (periodo estimado)	Situación administrativa ⁽²⁾	Demanda ⁽¹⁾	Posible iniciativa privada / Otros orígenes (subvenciones, ayudas, etc.)	Justificación de la necesidad
1.- CARRETERA						
2.- FERROCARRIL						

⁽¹⁾ incluir, si procede, estimación del incremento de tráfico terrestre debido a la actuación (toneladas, nº circulaciones, nº de camiones, etc.)

⁽²⁾ en estudio, en proyecto, en ejecución, en servicio

ANEXO V. PROGRAMACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA Y PRESUPUESTO

- ✓ Importe Neto de la Cifra de Negocios 2021/2025.
- ✓ Cuenta de Pérdidas y Ganancias 2021/2025.
- ✓ Cuadro de Financiación 2021/2025.
- ✓ Balance 2021/2025.
- ✓ Estado de Flujos de Efectivo 2021/2025.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo de Compensación Interportuario.
- ✓ Cálculo de aportación al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre.
- ✓ Coeficientes correctores (T1, T2 y T3) y Rentabilidad.
- ✓ Coeficiente tarifa fija artículo 132.8 TRLPEMM.
- ✓ Gastos de publicidad y promociones.

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS
(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2020	2021		Presupuesto 2022	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2023	2024	2025
A. Tasas portuarias	4.477	6.537	4.610	6.590	7.329	7.381	7.481
a) Tasa de ocupación	1.676	1.968	1.676	2.077	2.587	2.587	2.587
b) Tasas de utilización	2.025	3.587	2.164	3.502	3.585	3.637	3.736
1. Tasa del buque (T1)	543	784	538	745	817	834	896
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	326	350	326	326	102	102	102
3. Tasa del pasaje (T2)	625	1.885	588	1.545	1.777	1.813	1.850
4. Tasa de la mercancía (T3)	529	564	710	884	887	885	885
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	-	-	-	-	-	-	-
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	3	4	3	3	3	4	4
c) Tasa de actividad	759	962	759	995	1.140	1.140	1.140
d) Tasa de ayudas a la navegación	17	20	10	16	18	18	18
B. Otros ingresos de negocio	954	1.228	859	859	710	710	710
a) Importes adicionales a las tasas	56	196	56	56	88	88	88
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	791	941	695	695	514	514	514
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	107	91	107	107	107	107	107
Importe neto de la cifra de negocios	5.432	7.765	5.469	7.448	8.039	8.091	8.191
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	1.755	4.661	4.625	8.856	2.904	2.904	2.904
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	64	88	64	64	64	64	64
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	12	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	41	-	-	-	-	-	-
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.639	4.573	4.561	8.792	2.840	2.840	2.840
Tráfico total (Miles tons)	625	672	636	768	782	798	823
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	19.575	28.482	19.745	20.495	21.495	22.745	24.246
Pasajeros (número)	234.537	570.913	184.173	462.000	531.300	542.306	553.414
Superficie Total Terrestre (m2)	369.298	369.298	369.298	369.298	369.298	369.298	369.298
Superficie Concesionable (m2)	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578
Superficie en concesión (m2)	87.057	87.557	87.057	88.121	109.762	109.762	109.762
Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)	44,97	45,23	44,97	45,52	56,70	56,70	56,70
Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)	8,69	11,56	8,60	9,70	10,28	10,14	9,95
Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)	7,16	9,73	7,25	8,58	9,37	9,25	9,09
Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04
Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)	2,66	3,30	3,19	3,34	3,34	3,34	3,34
Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)	0,85	0,84	1,12	1,15	1,13	1,11	1,08
Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)	30,86	25,34	30,65	27,88	32,18	31,97	31,58
Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)	44,84	37,73	44,53	41,23	46,35	46,05	45,49
Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)	19,26	22,48	19,26	23,56	23,56	23,56	23,56
Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)	27,97	33,46	27,97	34,85	33,95	33,95	33,95

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025
1. Importe neto de la cifra de negocios	5.432	7.765	5.469	7.448	8.039	8.091	8.191
A. Tasas portuarias	4.477	6.537	4.610	6.590	7.329	7.381	7.481
a) Tasa de ocupación	1.676	1.968	1.676	2.077	2.587	2.587	2.587
b) Tasas de utilización	2.025	3.587	2.164	3.502	3.585	3.637	3.736
1. Tasa del buque (T1)	543	784	538	745	817	834	896
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	326	350	326	326	102	102	102
3. Tasa del pasaje (T2)	625	1.885	588	1.545	1.777	1.813	1.850
4. Tasa de la mercancía (T3)	529	564	710	884	887	885	885
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	-	-	-	-	-	-	-
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	3	4	3	3	3	4	4
c) Tasa de actividad	759	962	759	995	1.140	1.140	1.140
d) Tasa de ayudas a la navegación	17	20	10	16	18	18	18
B. Otros ingresos de negocio	954	1.228	859	859	710	710	710
a) Importes adicionales a las tasas	56	196	56	56	88	88	88
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	791	941	695	695	514	514	514
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	107	91	107	107	107	107	107
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	1.755	4.661	4.625	8.856	2.904	2.904	2.904
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	64	88	64	64	64	64	64
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	12	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	41	-	-	-	-	-	-
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.639	4.573	4.561	8.792	2.840	2.840	2.840
6. Gastos de personal	(5.207)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(4.061)	(4.398)	(4.398)	(4.398)	(4.398)	(4.398)	(4.398)
b) Indemnizaciones	-	-	-	-	-	-	-
c) Cargas sociales	(1.310)	(1.482)	(1.482)	(1.482)	(1.482)	(1.482)	(1.482)
d) Provisiones	164	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(2.845)	(3.296)	(3.220)	(3.352)	(2.732)	(2.747)	(2.748)
a) Servicios exteriores	(2.431)	(2.963)	(2.905)	(3.034)	(2.374)	(2.374)	(2.374)
1. Reparaciones y conservación	(541)	(767)	(770)	(755)	(695)	(695)	(695)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(541)	(762)	(765)	(750)	(690)	(690)	(690)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol)	-	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)
2. Servicios de profesionales independientes	(354)	(497)	(334)	(350)	(350)	(350)	(350)
3. Suministros y consumos	(367)	(430)	(529)	(669)	(669)	(669)	(669)
4. Otros servicios exteriores	(1.168)	(1.268)	(1.273)	(1.259)	(659)	(659)	(659)
b) Tributos	(101)	(106)	(105)	(105)	(105)	(105)	(105)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(59)	(30)	(30)	(30)	(30)	(30)	(30)
d) Otros gastos de gestión corriente	(77)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(155)	(106)	(90)	(92)	(132)	(147)	(148)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(21)	(8)	(7)	(8)	(8)	(8)	(8)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(6.187)	(6.106)	(6.121)	(5.986)	(5.929)	(5.806)	(5.886)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.851	1.829	1.830	1.826	1.824	1.824	1.721
10. Excesos de provisiones	31	-	-	-	-	-	-
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(1.762)	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	(1.759)	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(3)	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	(6.932)	(1.026)	(3.298)	2.911	(1.774)	(1.614)	(1.698)
12. Ingresos financieros	1	-	1	1	1	1	1
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	1	-	1	1	1	1	1
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(71)	(56)	(56)	(52)	(73)	(69)	(65)
a) Por deudas con terceros	(42)	(37)	(37)	(33)	(54)	(50)	(46)
b) Por actualización de provisiones	(29)	(19)	(19)	(19)	(19)	(19)	(19)
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	-	-	-	-	-	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	(70)	(56)	(55)	(51)	(72)	(68)	(64)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	(7.002)	(1.082)	(3.353)	2.860	(1.846)	(1.682)	(1.762)
17. Impuesto sobre beneficios	667	-	418	(34)	231	210	220
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	(6.335)	(1.082)	(2.936)	2.826	(1.615)	(1.472)	(1.542)

RESUMEN DE PLANTILLA							
Cifra media de empleados	100	96	96	96	96	96	96
Cifra final de empleados	97	96	95	95	95	95	95
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	12,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025
A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN	(1.989)	3.535	1.049	7.255	2.254	2.300	2.402
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	(7.002)	(1.082)	(3.353)	2.860	(1.846)	(1.682)	(1.762)
2. Ajustes del resultado	6.195	4.333	4.346	4.211	4.177	4.049	4.228
a) Amortización del inmovilizado (+)	6.187	6.106	6.121	5.986	5.929	5.806	5.886
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	1.759	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	67	-	-	-	-	-	-
d) Imputación de subvenciones (-)	(1.851)	(1.829)	(1.830)	(1.826)	(1.824)	(1.824)	(1.721)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	3	-	-	-	-	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(1)	-	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)
h) Gastos financieros (+)	71	56	56	52	73	69	65
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(41)	-	-	-	-	-	-
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Cambios en el capital corriente	(1.115)	340	111	184	0	(0)	-
a) Existencias (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	(304)	340	189	184	-	-	-
c) Otros activos corrientes (+/-)	1	-	-	-	-	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	(716)	-	(78)	-	-	-	-
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(96)	-	-	-	0	(0)	-
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	(1)	-	-	-	-	-	-
4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	(67)	(56)	(55)	(1)	(77)	(68)	(64)
a) Pagos de intereses (-)	(41)	(56)	(56)	(52)	(73)	(69)	(65)
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	1	-	1	1	1	1	1
d) Pagos principales e intereses de demora por litigios tarif. (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Cobros del OPPE por princip. e inter. de demora litig. tarif. (+)	-	-	-	-	-	-	-
f) Cobros (pagos) por impuesto sobre beneficios (+/-)	-	-	-	50	(5)	-	-
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	(26)	-	-	-	-	-	-
B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(1.296)	(2.152)	(2.375)	(4.513)	(8.483)	(8.666)	(5.130)
6. Pagos por inversiones (-)	(1.296)	(2.152)	(2.375)	(4.513)	(8.483)	(8.666)	(5.130)
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	(70)	(60)	(254)	(350)	(100)	(100)	(100)
c) Inmovilizado material (-)	(1.227)	(2.092)	(2.121)	(4.163)	(8.383)	(8.566)	(5.030)
d) Inversiones inmobiliarias (-)	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros(-)	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
7. Cobros por desinversiones (+)	-	-	-	-	-	-	-
a) Empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado material	-	-	-	-	-	-	-
d) Inversiones inmobiliarias	-	-	-	-	-	-	-
e) Otros activos financieros	-	-	-	-	-	-	-
f) Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
g) Otros activos	-	-	-	-	-	-	-
h) Deducción del IVA soportado (+)	-	-	-	-	-	-	-
C) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN	(1.346)	603	(695)	6.141	6.064	5.294	(1.889)
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	(0)	325	50	785	7.945	7.179	-
a) Subvenciones europeas (+)	(0)	325	50	785	7.945	7.179	-
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(1.346)	278	(745)	5.356	(1.881)	(1.885)	(1.889)
a) Emisión	1	1.589	600	6.700	-	-	-
1. Deudas con entidades de crédito (+)	1	1.589	600	6.700	-	-	-
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (+)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-	-	-	-	-	-
b) Devolución y amortización de	(1.347)	(1.311)	(1.345)	(1.344)	(1.881)	(1.885)	(1.889)
1. Deudas con entidades de crédito (-)	(1.347)	(1.311)	(1.345)	(1.344)	(1.881)	(1.885)	(1.889)
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-	-	-	-	-	-
E) AUMENTO/ DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.	(4.631)	1.985	(2.021)	8.883	(165)	(1.072)	(4.617)
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	7.532	1.822	2.900	879	9.762	9.597	8.524
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	2.900	3.807	879	9.762	9.597	8.524	3.907
Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)	(1.296)	(2.152)	(2.375)	(4.513)	(8.483)	(8.666)	(5.130)

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2.023	2.024	2.025
1. Recursos procedentes de las operaciones	(1.946)	(1.371)	(3.198)	(1.798)	(343)	(322)	(210)
2. Ampliaciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.639	4.573	4.561	8.792	2.840	2.840	2.840
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	1.642	585	1.712	6.665	6.997	-
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	-	1.642	585	1.712	6.665	6.997	-
FEDER M.C.A. 14/20	-	1.317	495	1.126	-	-	-
Otras de la Unión Europea	-	-	-	-	-	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	-	325	90	586	6.665	6.997	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	-	-	-	-	-	-	-
5. Altas de pasivo no corriente	45	-	-	6.700	-	-	-
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	1	-	-	6.700	-	-	-
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado	44	-	-	-	-	-	-
c) Deudas a l.p. con empresas del grupo y asociadas y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Deudas a l.p. por préstamos recibidos del Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-
e) Anticipos recibidos por ventas o prestación servicios	-	-	-	-	-	-	-
6. Bajas de activo no corriente	2	-	-	79	-	-	-
a) Enajenación de activos no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
b) Cancel./trasp. c.p. de subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
c) Cancel./trasp. c.p. de préstamos a l.p. concedidos al FFATP	-	-	-	-	-	-	-
d) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	2	-	-	79	-	-	-
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ORÍGENES	(261)	4.844	1.948	15.486	9.162	9.515	2.630

APLICACIONES	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2.023	2.024	2.025
1. Altas de activo no corriente	1.857	2.437	3.069	4.640	9.484	8.758	4.668
a) Adquisiciones inmov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	1.190	2.437	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448
b) Inmovilizado financiero	667	-	418	-	231	210	220
Participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-
Otras inversiones financieras a l.p.	667	-	418	-	231	210	220
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
2. Reducciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario aportado	21	8	7	8	8	8	8
4. Bajas de pasivo no corriente	1.411	1.311	1.344	1.881	1.885	1.889	1.884
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	1.343	1.311	1.344	1.881	1.885	1.889	1.884
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	41	-	-	-	-	-	-
c) Canc./trasp. a c.p. deudas con empr. grupo y asoc. y otros	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de deudas a l.p. por préstamos recibidos del FFATP	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. periodificaciones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-
e) Aplicación y traspaso a c.p. de provisiones a l.p.	26	-	-	-	-	-	-
5. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL APLICACIONES	3.289	3.756	4.420	6.529	11.377	10.655	6.560
VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE	(3.549)	1.088	(2.472)	8.957	(2.215)	(1.140)	(3.930)

Fondo de maniobra principio de ejercicio	4.988	832	1.438	(1.033)	7.924	5.709	4.569
Variación de circulante	(3.549)	1.088	(2.472)	8.957	(2.215)	(1.140)	(3.930)
Fondo de maniobra final de ejercicio	1.438	1.920	(1.033)	7.924	5.709	4.569	639

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2.023	2.024	2.025
A) ACTIVO NO CORRIENTE	100.952	106.183	97.900	96.474	100.029	102.982	101.765
I. Inmovilizado intangible	228	104	357	531	443	339	246
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
2. Aplicaciones informáticas	228	104	357	531	443	339	246
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	-	-	-	-	-	-
II. Inmovilizado material	71.643	69.288	69.742	69.914	75.004	79.398	79.509
1. Terrenos y bienes naturales	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295
2. Construcciones	53.221	49.364	49.775	47.176	45.487	44.410	55.778
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	2.844	3.082	2.844	2.844	2.844	2.844	2.844
4. Inmovilizado en curso y anticipos	768	1.670	2.313	5.084	11.863	17.334	6.077
5. Otro inmovilizado	515	877	515	515	515	515	515
III. Inversiones inmobiliarias	27.323	29.076	25.625	23.932	22.255	20.707	19.252
1. Terrenos	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895
2. Construcciones	23.429	25.181	21.730	20.037	18.360	16.812	15.357
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
V. Inversiones financieras a largo plazo	11	13	11	11	11	11	11
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	2	4	2	2	2	2	2
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros activos financieros	9	9	9	9	9	9	9
VI. Activos por impuesto diferido	1.747	7.702	2.165	2.085	2.316	2.526	2.746
VII. Deudores comerciales no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
B) ACTIVO CORRIENTE	4.149	6.330	2.474	12.099	10.654	9.400	4.783
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Existencias	-	-	-	-	-	-	-
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.243	2.516	1.590	2.332	1.052	870	870
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.173	500	924	800	800	800	800
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	65	88	125	65	65	65	65
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	0	1.928	535	1.462	182	-	-
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	5	-	5	5	5	5	5
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	-	-	-	-	-	-	-
V. Inversiones financieras a corto plazo	0	0	0	0	0	0	0
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a empresas	-	-	-	-	-	-	-
3. Otros activos financieros	0	0	0	0	0	0	0
VI. Periodificaciones	5	6	5	5	5	5	5
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	2.900	3.807	879	9.762	9.597	8.524	3.907
1. Tesorería	2.900	3.807	879	9.762	9.597	8.524	3.907
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)	105.101	112.513	100.374	108.574	110.683	112.382	106.547

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Cierre real 2020	Presupuesto 2021 PGE	Presupuesto Actualizado 2021	Presupuesto 2022	2.023	2.024	2.025
A) PATRIMONIO NETO	87.435	94.297	83.410	86.136	88.757	91.811	88.763
A-1) Fondos propios	62.684	69.137	59.748	62.575	60.959	59.488	57.946
I. Patrimonio	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911
II. Resultados acumulados	31.108	32.308	24.773	21.837	24.664	23.048	21.577
III. Resultado del ejercicio	(6.335)	(1.082)	(2.936)	2.826	(1.615)	(1.472)	(1.542)
A-2) Ajustes por cambios de valor	-	-	-	-	-	-	-
I. Activos financieros disponibles para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Operaciones de cobertura	-	-	-	-	-	-	-
III. Otros	-	-	-	-	-	-	-
A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	24.751	25.160	23.662	23.562	27.798	32.324	30.818
B) PASIVO NO CORRIENTE	14.956	13.806	13.457	18.261	16.981	15.739	13.640
I. Provisiones a largo plazo	1.509	1.586	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	-	-	-	-	-	-	-
2. Provisión para responsabilidades	1.509	1.586	1.509	1.509	1.509	1.509	1.509
3. Otras provisiones	-	-	-	-	-	-	-
II. Deudas a largo plazo	9.992	8.709	8.648	13.466	11.581	9.692	7.808
1. Deudas con entidades de crédito	9.530	8.250	8.186	13.005	11.120	9.231	7.347
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	461	459	461	461	461	461	461
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
IV. Pasivos por impuesto diferido	3.456	3.511	3.301	3.286	3.891	4.538	4.323
V. Periodificaciones a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
C) PASIVO CORRIENTE	2.710	4.410	3.507	4.176	4.945	4.831	4.144
II. Provisiones a corto plazo	195	150	195	195	195	195	195
III. Deudas a corto plazo	1.737	3.390	2.612	3.276	4.050	3.936	3.249
1. Deudas con entidades de crédito	1.344	2.900	1.943	2.480	2.484	2.488	2.483
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	376	477	652	779	1.549	1.431	749
3. Otros pasivos financieros	17	13	17	17	17	17	17
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	78	-	-	-	-	-	-
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	700	870	700	705	700	700	700
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	402	600	402	402	402	402	402
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	33	34	33	33	33	33	33
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	265	237	265	270	265	265	265
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	105.101	112.513	100.374	108.574	110.683	112.382	106.547

	2021	2022	2023	2024	2025	PdE. 2021
Porcentaje general a aplicar	2,50%	2,50%	2,00%	2,00%	2,00%	2,50%

	Cierre Real 2020	Previsión Cierre 2021	Presupuesto	2023	2024	Previsión Cierre 2020
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	9	10	10	10	10	10
a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)	7,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
b = Regularización tasa 2020	-	-	-	-	-	-

Resultado del ejercicio (A.4).	-6.335	-2.936	2.826	-1.615	-1.472	-5.421
Amortizaciones (Ep.8)	6.187	6.121	5.986	5.929	5.806	6.251
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	3	-	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-1.851	-1.830	-1.826	-1.824	-1.824	-1.837
Otros Resultados Extraordinarios	-667	-418	34	-231	-210	-
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	19	-	-	-	-	-
FCI Aportado (Ep.7.f)	21	7	8	8	8	21
FCI Recibido (Ep.5.d))	-1.639	-4.561	-8.792	-2.840	-2.840	-1.706
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d))	-17	-10	-16	-18	-18	-20
Base de la Aportación	-4,278	-3,626	-1,780	-591	-550	-2,712

c = Base x (1)	-	-	-	-	-	-
-----------------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2021	2022	2023	2024	2025	2021
Total Aportación a+b+c	7	8	8	8	8	8

Leyenda:

La cuantía anual de la aportación de cada Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario se determinará por agregación de los siguientes importes correspondientes al ejercicio anterior:

- a) El 80 por ciento de los ingresos devengados por la tasa de ayudas a la navegación correspondiente a las embarcaciones que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque.
- b) Hasta el 12 por ciento y no menos del 4 por ciento del resultado del ejercicio, excluyendo las amortizaciones del inmovilizado, el resultado por enajenaciones y bajas del activo no corriente, los ingresos por incorporación al activo de gastos financieros, el traspaso al resultado de subvenciones de capital y otros resultados que tengan el carácter de extraordinarios, la cantidad correspondiente al Fondo de Compensación aportada y recibida y los ingresos por la tasa de ayudas a la navegación, siempre que el valor resultante sea positivo.

El porcentaje a aplicar correspondiente al párrafo b) será fijado anualmente por el Comité de Distribución del Fondo, a propuesta de Puertos del Estado, en función, entre otras, de las necesidades financieras globales de las Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado motivadas por la diferente situación competitiva en que se encuentran las Autoridades Portuarias, sobre la base de no discriminación de tratamiento entre las mismas. Dicho porcentaje se reducirá un 50 por ciento para las Autoridades Portuarias del Archipiélago Canario, Balear y de Ceuta y Melilla.

	2022	2023	2024	2025	PdE, 2021
Porcentaje de beneficios a aportar	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	2022 12,50%
	Cierre Real 2020	Previsión Cierre 2021	Proyecto Presup. 2022	2023	Previsión Cierre 2020
Resultado del ejercicio (A.4)	-6,335	-2,936	2,826	-1,615	-5,421
FCI recibido (art. 159.3.b, ordinales 1º a 5º TRLPEMM) (-)	-933	-3,937	-8,444	-	-
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-)	3	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-)	-1,851	-1,830	-1,826	-1,824	-1,837
Intereses recibidos por préstamos concedidos al Fondo Acces. (-)	-	-	-	-	-
Otros resultados extraordinarios (Ingresos -/ Gastos +)	-667	-418	34	-231	-
Resultado del ejercicio ajustado	-9,783	-9,120	-7,410	-3,670	-7,238
Base de cálculo	-	-	-	-	-
Aportación anual obligatoria teórica = Base x (1)	-	-	-	-	-
Fondo de maniobra (+/-)	1,438	-1,033	7,924	5,709	832
Aportac. obligat. exigibles no desemb. (deducidos pagos ptes. de compensar) (-)	-	-	-	-	-
Otros activos financieros (activo no corriente) (+)	9	9	9	9	9
Fondo de maniobra ajustado (+/-)	1,447	-1,025	7,932	5,718	840
150% Aportación anual teórica	-	-	-	-	-
Fondo maniobra ajustado negativo o < 150% Aportación anual teórica	NO	SI	NO	NO	NO

	TOTALES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Siguientes	2022
TOTAL APORTACIÓN (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones aprobadas reunión FFATP													
Inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta aprobada (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversiones certificadas (pagos)													
Inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvención asociada a inversión certificada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inversión neta certificada (3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Regularizaciones ejercicios anteriores (4) = (3) - (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total inversión computable (5) = (2) + (4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL Aportaciones - Inversiones certificadas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Compensación del año (límite: aportación) (6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldo inversiones para compensaciones futuras (7)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aportación - compensación (EXIGIBLE) (8) = (1) - (6)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2017	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2018	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2019	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2020	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2021	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2023	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2024	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2025	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total exigidos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prescripciones (10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total saldo deudas con empr. grupo, c.p. (11)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(6) La compensación es la inversión computable (5), con el límite de la aportación (1). Si la inversión computable del año es inferior a la aportación, se utiliza el saldo pendiente para compensaciones futuras que quedaba al final del ejercicio anterior, también con el límite de la Aportación del año actual. Si la Aportación es 0, no hay compensación.

(7) El saldo de inversiones para compensaciones futuras es la inversión computable del año (5) menos la compensación del año (6).

(10) Prescriben las cantidades pendientes de exigir transcurridos 5 años (Exigible menos total exigido).

(11) Total exigible periodo "n-4" a "n", pendiente de exigir al cierre del ejercicio.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA
Rentabilidad a efectos de coeficientes correctores según el Art. 157 y 166 TRLPEMM

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	PdE. 2021 2021
Resultados del ejercicio despues de impuestos	-861	-3.922	-6.335	-2.936	2.826	-1.615	-1.472	-1.542	-1.082
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	203	2.039	1.762	-	-	-	-	-	-
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-	-	-667	-418	34	-231	-210	-220	-
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	-	19	19	-	-	-	-	-	-
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-2.309	-1.768	-1.639	-4.561	-8.792	-2.840	-2.840	-2.840	-4.573
+ FCI aportado	48	45	21	7	8	8	8	8	8
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	0	0	0	0	0	0	0	-	0
Resultados del ejercicio ajustados	-2.919	-3.586	-6.838	-7.907	-5.924	-4.678	-4.514	-4.594	-5.647

	31-12-2017	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2020	31-12-2021
Saldo Balance Activo no corriente	116.300	112.378	105.966	100.952	97.900	96.474	100.029	102.982	101.765	109.851	106.183
Inmovilizado material en curso	-3.514	-2.443	-536	-768	-2.313	-5.084	-11.863	-17.334	-6.077	-262	-1.670
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-	-	-	-1.747	-2.165	-2.085	-2.316	-2.526	-2.746	-7.702	-7.702
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	-4	0	-15	-13	-10	-7	-5	-2	-	-13	-10
Saldo Balance Activo no corriente ajustado	112.782	109.935	105.414	98.425	93.413	89.298	85.846	83.120	92.941	101.875	96.801

Activo no corriente medio	111.359	107.675	101.920	95.919	91.355	87.572	84.483	88.031	99.338
----------------------------------	----------------	----------------	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

	Cierre 2018	Cierre 2019	Cierre 2020	2021	2022	2023	2024	2025		
RENTABILIDAD ANUAL	-2,62%	-3,33%	-6,71%	-8,24%	-6,48%	-5,34%	-5,34%	-5,22%	-5,68%	
			-6,86%	Prev. cierre 2020 PdE 2021						

Coefficientes correctores

	2017 (a)	2018 (b)	2019	2020	2021	2022
Tasa del buque	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa del pasaje	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30

Cumplimiento condiciones Art. 166 TRLPEMM

Rdos. del ejercicio ajustados 2018-2020 (suma total 3 años)	-13.343
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2018-2020 (suma total 3 años):	-10.377
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2018-2020 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2022 (suma total 3 años):	10.377
Rdos. del ejercicio ajustados 2018-2020 (suma total 3 años)	-13.343
Rdos. del ejercicio ajustados 2018-2020 (media 3 años) (a):	-4.448
Media activo no corriente medio 2018-2020 (b):	106.985
Rentabilidad media ejercicios 2018-2020:	-4,16%

	2018	2019	2020	
Tasa del buque	1.232	1.135	543	Tasa del buque
Tasa del pasaje	2.354	2.275	625	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	876	808	529	Tasa de la mercancía
Tasas deflactando sus coeficientes correctores:				
Tasa del buque	948	873	418	Tasa del buque
Tasa del pasaje	1.750	1.811	480	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	674	621	407	Tasa de la mercancía
Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2022:				
Tasa del buque	1.232	1.135	543	Tasa del buque
Tasa del pasaje	2.275	2.354	625	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	876	808	529	Tasa de la mercancía
TOTAL	4.383	4.296	1.697	TOTAL

Art. 166.1.a)	Art. 166.1.b)		Art. 166.1.c)		Art. 166.1.d)		Art. 166.1.e)
Los Ci <=1,30	Algún Ci <1,00	Rentab. ajustada > 0	Algún Ci >1,00	Rentab. ajustada <= 2,5%	Algún Ci <0,70	Rentab. ajustada >= 2,5%	Diferencia entre Ci <=0,30
SI	NO	---	SI	SI	NO	---	SI

(a) LPGE 2017, vigentes primer semestre de 2018.

(b) LPGE 2018, vigentes segundo semestre 2018, 2019 y 2020

COEFICIENTE CORRECTOR TARIFA FIJA ART. 132.8 TRLPEMM

(en euros)

Cuenta de resultados recepción desechos generados por buques	Cierre real 2019	Cierre real 2020	2021		Proyecto Presupuesto 2022	2023	2024	2025
			Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre 2021				
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	93.000	107.158	91.000	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000
Ingreso por R1	91.000	100.371	89.000	80.308	80.308	80.308	80.308	80.308
Ingreso por R2	2.000	6.787	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Coefficiente corrector propuesto A.P.	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Gastos de recogida de desechos generados por buques (Marpol)			5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Resultado recepción desechos generados por buques (Marpol)	93.000	107.158	96.000	112.000	112.000	112.000	112.000	112.000

Ingreso por recepción de desechos generados por buques (PRESUPUESTO PPyGG)	107.000	107.000	107.000	107.000	107.000
Comprobación del ingreso estimado (Marpol) con ingreso del Presupuesto PPyGG (Marpol)	0	0	0	0	0
	OK	OK	OK	OK	OK

Límites coeficientes corrector (art. 132.8 TRLPEMM)	
Límite inferior	1,00
Límite superior	1,30

GASTOS PUBLICIDAD, PROMOCIÓN Y PARTICIPACIÓN; PROTOCOLO Y PATROCINIOS Y SUBVENCIONES

CONCEPTO	Cierre 2019	Presupuesto 2020	Previsión cierre 2020	Cierre 2020	Presupuesto 2021	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022
Gastos en publicidad, patrocinios, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc.	53	91	70	16	71	52	52
Publicidad institucional en medios	42	54	49	8	49	34	34
Anuncios licitaciones	1	6	3	1	3	3	3
Protocolo	8	18	18	7	18	15	15
Programa GNL HIVE							
Publicidad ANCHOR LIFE	2	2			1		
Publicidad NEREIDAS PLUS		8					
Publicidadac LUME 2 MARINA		3					
Subvenciones, becas, donaciones y legados otorgados, etc.	0	0	0	0	0	0	0
		0					

valores expresados en miles de euros

ANTICIPO PLAN DE EMPRESA 2022. LARGO PLAZO

TRÁFICOS	Cierre 2019	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tráfico de mercancías	864.000	620.608	668.233	690.911	708.691	724.379	739.368	753.616	767.085	779.739	791.548	802.487
Tráfico de pasajeros	842.983	234.537	184.173	462.000	531.300	541.926	552.764	594.935	594.935	594.935	594.935	594.935
Tráfico de vehículos en régimen de paseje	163.742	44.443	32.820	92.000	105.800	107.916	110.074	110.074	110.074	110.074	110.074	110.074

DESGLOSE

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre provisional 2019	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Importe neto de la cifra de negocios	9.179.836,70	5.432.517,94	5.468.744,76	7.448.317,83	8.039.355,84	8.091.529,59	8.191.060,62	8.191.130,68	8.191.196,90	8.191.259,13	8.191.317,20	8.191.370,98
A. Tasas portuarias	7.762.747,85	4.478.302,42	4.610.744,76	6.590.317,83	7.330.355,84	7.382.529,59	7.482.060,62	7.482.130,68	7.482.196,90	7.482.259,13	7.482.317,20	7.482.370,98
a) Tasa de ocupación	2.076.519,68	1.676.440,05	1.676.440,05	2.076.519,68	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00	2.587.000,00
b) Tasas de utilización	4.627.677,53	2.025.862,37	2.164.827,72	3.502.769,76	3.585.452,90	3.637.253,29	3.736.413,73	3.736.483,79	3.736.550,02	3.736.612,24	3.736.670,31	3.736.724,10
1. Tasa del buque (T1)	1.134.847,37	543.000,00	537.797,37	744.460,29	816.550,39	833.579,47	896.000,00	896.000,00	896.000,00	896.000,00	896.000,00	896.000,00
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	326.422,80	326.000,00	326.000,00	326.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00	102.000,00
3. Tasa del pasaje (T2)	2.353.685,59	625.000,00	587.789,36	1.545.132,32	1.776.902,17	1.812.978,72	1.849.606,84	1.849.606,84	1.849.606,84	1.849.606,84	1.849.606,84	1.849.606,84
4. Tasa de la mercancía (T3)	807.944,79	529.339,22	709.955,14	883.779,80	886.515,56	885.133,17	885.171,27	885.171,27	885.171,27	885.171,27	885.171,27	885.171,27
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	4.776,98	2.523,15	3.285,84	3.397,35	3.484,78	3.561,92	3.635,63	3.705,69	3.771,92	3.834,14	3.892,21	3.946,00
c) Tasa de actividad	1.038.763,70	759.000,00	759.000,00	994.706,04	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00	1.140.000,00
d) Tasa de ayudas a la navegación	19.786,94	17.000,00	10.476,99	16.322,35	17.902,93	18.276,30	18.646,88	18.646,88	18.646,88	18.646,88	18.646,88	18.646,88
B. Otros ingresos de negocio	1.417.088,85	954.215,52	858.000,00	858.000,00	709.000,00							
a) Importes adicionales a las tasas	220.365,86	56.000,00	56.000,00	56.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00	88.000,00
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	1.103.547,88	791.000,00	695.000,00	695.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00	514.000,00
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques	93.175,11	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00	107.000,00
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	1.951.881,37	1.763.894,18	4.637.000,00	6.904.000,00	2.904.000,00							
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	88.360,30	-	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00	64.000,00
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	54.901,43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	40.619,64	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.768.000,00	1.639.000,00	4.573.000,00	6.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00
6. Gastos de personal	(5.535.994,54)	(5.206.949,41)	(5.880.000,00)									
a) Sueldos, salarios y asimilados	(4.139.698,92)	-	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)	(4.398.000,00)
b) Indemnizaciones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Cargas sociales	(1.397.932,38)	-	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)	(1.482.000,00)
d) Provisiones	1.636,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(3.203.321,22)	(2.709.129,11)	(3.220.350,05)	(3.350.744,90)	(2.730.706,36)	(2.745.507,12)	(2.746.550,59)	(2.748.541,21)	(2.748.542,61)	(2.748.543,94)	(2.748.545,18)	(2.748.546,34)
a) Servicios exteriores	(2.659.654,84)	(2.352.593,71)	(2.905.369,00)	(3.033.000,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)	(2.373.900,00)
1. Reparaciones y conservación	(586.811,86)	(541.461,89)	(769.961,00)	(755.000,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)	(695.900,00)
a. Reparaciones y conservación	(586.811,86)	(541.461,89)	(764.961,00)	(750.000,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)	(690.900,00)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques	-	-	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)	(5.000,00)
2. Servicios de profesionales independientes	(416.243,30)	(354.330,86)	(333.795,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)	(350.000,00)
3. Suministros y consumos	(461.071,96)	(367.287,18)	(528.813,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)	(669.000,00)
4. Otros servicios exteriores	(1.195.527,72)	(1.089.513,78)	(1.272.800,00)	(1.259.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)	(659.000,00)
b) Tributos	(97.183,45)	(101.214,22)	(105.415,00)	(105.530,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)	(105.000,00)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones corrientes	(111.436,07)	(2.458,22)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)	(30.000,00)
d) Otros gastos de gestión corriente	(130.962,23)	(76.608,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)	(83.000,00)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) TRLPEMM.	(159.084,63)	(155.254,96)	(89.566,05)	(92.214,90)	(131.806,36)	(146.607,12)	(147.650,59)	(149.641,21)	(149.642,61)	(149.643,94)	(149.645,18)	(149.646,34)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(45.000,00)	(21.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)	(7.000,00)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(6.361.326,76)	(6.186.969,85)	(6.121.000,00)	(5.986.000,00)	(5.929.000,00)	(5.806.000,00)	(5.886.000,00)	(5.886.000,00)	(5.886.000,00)	(5.886.000,00)	(5.886.000,00)	(5.886.000,00)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero	2.131.461,29	1.850.760,43	1.829.000,00	1.826.000,00	1.824.000,00	1.824.000,00	1.721.000,00	1.721.000,00	1.721.000,00	1.721.000,00	1.721.000,00	1.721.000,00
10. Excesos de provisiones	30.816,81	-										
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(2.039.492,79)	(1.762.282,79)	-									
a) Deterioros y pérdidas	(157.015,34)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(1.882.477,45)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	(3.846.139,14)	(6.818.158,61)	(3.286.605,28)	961.572,93	(1.772.350,52)	(1.611.977,53)	(1.696.489,98)	(1.698.410,54)	(1.698.345,71)	(1.698.284,81)	(1.698.227,99)	(1.698.175,36)

12. Ingresos financieros	1.138,00	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	1.138,00	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85	1.156,85
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(77.155,63)	(70.112,51)	(55.500,00)	(52.300,00)	(73.000,00)	(69.000,00)	(65.000,00)	(40.000,00)	(37.000,00)	(33.000,00)	(30.000,00)	(26.000,00)
a) Por deudas con terceros	(43.737,30)		(36.500,00)	(33.300,00)	(54.000,00)	(50.000,00)	(46.000,00)	(21.000,00)	(18.000,00)	(14.000,00)	(11.000,00)	(7.000,00)
b) Por actualización de provisiones	(33.418,33)		(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)	(19.000,00)
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	(76.017,63)	(68.955,66)	(54.343,15)	(51.143,15)	(71.843,15)	(67.843,15)	(63.843,15)	(38.843,15)	(35.843,15)	(31.843,15)	(28.843,15)	(24.843,15)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	(3.922.156,77)	(6.887.114,27)	(3.340.948,43)	910.429,78	(1.844.193,67)	(1.679.820,68)	(1.760.333,13)	(1.737.253,69)	(1.734.188,86)	(1.730.127,96)	(1.727.071,14)	(1.723.018,51)
17. Impuesto sobre beneficios	-	-	418.000,00	(34.000,00)	231.000,00	210.000,00	220.000,00	217.156,71	216.773,61	216.266,00	215.883,89	215.377,31
RESULTADO DEL EJERCICIO	(3.922.156,77)	(6.887.114,27)	(2.922.948,43)	876.429,78	(1.613.193,67)	(1.469.820,68)	(1.540.333,13)	(1.520.096,97)	(1.517.415,25)	(1.513.861,97)	(1.511.187,25)	(1.507.641,20)

Recursos Generados	Cierre 2019	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
RESULTADO DEL EJERCICIO	(3.922.156,77)	(6.887.114,27)	(2.922.948,43)	876.429,78	(1.613.193,67)	(1.469.820,68)	(1.540.333,13)	(1.520.096,97)	(1.517.415,25)	(1.513.861,97)	(1.511.187,25)	(1.507.641,20)
1. Fondo de Compensación Interportuario recibido (-)	(1.768.000,00)	(1.639.000,00)	(4.573.000,00)	(6.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)	(2.840.000,00)
2. Fondo de Compensación Interportuario aportado (+)	45.000,00	21.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00	7.000,00
3. Amortizaciones del inmov. intangible, material e inversiones inmov.	6.361.326,76	6.186.969,85	6.121.000,00	5.986.000,00	5.929.000,00	5.806.000,00	5.886.000,00	5.886.000,00	5.886.000,00	5.886.000,00	5.886.000,00	5.886.000,00
4. Correcciones valorativas por deterioro del activo no corriente (+/-)	157.015,34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Dotación/Exceso de provisiones para riesgos y gastos (+/-)	146.896,84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)	1.882.477,45	1.613.665,15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Reclasificac. a gasto inmov. intangible y material e invers. inmov.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8. Imputación a resultados de subvenciones, donaciones y legados (-)	(2.172.080,93)	(1.850.760,43)	(1.829.000,00)	(1.826.000,00)	(1.824.000,00)	(1.824.000,00)	(1.721.000,00)	(1.721.000,00)	(1.721.000,00)	(1.721.000,00)	(1.721.000,00)	(1.721.000,00)
9. Imputación a result. anticipos recib. por ventas o prestac. de serv.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10. Incorporación al activo de gastos financieros (-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11. Variación valor razonable instrumentos financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12. Ingresos y gastos por actualizaciones financieras (+/-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. Otros ajustes (+/-)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Recursos procedentes de las operaciones	730.478,69	(2.556.188,81)	(3.196.948,43)	(1.796.570,22)	(341.193,67)	(320.820,68)	(208.333,13)	(188.096,97)	(185.415,25)	(181.861,97)	(179.187,25)	(175.641,20)

ORÍGENES.	Cierre 2019	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recursos procedentes de las operaciones	730.478,69	(2.556.188,81)	(3.196.948,43)	(1.796.570,22)	(341.193,67)	(320.820,68)	(208.333,13)	(188.096,97)	(185.415,25)	(181.861,97)	(179.187,25)	(175.641,20)
2. Ampliaciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo Comp. Interportuario recibido	1.768.000,00	1.639.000,00	4.573.000,00	6.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00	2.840.000,00
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	-	545.000,00	1.712.000,00	6.665.000,00	6.997.000,00	-	-	-	-	-	-
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	-	-	545.000,00	1.712.000,00	6.665.000,00	6.997.000,00	-	-	-	-	-	-
Feder M.C.A. 14/20.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras de la Unión Europea.	-	-	495.000,00	1.126.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital.	-	-	50.000,00	586.000,00	6.665.000,00	6.997.000,00	-	-	-	-	-	-
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Altas de pasivo no corriente	79.374,95	987,15	-	6.700.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito.	1.098,58	987,15	-	6.700.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado	78.276,37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Deudas a l.p. con empresas del grupo y asociadas y otros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Deudas a l.p. por préstamos recibidos del Fondo de Accesib.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e) Anticipos recibidos por ventas o prestación servicios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Bajas de activo no corriente	3.461,83	-	-	79.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
a) Enajenación de activos no corrientes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
b) Cancel./trasp. c.p. de subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Cancel./trasp. c.p. de otras inversiones financieras a l.p.	3.461,83	-	-	79.000,00	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros orígenes	-	45.538,42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ORÍGENES.	2.581.315,47	(870.663,24)	1.921.051,57	13.534.429,78	9.163.806,33	9.516.179,32	2.631.666,87	2.651.903,03	2.654.584,75	2.658.138,03	2.660.812,75	2.664.358,80

APLICACIONES.	Cierre 2019	Cierre 2020	Previsión cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Altas de activo no corriente	1.992.074,61	2.434.000,00	3.029.000,00	4.640.000,00	9.484.000,00	8.758.000,00	4.668.000,00	2.731.000,00	2.631.000,00	1.431.000,00	1.381.000,00	1.381.000,00
a) Adquisiciones invov. intangible, material e invers. inmobiliarias	1.992.074,61	2.434.000,00	2.611.000,00	4.640.000,00	9.253.000,00	8.548.000,00	4.448.000,00	2.500.000,00	2.400.000,00	1.200.000,00	1.150.000,00	1.150.000,00
b) Adquisiciones de inmovilizado financiero	-	-	418.000,00	-	231.000,00	210.000,00	220.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00
Inversiones en instrumentos de patrimonio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones oficiales pendientes de cobro a l.p.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otras inversiones financieras	-	-	418.000,00	-	231.000,00	210.000,00	220.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00	231.000,00
c) Inmovilizado por concesiones revertidas, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos desde otros Organismos Públicos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Reducciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo Comp. Interportuario aportado	45.000,00	21.000,00	7.000,00	7.000,00	8.000,00							
4. Bajas de pasivo no corriente	1.396.343,91	1.369.419,75	1.344.000,00	1.881.000,00	1.885.000,00	1.889.000,00	1.884.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00
a) Canc./trasp. a c.p. de deudas con entidades de crédito	1.347.808,33	-	1.344.000,00	1.881.000,00	1.885.000,00	1.889.000,00	1.884.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00	1.889.000,00
b) Canc./trasp. a c.p. de deudas proveedores de inmovilizado	46.523,44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c) Canc./trasp. a c.p. de deudas empr. grupo y asoci. y otros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
d) Canc./trasp. a c.p. de periodificaciones a l.p.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e) Aplicación y traspaso a c.p. de provisiones a largo plazo	2.012,14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. Otras aplicaciones	-	41.272,34	-									
Total Aplicaciones	3.433.418,52	3.865.692,09	4.380.000,00	6.528.000,00	11.377.000,00	10.655.000,00	6.560.000,00	4.628.000,00	4.528.000,00	3.328.000,00	3.278.000,00	3.278.000,00
VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE	(852.103,05)	(4.736.355,33)	(2.458.948,43)	7.006.429,78	(2.213.193,67)	(1.138.820,68)	(3.928.333,13)	(1.976.096,97)	(1.873.415,25)	(669.861,97)	(617.187,25)	(613.641,20)
Fondo de maniobra principio de ejercicio	5.839.832,21	4.987.729,16	1.438.549,35	(1.020.399,08)	5.986.030,70	3.772.837,03	2.634.016,35	(1.294.316,78)	(3.270.413,75)	(5.143.829,00)	(5.813.690,97)	(6.430.878,22)
Variación de circulante	(852.103,05)	(4.736.355,33)	(2.458.948,43)	7.006.429,78	(2.213.193,67)	(1.138.820,68)	(3.928.333,13)	(1.976.096,97)	(1.873.415,25)	(669.861,97)	(617.187,25)	(613.641,20)
Fondo de maniobra final de ejercicio	4.987.729,16	251.373,83	(1.020.399,08)	5.986.030,70	3.772.837,03	2.634.016,35	(1.294.316,78)	(3.270.413,75)	(5.143.829,00)	(5.813.690,97)	(6.430.878,22)	(7.044.519,41)

ANEXO VI. BONIFICACIONES

- ✓ Impacto económico 2020 de las bonificaciones a las tasas portuarias.
- ✓ Cuadros de Bonificaciones 2022.
- ✓ Estimación económica de las Bonificaciones 2022.
- ✓ Memoria Justificativa de las Bonificaciones 2022.

Impacto económico de las Bonificaciones a las Tasas Portuarias en 2020

		ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
<i>(miles de euros)</i>				
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN			
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	11	0	-11
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TASA DEL PASAJE	1	0	-1
	TOTAL			
	LÍMITE	877		
ART. 245.3 bis *	TASA DEL BUQUE			
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TASA DEL PASAJE			
	TOTAL			
ART. 245.4	TASA DEL BUQUE			
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TOTAL			
	LÍMITE			
ART. 245.5	TASA DEL BUQUE	779	391	-388
	TASA DE LA MERCANCÍA	679	322	-357
	TASA DEL PASAJE	569	354	-215
	TOTAL	2.027	1.067	-960
	LÍMITE	3.000		

Donde **Estimado** corresponde al impacto económico estimado de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2020**

Donde **Límite** corresponde al límite de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2020**.

* El apartado 3 bis del artículo 245.3 se añade por la disposición final 4.2 del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio. En consecuencia, en el Plan de Empresa 2020 no se contempló estimación de impacto.

Autoridad Portuaria de: MELILLA

BONIFICACIONES 2022 (ART. 245.3) Para incentivar tráficos y servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico o social

TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	Códigos arancelarios	Tasa del buque		Tasa de la mercancía		Tasa del pasaje		CONDICIONES DE APLICACIÓN ESPECÍFICAS
		Tramo	Valor	Tramo	Valor	Tramo	Valor	
CRUCEROS TURÍSTICOS		A partir de la 1ª escala	40%			Desde 1 pax	40%	
BUQUES ROPAX CON ESCALAS SUPERIORES A 24HORAS		A partir de la 1ª escala	40%					SIEMPRE QUE LA LÍNEA QUE REALIZA EL SERVICIO MARÍTIMO REGULAR AL QUE PERTENEZCAN LOS BUQUES SUPERE LAS 52 ESCALAS ANUALES CON ESTANCIA SUPERIOR A 24 HORAS.

Condiciones generales de aplicación:

El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 2022 en esta Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2020. En el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2020 sea inferior a la del año 2019, se tomará esta última.

La Autoridad Portuaria deberá suspender automáticamente la aplicación de estas bonificaciones una vez que se haya alcanzado el límite del importe total máximo para el ejercicio.

La bonificación será aplicable a las escalas y pasajeros operados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Impacto Económico de las Bonificaciones del art. 245.3. para 2022

(euros)

Autoridad Portuaria de Melilla

INDICADORES GLOBALES	TASA DEL BUQUE				TASA DE LA MERCANCÍA				TASA DEL PASAJE				TOTAL			
	Ingresos Totales por Tasas en Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Ingresos Totales Tasas Presupuesto	Ingresos Totales Tasas sin aplicar bonificaciones	% Ingresos con bonificación sobre Total	Corrección media de la tasa	Total Impacto Económico	Limite Conjunto de las Bonificaciones	% máximo de las bonificaciones	Consumo de la bolsa
	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(4)	(5)=(4)+(2)	(6)=(3)/(4)	(7)=(4)/(5)	(9)=Σ(2)	(11)		(12)=(9)/(11)
	744.593	832.593	20,5%	89,4%	884.000	884.000	0,0%	100,0%	1.545.000	1.546.191	0,1%	99,9%	89.191	859.000	20,0%	10,4%
TRÁFICOS Y SERVICIOS MARÍTIMOS SENSIBLES, PRIORITARIOS O ESTRATÉGICOS	Cuota líquida B1 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B1	Tipo medio	Ingresos netos B1 en presupuesto	Cuota líquida B3 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B3	Tipo medio	Ingresos netos B3 en presupuesto	Cuota líquida B2 aplicando CC propuesto	Importe de las bonificaciones a B2	Tipo medio	Ingresos netos B2 en presupuesto	Importe Total de las cuotas líquidas aplicando CC propuesto	Importe Total de las bonificaciones		Importe Total de ingresos netos en presupuesto
	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(1)	(2)		(3)=(1)-(2)	(8)=Σ(1)	(9)=Σ(2)		(10)=Σ(3)
CRUCEROS TURÍSTICOS	25.000	10.000	40%	15.000	0	0	0%	0	2.979	1.191	40%	1.788	27.979	11.191		16.788
BUQUES ROPAX ESTANCIAS SUP. A 24HORAS	216.000	78.000	36%	138.000					2.979	1.191	40%	1.788	216.000	78.000		138.000
	241.000	88.000	37%	153.000			0%	0	2.979	1.191	40%	1.788	243.979	89.191		154.788
TOTAL	241.000	88.000	37%	153.000	0	0	0%	0	2.979	1.191	40%	1.788	243.979	89.191		154.788

La cuota líquida incluye el efecto de los Coeficientes Reductores de los art. 213, 214, 215 y 216 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

Definiciones:

Corrección media de la tasa: porcentaje de ingresos reales sobre el total de ingresos previstos en el caso de no aplicar las bonificaciones

Limite conjunto de las bonificaciones: El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 2022 en esta Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2020. En el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2020 sea inferior a la del año 2019, se tomará esta última.

% máximo de las bonificaciones: porcentaje máximo permitido por Ley de Presupuestos para aplicar bonificaciones

Autoridad Portuaria de: MELILLA

BONIFICACIONES 2022 (ART.245.5)
Insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad

SERVICIOS MARÍTIMOS	Códigos arancelarios	Tasa del buque	Tasa de la mercancía	Tasa del pasaje	
				Pasajeros en régimen de transporte	Vehículos en régimen de pasaje
Servicios marítimos con otros puertos		40%	40%	20%	20%

Condiciones de aplicación:

Tasa del buque: se aplica a cada escala declarada por el sujeto pasivo cuando solamente sea de aplicación la cuantía básica S.

Tasa de la mercancía: se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente.

Tasa del pasaje: se aplica a cada una de las escalas referidas anteriormente.

Se aplica por igual a cada una de las escalas, mercancías y pasajeros declaradas por cada sujeto pasivo en las condiciones anteriormente citadas.

Esta bonificación será aplicable a las tasas devengadas a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

Compensación de los menores ingresos estructurales de las Autoridades Portuarias sujetas a condiciones de insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (art. 159.5). Autoridad Portuaria de Melilla

(euros)

Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:	Cierre 2020	Estimación cierre 2021	Estimación 2022
Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares			
Tasa del Buque (art. 197.i)			
Tasa del Pasaje (art. 208.e)			
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)			
TOTAL	-	-	-
Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5)			
Tasa del Buque	391.422	378.429	496.388
Tasa del Pasaje	322.295	146.947	386.283
Tasa de la Mercancía	354.091	473.303	589.187
TOTAL	1.067.808	998.680	1.471.858

La Autoridad Portuaria propone, como límite máximo superior respecto de la cuantía conjunta de bonificaciones para 2022 , un importe de 3 millones de euros.



**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LAS BONIFICACIONES A APLICAR ART. 245.3.
AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA.**

Cruceros Turísticos.

La Autoridad Portuaria de Melilla sigue impulsando junto con la Ciudad Autónoma para convertir la misma en un enclave atractivo para la escala de cruceros, mediante el otorgamiento de la máxima bonificación legal tanto al buque como al pasaje. El objetivo que se han impuesto ambos organismos es incrementar la presencia de turistas en la Ciudad para 2022 y ejercicios siguientes,.

Buques Ropax con estancias superiores a 24h.

En línea con la estrategia conjunta seguida con la Ciudad Autónoma, de impulsar el turismo en Melilla, se pretende con esta bonificación, favorecer la iniciativa lanzada por una naviera, consistente en el minicrucero de fin de semana, que haga atractiva desde el punto de vista económico, la visita a la Ciudad de Melilla por parte del turista peninsular.

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LAS BONIFICACIONES A APLICAR ART. 245.5.
AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA.**

Las bonificaciones, que se mantienen tanto para Buque como para Mercancía, son las máximas establecidas por la Ley, que de no aplicarse por esta vía lo estarían haciendo por el resto de reducciones que el citado texto establece. Respecto de las bonificaciones tanto al Pasaje como a los vehículos en Régimen de Pasaje se estima continuar reduciendo al máximo las mismas, hasta alcanzar la reducción que establece el artículo 208,d) del la Ley, y que se aplicaría de no aplicarse la bonificación del artículo 245.5. El motivo de que dichas bonificaciones continúen al mínimo, se encuentra en el descenso de tráfico (contenedores) plasmada en las previsiones de tráfico del presente Plan de Empresa, que viene registrándose desde finales de 2017, al que se unen ahora el descenso de ingresos de tasa al pasaje debido al cierre de fronteras y situación sanitaria, y que si bien en un principio podía pensarse que sería reversible en el horizonte temporal del plan de Empresa, en la actualidad parece que se puede convertir en tendencia, con el consiguiente descenso de ingresos para la Autoridad Portuaria, que con esta reducción de bonificaciones pretende amortiguarse.

ANEXO VII SOSTENIBILIDAD

- ✓ Indicadores de Sostenibilidad Ambiental.
- ✓ Memoria de Sostenibilidad Ambiental 2020.

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_1: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA)	GRADO DE DESARROLLO DEL SGA (INDICAR CON UNA CRUZ LOS SISTEMAS IMPLANTADOS O A IMPLANTAR)	PERLS (ESPO)	100%	100%	100%	100%
		ISO 14001 (ALCANCE PARCIAL) (1)				
		ISO 14001 (ALCANCE GLOBAL)	100%	100%	100%	100%
		EMAS				
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: Con objeto de llevar un mayor control y seguimiento medioambiental de las distintas actividades desarrolladas en el puerto se realiza un seguimiento continuo de las no conformidades del sistema así como del cumplimiento de los requisitos legales.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (2): Actualmente, todos los procedimientos se encuentran redactados conforme a la norma ISO 14001:2015, cuya adaptación se certificó en septiembre de 2018. La APM ha superado con éxito las respectivas auditorías de seguimiento a las que se ha sometido. Asimismo, se seguirá trabajando en la concienciación medioambiental interna y externa.</p>					

Notas	
1	Se considera que el Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001 tiene alcance parcial cuando queda relegado a una parte del dominio público portuario (por ejemplo, se limite a oficinas, talleres o ciertas áreas concretas) o cubra una parte limitada de las funciones de la Autoridad Portuaria relacionadas con la gestión ambiental.
2	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_2: MEJORAR LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO A TRAVÉS DE LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA).	EMPRESAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (con licencia, autorización o concesión)	Nº DE EMPRESAS	5	2	2	2
		% DE EMPRESAS (1)	100%	100%	100%	100%
	CONCESIONES DEDICADAS A MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS CON SGA (TERMINALES MARÍTIMAS DE MERCANCÍAS)	Nº DE CONCESIONES	1	0	0	0
		% DE CONCESIONES (1)	100%	0%	0%	0%
	CONCESIONES DEDICADAS A ACTIVIDADES PESQUERAS, NÁUTICO-DEPORTIVAS, O DE CONSTRUCCIÓN/REPARACIÓN NAVAL CON SGA.	Nº DE CONCESIONES	3	3	3	3
		% DE CONCESIONES (1)	0%	0%	1%	1%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)					
	El Sistema integrado de Medio Ambiente, Calidad y PRL está cada vez más presente en la toma de decisiones, y por ello en los nuevos pliegos de concesiones, empresas prestadoras de servicios, etc., se incluyen cláusulas medioambientales más exigentes, con objeto de tener, de forma paulatina, un puerto cada vez más sostenible. Por otro lado, en la medida que nuestros recursos lo permiten, se intenta enfatizar el control y seguimiento de las cláusulas establecidas en los pliegos, legislación vigente, etc.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):					
	Todas las empresas prestadoras del servicio de manipulación de mercancías cuentan con SGA. Respecto a las empresas dedicadas a actividades náuticos-deportivas o de reparación naval, se le realiza seguimiento medioambiental de sus instalaciones.					

Notas	
1	Los porcentajes se calcularán sobre el número total de empresas que desarrollan el tipo de actividad indicado en el epígrafe.
2	Ejemplos de medidas adoptadas para incentivar la implantación de SGA en empresas. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguimiento a operadores de la tramitación y obtención de los permisos o autorizaciones ambientales que les sean de aplicación. ▪ Incluir la condición de disponer de un SGA en pliegos de condiciones del servicio o de concesiones y autorizaciones. ▪ Promover la firma de Convenios de Buenas Practicas.
3	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_3: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL PUERTO	Nº DE CONVENIOS DE BUENAS PRÁCTICAS FIRMADOS	1	0	1	1
	PORCENTAJE DEL IMPORTE DE LA BONIFICACIÓN QUE SE EXIGE REINVERTIR EN LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN LOS CONVENIOS (Valor medio ponderado por importe)	0	0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: El COVID ha paralizado el impulso tomado en el 2020 y se espera retomar la iniciativa en el 2021.				
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1):				

Notas	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_4: ALCANZAR UNA GESTIÓN MAS EFICIENTE DE LOS RECURSOS NATURALES EMPLEADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)	AGUA	CONSUMOS DE LA AP EN m ³	4.000	6.123	6.000	6.000
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (1)	95%	95%	95%	95%
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CONSUMOS DE LA AP EN Kwh	1.600.000	1.281.162	1.200.000	1.200.000
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (2)	90%	91%	91%	91%
		LA AP ESTA CERTIFICADA SEGÚN ISO 50001 (SI/NO)		NO	NO	NO
		% DE LA SUPERFICIE DE USO COMERCIAL, DONDE LA DISTRIBUCIÓN ELECTRICA ES DESARROLLADO POR EMPRESAS DISTRIBUIDORAS REGULADAS.	100%	100%	100%	100%
		% DE LOS EDIFICIOS TITULARIDAD DE LA AP QUE SON DE "CONSUMO CASI NULO" (3)	0	0	0	20%
		INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS (4):				
	Actualmente, se está trabajando en la instalación de cold ironing en el Ribera I y el Ribera II. Esta medida está incluida en el Plan de Acción del Mapa de Ruido y se tiene previsto realizar en el 2021 un Estudio de optimización energética de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Melilla.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (5):					
El grado de cumplimiento del consumo eléctrico es alto, por debajo del objetivo. El control de consumos se afianza en este ejercicio, por encima del 90% tanto para agua como para electricidad.						

Notas	
1	<p>Consumos de agua controlados en % = $100 * (\text{Agua registrada}) / (\text{Agua distribuida})$</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Agua distribuida:</i> Total del agua comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión. ▪ <i>Agua controlada:</i> Total del agua que es registrada (medida con contador) en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio, identificando en el consumo propio los distintos destinos del agua. (agua sanitaria, baldeo, jardinería, riego de parvas, etc.). ▪ <i>Agua no controlada:</i> Agua distribuida - Agua controlada. (Incluye pérdidas de la red y posibles suministros no "regulados").
2	<p>Consumos de energía eléctrica controlados en % = $100 * (\text{Energía registrada}) / (\text{Energía distribuida})$</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Energía distribuida:</i> Total de la energía eléctrica comprada por la Autoridad Portuaria y a cargo de su gestión. ▪ <i>Energía controlada:</i> Total de la energía que es registrada (medida con contador) en los puntos de distribución a terceros o de consumo final propio, identificando en el consumo propio los distintos destinos de la energía. (Iluminación de viales, Iluminación de campas, oficinas, unidades de bombeo, talleres, etc.) ▪ <i>Energía no controlada:</i> Energía distribuida - Energía controlada. (Incluye posibles suministros no "regulados")
3	<p>El concepto de “Edificio de consumo de energía casi nulo” se define en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.</p>
4	<p>Ejemplos de medidas adoptadas para lograr una gestión más eficiente de recursos naturales (agua y electricidad).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversiones en mejora de la red de distribución de agua destinadas a reducir pérdidas. ▪ Mejora en sistemas de riego de jardinería, o uso de plantas con menor exigencia de riego. ▪ Instalación de contadores de agua en todos los puntos de consumo. ▪ Cambios a iluminación de bajo consumo en viales y campas. ▪ Introducción de sistemas de encendido y regulación en viales y campas para adaptar la iluminación a las necesidades reales de la operativa. ▪ Instalación de contadores de consumo eléctrico en cabeceras de redes de iluminación exterior, en grupos de reflectores, en oficinas, etc. ▪ Mejoras en sistemas de iluminación y climatización en oficinas.
5	<p>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo</p>

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.3 LOGRAR PUERTOS ECOEFICIENTES				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_5: OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS GENERADOS O GESTIONADOS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA (AP)	% DE LOS RESIDUOS GENERADOS POR LA AP CON RECOGIDA SEPARADA	NS/NC	99,9%	99,9%	99,9%	
	VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS POR EL SERVICIO GENERAL DE LIMPIEZA EXPRESADO EN TONELADAS (1)	INERTES MAS NO PELIGROSOS	2	2.044	2.000	2.000
		PELIGROSOS	4	8	7	7
	GASTOS DEL SERVICIO G. DE LIMPIEZA DE ZONAS TERRESTRES EN €.	300.000	292.055	300.000	300.000	
	GASTOS POR RETIRADA DE RESIDUOS ABANDONADOS EN € (2)					
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: De forma continua se intenta concienciar al personal de la necesidad de realizar una buena gestión de los equipos inservibles en los talleres de la Autoridad Portuaria, de la correcta separación de los residuos en los diferentes contenedores, de la no acumulación de residuos y/o material inservible en la ZSP... Para ello la División de Calidad, Medio Ambiente y PRL realiza inspecciones con carácter periódico a los talleres y zonas de acopio de estos residuos y/o materiales, comunicando a los responsables de las incidencias detectadas...					
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): Se ha incrementado la generación de residuos como consecuencia de las obras efectuadas, así como por los grandes esfuerzos llevados a cabo por la APM en la limpieza y orden de sus almacenes y en la gestión de los residuos abandonados en los viales.						

Notas	
1	Estos residuos comprenden la limpieza ordinaria de superficies terrestres, la retirada de residuos depositados en puntos limpios o contenedores, y aquellos residuos abandonados de los que haga cargo la Autoridad Portuaria.
2	Se refiere a costes específicos contemplados en el contrato de limpieza para recoger y gestionar residuos abandonados, o a costes extraordinarios no contemplados en el contrato de limpieza para recoger y tratar dichos residuos. (Se entiende por abandonados aquellos residuos depositados en lugares no regulados o sin seguir las instrucciones de depósito establecidas por la Autoridad Portuaria).
3	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_6: MEJORAR LA PERCEPCIÓN DEL ENTORNO SOBRE EL DESEMPEÑO AMBIENTAL DEL PUERTO	Nº DE QUEJAS O DENUNCIAS RECIBIDAS POR RAZONES MEDIOAMBIENTALES	CONTAMINACIÓN DEL AIRE	1	0	0
		CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	0	0	0
		CONTAMINACIÓN DEL AGUA	0	0	0
	<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS:</p> <p>En el sistema de gestión medioambiental que tiene implantado la APM se recogen inspecciones de carácter preventivo para evitar que se produzcan desviaciones en parámetros de la calidad del agua y del aire, incluidos controles los de emisiones por tráfico de camiones y de concesionarios en la zona restringida del puerto para obligar al cumplimiento de lo establecido en los pliegos.</p> <p>En relación a la contaminación del aire, la APM ha participado en el Proyecto CORE LNGas hive y estudia la viabilidad de utilización de GNL en el puerto de Melilla. En 2020, la APM ha bonificado a la naviera Marítima Alborán/Baleària por contar con un ferri que consume GNL.</p> <p>Actualmente, se está trabajando en instalar cold ironing en el Ribera I y Ribera II para que los buques atracados puedan apagar sus motores, con la consecuente reducción del consumo de combustible y de las emisiones de contaminantes y de ruido.</p> <p>También en relación al ruido, la APM participa en el proyecto ANCHOR LIFE, que tiene el objeto de elaborar un plan de gestión de ruidos en puertos y determinar una metodología de evaluación del ruido en los puertos. En 2020 se ha designado a un miembro de la Policía Portuaria en exclusiva a este proyecto, para caracterizar las fuentes sonoras.</p> <p>En cuanto a la contaminación del agua, la APM cuenta con el Plan Interior Marítimo del Puerto de Melilla, que garantiza que se dispone de los medios necesarios para actuar ante un vertido, y realiza, entre otras actuaciones, campañas periódicas de medición y caracterización de las aguas y los sedimentos. Además, en 2020 se han realizado obras que han supuesto la mejora de la red de recogida de pluviales.</p>				
<p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1):</p> <p>Durante 2020, el procedimiento ha recogido cuatro quejas, ninguna por razones medioambientales.</p>					

Notas	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_7: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AIRE (1)					
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES		VALOR MEDIO ANUAL			
	PM10	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [50 (µg/m³)]	X			X
	SO2	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [125 (µg/m³)]	X			X
	NO2	Nº SUP. VAL. LIM. HORARIO [200 (µg/m³)]	X			X
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)					
	Se realizan controles ambientales, incluidos los de emisiones por tráfico de camiones y de concesionarios en la zona restringida del puerto.					
	.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3):					
	Se tenía previsto el control de emisiones a la atmósfera para este año, pero debido a que la contaminación atmosférica no es significativa, se ha decidido transferir el gasto a otra iniciativa.					

Notas					
1	Parametros de calidad del aire				
	<ul style="list-style-type: none"> Valores de referencia de parámetros del aire: 				
	PARÁMETRO	VALOR LIMITE	PROMEDIO DE CALCULO	Nº MÁXIMO DE SUPERACIONES OBJETIVO	NORMATIVA DE REFERENCIA
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES TOTALES	-----	Anual	-----	Normativa Autonómica.
	PM10	Limite DIARIO: 50 (µg/m ³)	24 Horas	35 superaciones anuales	R.D. 102/2011
	NO2	Limite HORARIO: 200 (µg/m ³)	1 Hora	18 superaciones anuales	
	SO2	Limite DIARIO: 125 (µg/m ³)	24 Horas	3 superaciones anuales	
<ul style="list-style-type: none"> Puntos de muestreo: Cuando existan varios puntos de muestreo seleccionar aquél que se considere más representativo de las emisiones ligadas a la actividad portuaria. 					
<ul style="list-style-type: none"> Selección de parámetros: En los puertos en los que el movimiento de graneles sólidos pueda tener un impacto significativo, bien por la sensibilidad el entorno, por el volumen movido o por la pulverulencia de los productos, facilitar información de PM10 y de Partículas Sedimentables Totales. 					
2	Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a mejorar la calidad del aire.				
	<ul style="list-style-type: none"> Verificar que los operadores disponen de las autorizaciones que les sean de aplicación en materia de calidad del aire. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Elaborar normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a reducir emisiones. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar planes de reordenación espacial de la actividad para alejar de la ciudad las operaciones con mayores emisiones. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Introducir condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas. 				
	<ul style="list-style-type: none"> Inversiones en equipamiento de prevención/atenuación de emisiones: Pantallas cortavientos, Sistemas de riego, Lava-ruedas. Proyectos de uso de OnshorePowerSupply, o GNL. 				
3	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.				

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_8: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL AGUA	LA AP TIENE IMPLANTADA LA R.O.M. 5.1-13 (SI/NO)		NO			
	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AGUA (1)					
	AGUA	CLOROFILA -A (µG/L)				
		SATURACIÓN DE OXIGENO (%)	70	82,9-118%	70	70
		TURBIDEZ (NTU)	<5	0,2-9,2	<5	<5
	SEDIMENTO	CARBONO ORGÁNICO TOTAL (%)				
		NITRÓGENO TOTAL KJELDHAL (mg/Kg)				
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RED DE SANEAMIENTO CONECTADA A COLECTOR MUNICIPAL O A UNA EDAR.		100	100%	100%	100%
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE ESCORRENTIAS. (2)		0,054	0,054	0,054	0,054
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (3)					
Caracterización de la masa de agua portuaria conforme a lo establecido en el RD 817/2015 por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.						
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (4):						
La turbidez en la dársena interior del puerto generalmente no va asociada a la operativa portuaria sino a la renovación de agua del interior del puerto. Los picos de turbidez van asociados a temporales de mar.						

Notas	
1	<p>Caracterización de la calidad del agua</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Valores de referencia de parametros de calidad.</i> Los parametros que determinan el Potencial Ecologico de las masas de agua muy modificadas por la presencia de puertos, se establecen en el apartado F, del Anexo II del Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental. ▪ <i>Puntos de muestreo:</i> Cuando existan varios puntos de muestreo seleccionar aquel que se considere más representativo de los efectos de la actividad portuaria sobre la calidad del agua y de los sedimentos.
2	<p>Se considera que las agua sufren un tratamiento básico si pasan por pozos de gruesos, separadores por movimiento ciclónico, o pozos de tormenta.</p>
3	<p>Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a mejorar la calidad del agua:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verificar que los operadores disponen o han solicitado las autorizaciones de vertido que les sean de aplicación. ▪ Para operadores que vierten a fosas sépticas, verificar que disponen de registros de entregas de residuos a gestores autorizados. ▪ Elaborar normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a evitar vertidos no controlados (limpiezas o mantenimientos en zonas no preparadas malas prácticas en avituallamiento o repostado de buques, manipulación no adecuada de graneles, limpieza no adecuada de superficies, etc.) ▪ Introducir condiciones sobre vertidos en pliegos reguladores de servicio. ▪ Introducir requisitos sobre vertidos en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas. ▪ Inversiones en mejora del saneamiento: Ampliación de redes, depuración, conexiones a redes municipales, etc. ▪ Inversiones en mejora de gestión escorrentías: Recogida, canalización, pozos de gruesos, tanques de tormenta, etc. ▪ Inversiones en superficies habilitadas para la limpieza y mantenimiento de equipos (impermeabilizadas, con recogida y tratamiento de aguas) ▪ Implantar la ROM 5.1-1.
4	<p>ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.</p>

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_9: REDUCIR LA PRESIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LOS OPERADORES PORTUARIOS SOBRE LA CALIDAD DEL SUELO.	NÚMERO DE CONCESIONES CUYA SUPERFICIE, O PARTE DE LA MISMA, HAYA SIDO REGISTRADA POR LA AUTORIDAD COMPETENTE COMO SUELO CONTAMINADO.	2	2	1	1
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (1) No incrementar el número controlando los usos.				
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (2):				

Notas	
	<p>1 Ejemplos de medidas adoptadas para contribuir a reducir los riesgos de contaminación del suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Autoridad Portuaria realiza un muestreo periódico de la calidad del suelo a través de piezómetros instalados en puntos representativos. ▪ La Autoridad Portuaria dispone de un inventario de las concesiones que realizan actividades potencialmente contaminantes del suelo. ▪ La Autoridad Portuaria realiza un seguimiento de aquellas concesiones obligadas a remitir a la Comunidad Autónoma informes periódicos de situación del suelo. ▪ La Autoridad Portuaria introduce requisitos sobre protección del suelo en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas, como por ejemplo: obligación de instalar y mantener piezómetros, pavimentar suelos expuestos a derrames, disponer de cubetos en zonas expuestas a vertidos, realizar conducciones elevadas o en galerías practicables. etc. ▪ La Autoridad Portuaria normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a evitar vertidos en el suelo (mantenimientos en zonas no preparadas, almacenamiento de productos potencialmente contaminantes en contacto directo con el suelo, trasiego de productos potencialmente contaminantes en superficies no dotadas de cubetos o elementos de retención
	<p>2 ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.</p>

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_10: DISPONER DE UNA RESPUESTA INTEGRADA Y EFICAZ PARA ACTUAR ANTE EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA.	TIPO DE INTEGRACIÓN DE LA RESPUESTA (MARCAR CON UNA X LO QUE CORRESPONDA)	LA AP CUENTA CON MEDIOS PROPIOS Y LOS GESTIONA CON SU PERSONAL.	X	X	X	X
		LA AP RECURRE A LOS MEDIOS DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS MEDIANTE LO EXIGIDO EN PLIEGOS REGULADORES.	X	X	X	X
		LA AP TIENE FIRMADOS CONVENIOS DE APOYO CON OPERADORES DEL PUERTO (QUE SUPONEN CESIÓN O INTEGRACIÓN DE MEDIOS)	X			
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONTRATO DE SERVICIO CUYO OBJETO ES PROPORCIONAR <u>ACTUACIÓN COMPLETA</u> ANTE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA (1)				
		LA AP TIENE FIRMADO UN CONVENIO CON SASEMAR QUE DA SOPORTE A LA AP EN TAREAS DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN				
		LA AP DISPONE DE UNA RESPUESTA MANCOMUNADA QUE INTEGRA A LA MAYOR PARTE DE LOS OPERADORES DEL PUERTO (2)				
		NÚMERO DE SIMULACROS DE ACTIVACIÓN DEL PIM REALIZADOS	0	0	1	1
INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS : El PIM del Puerto recoge la actuación en las zonas I y II de aguas, contando el personal adscrito a éste con la formación adecuada ante un vertido accidental.						
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): Cuando se han realizado simulacros se han obtenido resultados óptimos en los tiempos de respuesta y en las comunicaciones entre los agentes implicados. Aunque no se tenga ningún convenio por escrito con los operadores del puerto, siempre se ha obtenido colaboración por parte de toda la comunidad portuaria.						

Notas	
1	Se considera que el contrato de servicio proporciona "una actuación completa" cuando cubre el suministro de medios, el mantenimiento de los medios (tanto propios como de la Autoridad Portuaria), tareas de vigilancia, tareas de control y recogido del vertido, tareas de limpieza y recogida de residuos, así como la entrega de residuos a un gestor autorizado.
2	Se entenderá que un puerto dispone de un servicio de respuesta mancomunada cuando las tareas de vigilancia y control de vertidos sean realizadas por una empresa de servicios que ha sido contratada por una asociación en el cual participa la Autoridad Portuaria junto a las empresas que operan en el puerto. Por ello, tanto la respuesta a las emergencias, como la financiación de dicho servicio, se realiza de un modo conjunto.
3	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

LINEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.1 DEBIDA DILIGENCIA EN LA GESTIÓN AMBIENTAL			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_11: PREVENIR VERTIDOS AL MAR POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR LOS COSTES DE INTERVENCIÓN EN EMERGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA.	NÚMERO DE INCIDENTES DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE NO HAN REQUERIDO ACTIVACIÓN DEL PIM.	2	4	2	2
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE ALGUNA CONCESION SIN NECESIDAD DE ACTIVACIÓN DEL PIM DE AL AUTORIDAD PORTUARIA (“SITUACIÓN 0”)	1	0	0	0
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (“SITUACIÓN 0”)	1	1	1	1
	NUMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PLAN MARÍTIMO NACIONAL (“SITUACIÓN 1 O SUPERIOR”)	0	0	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS QUE HAN CONLLEVADO SANCIONES.	0	0	0	0
	NÚMERO DE INCIDENCIAS O EMERGENCIAS EN LAS QUE SE HA IDENTIFICADO EL ORIGEN DE LOS VERTIDOS Y SE HAN RECUPERADO LOS COSTES DE CONTROL Y LIMPIEZA DE VERTIDOS.	0	0	0	0
<p>INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR VERTIDOS POR MALAS PRÁCTICAS Y RECUPERAR COSTES DE INTERVENCIÓN. Se está procediendo a la redacción de nuevos pliegos de prescripciones para los servicios portuarios donde se detallan las tarifas a abonar a los mismos por la prestación de servicios en emergencias por contaminación marina además cada vez la cooperación de los distintos prestadores de servicios portuarios, así como de las empresas que operan con combustibles en el puerto, es mayor en cuanto a la participación de simulacros.</p> <p>VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1): Los resultados se van acercando a las expectativas que tiene el puerto de vertido 0.</p>					

Notas	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		11.1 INCENTIVAR UNA MOVILIDAD ECO-SOSTENIBLE			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_12: INCENTIVAR LAS MEJORES PRÁCTICAS AMBIENTALES DE LOS BUQUES QUE ATRACAN EN EL PUERTO	Nº DE BUQUES QUE SE BENEFICIAN DE LA BONIFICACIÓN A LA TASA DEL BUQUE POR MEJORES PRACTICAS AMBIENTALES.	10	10	10	10
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN				
	VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (18) :				

Notas	
1	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		10 PUERTOS AMBIENTALMENTE SOSTENIBLES				
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		10.2 ELEVAR LA CALIDAD AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022	
OB_13: PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES	ACTUACIONES ADOPTADAS (MARCAR CON UNA X LO QUE CORRESPONDA)	LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS GUIAS O CÓDIGOS DE BUENAS PRÁCTICAS AMBIENTALES	X	X	X	X
		LA AUTORIDAD PORTUARIA TIENE APROBADAS NORMAS AMBIENTALES <u>DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO</u>		X	X	X
		LA AUTORIDAD PORTUARIA VERIFICA PERIÓDICAMENTE EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS DE CARÁCTER AMBIENTAL QUE SEAN DE APLICACIÓN A LOS OPERADORES PORTUARIOS (LICENCIAS, AUTORIZACIONES, PERMISO, ETC)		X	X	X
		LA AUTORIDAD PORTUARIA DISPONE DE UN SERVICIO ESPECIALIZADO EN LA VIGILANCIA AMBIENTAL DEL PUERTO. (1)				
INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES: La policía portuaria está formada para chequear y verificar que se cumplen las condiciones medioambientales tanto de las instalaciones portuarias como de las concesiones.						
VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2): Los efectivos de la Policía Portuaria están concienciados respecto a sus funciones de inspección ambiental y cada vez se notifica y se hace seguimiento de mas incidencias.						

Notas	
1	Se entenderá que se dispone de un servicio de vigilancia especializado de vigilancia ambiental si existe personal técnico del puerto o personal adscrito al servicio de policía portuaria que disponen de la instrucción necesaria para identificar malas prácticas operativas, y realizan una supervisión periódica de las actividades del puerto.
2	ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.

LÍNEA ESTRATÉGICA DEL MARCO ESTRATÉGICO		11 PUERTOS ECO-PROACTIVOS			
OBJETIVO GENERAL DE GESTIÓN DEL MARCO ESTRATÉGICO		11.2 CONTRIBUIR A MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO			
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2020	ESTADO 2020	META 2021	META 2022
OB_14: EVALUAR Y GESTIONAR LA HUELLA DE CARBONO	HUELLA DE CARBONO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON ALCANCE 1 y 2 (1)		328 t	300 t	300 t
	% DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO CONTRATADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA CON CERTIFICADO DE GARANTÍA DE ORIGEN RENOVABLE.		0	0	0
	% DE CONSUMOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA , PROCEDENTE DE ENERGÍA RENOVABLE EN RÉGIMEN DE AUTOCONSUMO.		0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: La APM ha participado en 2020 en la iniciativa "H2020 European Green Deal" con una candidatura para hacer 100% sostenible el sistema de seguridad del puerto mediante la generación de energía renovable y autónoma en placas solares y su almacenamiento en hidrógeno. Por otra parte, actualmente se está trabajando en la adquisición de grupos electrógenos con capacidad suficiente para que los buques atracados puedan apagar sus motores, lo que repercutiría en una disminución de las emisiones y de la huella de carbono. Tampoco se descarta, en un futuro, llevar a cabo iniciativas para potenciar el equilibrio energético en las instalaciones y reducir los consumos contratados. Por otra parte, en 2020 la APM ha recibido una petición para instalar aerogeneradores en el Puerto, habiéndose facilitado al interesado la instalación de equipos de medición de aire durante un año.				
VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2):					

Notas	
	<p>1 Se recomienda realizar la estimación de la huella de carbono de la Autoridad Portuaria siguiendo la “Guía metodológica para el cálculo de la huella de carbono en puertos” desarrollada por Puertos del Estado. Esta guía proporciona orientaciones para la estimación de la huella del carbono con alcances 1, 2, y 3.</p>
	<p>2 ESTADO DE DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS: Valoración general del grado de cumplimiento y evolución de las metas propuestas, principales retos planteados, y posibles dificultades existentes para avanzar en el mismo.</p>



MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD PUERTO DE MELILLA



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

2020





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla



Dirección de la publicación: Autoridad Portuaria de Melilla



Redacción y maquetación: Aymar Asesoría Técnica S.L.L.



Fotografías: José Manuel Lozano Solá y Aymar Asesoría Técnica S.L.L.



Infografías: Icons made by Freepik from www.flaticon.com



PRESENTACIÓN

Mapa estratégico.....	10	Hitos y retos	14
Objetivos estratégicos	12	Perfil institucional	16
Misión, visión y valores	13		



DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

Principales magnitudes.....	20	Promoción comercial.....	40
Forma jurídica	22	Servicios prestados.....	42
Gobierno y gestión.....	24	Calidad de los servicios.....	46
Infraestructuras portuarias	30	Proyectos de I+D+i	52
Infraestructuras en ejecución.....	32	Movilidad sostenible.....	56
Estadísticas de tráfico.....	34	Comunicación institucional.....	58
Hinterland y foreland	38	Compromiso institucional.....	62



DIMENSIÓN ECONÓMICA

Política económica.....	66	Estructura de inversiones.....	74
Hitos y retos.....	67	Negocio y servicios.....	76
Desempeño económico	68	Valor y productividad	78
Estado económico-financiero	70	Actividad de activos	79



DIMENSIÓN SOCIAL

	Política social.....	82		Participación de trabajadores.....	90
	Hitos y retos.....	83		Formación de trabajadores.....	92
	Desempeño social.....	84		Seguridad y salud.....	94
	Datos de plantilla.....	86		Comunidad Portuaria.....	96
	Equidad en la plantilla.....	88		Recursos económicos.....	98



DIMENSIÓN AMBIENTAL

	Política ambiental.....	102		Contaminación acústica.....	116
	Hitos y retos.....	103		Calidad del agua.....	118
	Desempeño ambiental.....	104		Biodiversidad.....	122
	Ecoeficiencia.....	106		Comunidad Portuaria.....	124
	Gestión de residuos.....	110		Recursos en materia ambiental.....	126
	Calidad del aire.....	114			



ÍNDICE GRI

	Mensaje del Presidente.....	130		Dimensión económica.....	130
	Presentación.....	130		Dimensión social.....	131
	Dimensión institucional.....	130		Dimensión ambiental.....	131

MENSAJE DEL PRESIDENTE

En este ejercicio 2020 la complicada situación que veníamos viviendo, como consecuencia de las tensas relaciones con el país vecino, se ha visto agravada por la declaración de la pandemia por COVID-19.

Éste ha sido, por tanto, un año marcado por malos resultados económicos. El empeño de esta Autoridad Portuaria para contener el gasto, reducir la deuda contraída con entidades financieras y las inversiones a valores mínimos, no han permitido elevar la cuenta de resultados como se deseaba, arrojando un valor del importe neto de la cifra de negocio poco satisfactorio.

De este modo, teniendo en cuenta el cierre de fronteras con Marruecos, se ha visto reducido el número de prestadores de servicios, y con mayor importancia el tráfico LO-LO. Esta circunstancia junto con las medidas adoptadas por el Gobierno Estatal para frenar la transmisión de la pandemia, como el confinamiento, los cierres perimetrales y demás restricciones de movilidad han repercutido de forma más negativa aún en el tráfico de pasajeros.

En este marco, nuestra política estratégica se ha enfocado en nuevas líneas de negocio, como el tráfico de cruceros y yates, que disfrutaban de ventajas fiscales en la Ciudad, el tráfico de granel sólido que se ha visto incrementado de forma significativa este año y la consolidación del puerto como un lugar atractivo para cualquier inversor de la cadena logística.

Esta Autoridad Portuaria no decae en el esfuerzo y en su afán de liderar una oferta portuaria competitiva y generadora de valor añadido, apostando por mejorar la prestación de los servicios portuarios y las instalaciones de control fronterizo, lo cual facilitará la ubicación de nuevas empresas en suelo portuario y sobre todo, generará beneficios tanto para la Comunidad Portuaria como para la estructura económica de la Ciudad.

A ello ayudarán los 4,564 millones de euros del Fondo de Compensación Interportuario que se esperan en 2021, contemplando nuestro **“Plan de Empresa 2020-2024”** inversiones por valor de más de 37 millones de euros.

Estas actuaciones se efectuarán sin perjuicio de la importante cantidad de recursos que aún se siguen destinando para garantizar la seguridad en las instalaciones portuarias frente a la presión migratoria, en el marco de nuestro **“Plan Integral de Seguridad del Puerto”**.

Para abordar las nuevas situaciones que ha traído consigo la pandemia, desde la Autoridad Portuaria de Melilla hemos implantado un **“Plan de Contingencias frente al COVID-19”**, que introduce las modalidades de trabajo en oficina a turnos rotativos y de teletrabajo, potenciando así la conciliación de la vida laboral y familiar de nuestros empleados. De esta forma, los situamos en el corazón de nuestro modelo de gestión.

Por otra parte, la protección del medio ambiente continúa siendo un eje vertebrador en la gestión de este organismo, como pone de manifiesto nuestra participación en diversos proyectos sostenibles e innovadores y el premio **“Bandera Azul”** de nuestro Puerto Noray.

En esta línea cabe destacar, el continuo afianzamiento de nuestro **Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo, conforme a las normas internacionales de reconocido**

prestigio y al **modelo PERS de ECOPORTS** (European Sea Ports Organization).

Adicionalmente, entre las novedades de 2020 cabe resaltar la participación en los programas **“H2020 European Green Deal”** y **“Ports 4.0”**, así como la participación en el **proyecto Life4MEDECA**, que se iniciará en enero de 2021. En la misma línea ha continuado trabajando en otros proyectos innovadores y sostenibles como **“LIFE REMoPaF”**, **“Puerta al Mar”**, **“ANCHOR LIFE”** y **“CORE LNGas hive”**.

Éstas y otras iniciativas, así como los logros que año tras año venimos alcanzando en nuestro desarrollo portuario sostenible, se desarrollan en esta Memoria de Sostenibilidad en la que un año más, exponemos nuestros numerosos frentes abiertos y nuestra ilusión por abordarlos ante una deseada previsible recuperación de la economía nacional.



Víctor Gamero García
Presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla

PRESENTACIÓN





Mapa estratégico



Objetivos estratégicos



Misión, visión y valores



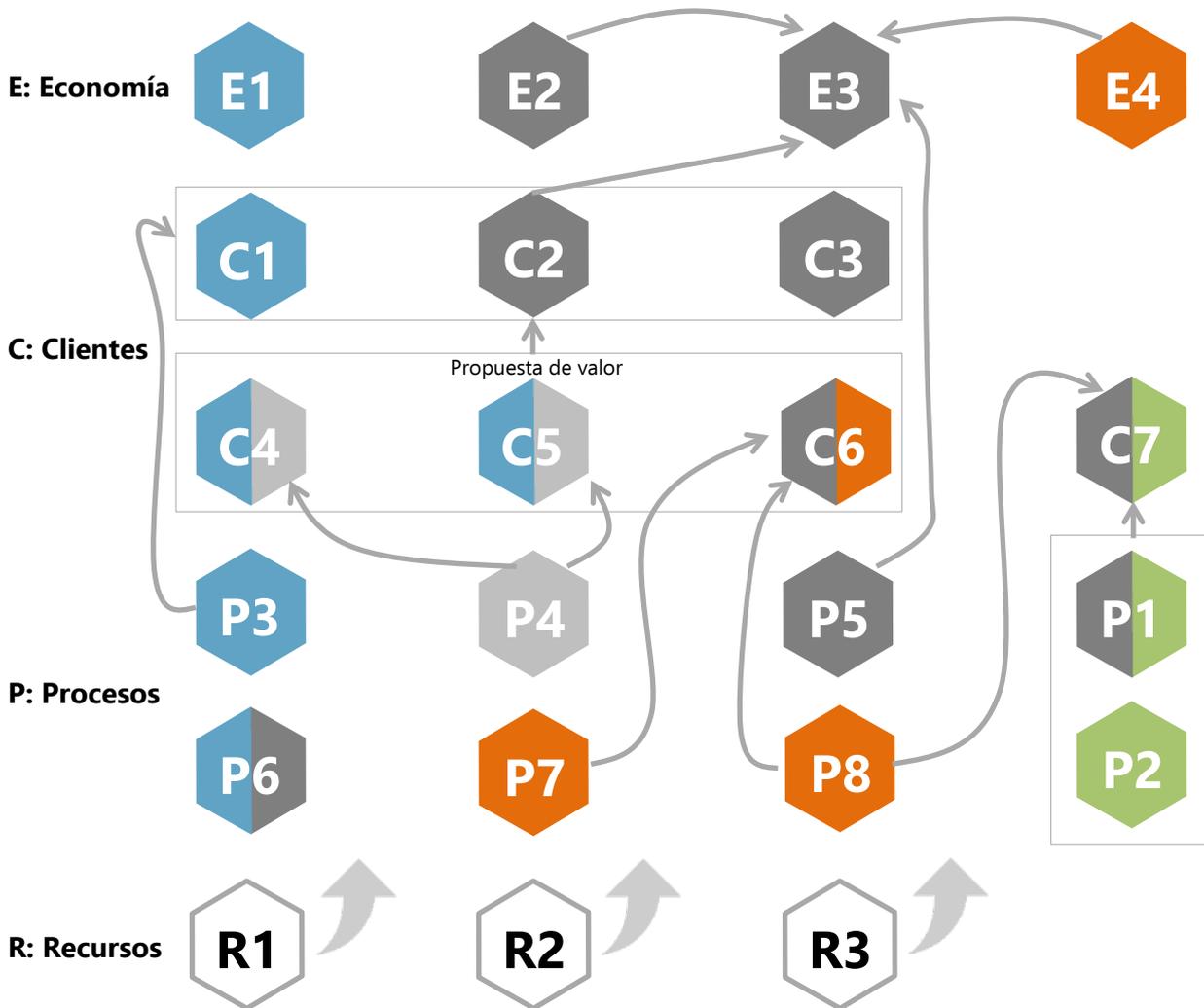
Hitos y retos



Perfil institucional



MAPA ESTRATÉGICO



E1: Incrementar el volumen de negocio de forma diversificada

E2: Equilibrio financiero

E3: Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones

E4: Rentabilizar inversiones

C1: Fidelizar el tráfico de pasajeros, Ro-Ro y contenedores frente a Nador

C2: Captar nuevos ingresos derivados de las superficies

C3: Captar tráfico de contenedores y OPE

C4: Ser percibidos frente a Nador como la alternativa en calidad de servicio, fiabilidad y seguridad

C5: Tener precios adecuados al nivel de servicio

C6: Disponer de unas infraestructuras excelentes para atraer tráfico de alto valor

C7: Conseguir equilibrio entre los intereses económicos y sociales de la Ciudad Autónoma y del Puerto para aportar valor al ciudadano

P1: Gestionar protección y seguridad

P2: Fomentar respecto al medio ambiente

P3: Potenciar marketing portuario

P4: Orientar todos los servicios a la calidad para diferenciarnos y captar y fidelizar clientes

P5: Mejorar eficiencia económica

P6: Potenciar inversión ajena

P7: Desarrollar infraestructuras e instalaciones adecuadas para atraer tráfico de alto valor

P8: Ampliación exterior

R1: Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural

R2: Desarrollar y modernizar sistemas de gestión

R3: Conseguir un equipo humano formado, motivado y comprometido

-  Crecimiento
-  Excelencia operativa
-  Equilibrio financiero
-  Optimización de infraestructuras
-  Integración con el entorno

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

E2-000010. Definir elementos claves de gestión para lograr el equilibrio presupuestario.

E4-000006. Remitir al Órgano Ambiental el Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación del Puerto.

C5-000008. Mejorar las condiciones de competitividad de los servicios portuarios y comerciales acorde con la competitividad de infraestructuras desarrolladas.

C7-000004. Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias mediante un Plan de Accesibilidad Universal.

P1-000008. Elaborar e implantar el Plan de Seguridad del Operador (PSO) y el Plan de Protección Específico (PPE) del Puerto de Melilla y reestructurar las infraestructuras de seguridad.

P2-000006. Elaborar el Plan Interior Marítimo (PIM) de la Zona I y Zona II y el Plan de Recepción y Manipulación de Desechos de Buques y Residuos de Carga (PRMD) del Puerto de Melilla.

P3-000009. Realizar un análisis de instrumentos para la integración funcional, aprovechando sinergias de actores individuales, de la Comunidad Portuaria de Melilla.

P4-000003. Elaborar una Guía práctica de información jurídica y complementaria para los usuarios de las instalaciones náutico-deportivas del Puerto de Melilla.

P7-000003. Elaborar y ejecutar un Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras que permita garantizar excelentes condiciones de explotación, minimizando costes.

R2-000008. Desarrollar nuevas tecnologías, actualizando sistemas y procedimientos generales del Puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos y reducir los costes de operación.

R2-000013. Valorar la conveniencia de ejecutar un Plan de Innovación de la explotación portuaria.

MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

Misión: efectuar una prestación de servicios eficiente y que responda a las necesidades de los clientes, contribuyendo así a la competitividad de éstos y al desarrollo económico de la Ciudad de Melilla.

Visión: consolidarse como la gran puerta de entrada del sur de Europa al mercado del norte de África.



Valores del Plan Estratégico 2012 – 2022



Fomentar el crecimiento del Puerto y su actividad a partir de la **iniciativa profesional**



Utilizar los recursos de forma **eficiente** y lograr la prestación de un servicio de **calidad** a los clientes



Contribuir a la **integración Puerto-Ciudad** y al desarrollo de la **Comunidad Portuaria**



Reflejar integridad profesional con el **capital humano** del Puerto y fomentar su desarrollo



Proteger el **medio ambiente** e implantar políticas de **seguridad** en el trabajo de forma proactiva



Coordinar la actuación con las administraciones públicas y las entidades relacionadas con la gestión del Puerto para desplegar las mejores prácticas y cumplir estrictamente con las normas establecidas

HITOS Y RETOS

Hitos 2020

E4-000006. Modificación del proyecto de ampliación del Puerto.

C5-000008. Envío de pliegos de los servicios de amarre y desamarre, practicaje y remolque.

C7-000004. Redacción y entrega del Plan de Accesibilidad Universal y los pliegos, y adjudicación del proyecto.

P1-000008. Realización del estudio para definir las necesidades de protección del Puerto.

P2-000006. Envío y aprobación por el Consejo de Administración del PRMD, con inclusión de los comentarios de Puertos del Estado, y solicitud de aprobación del PIM a la Dirección General de la Marina Mercante.

P4-000003. Publicación y difusión de la Guía práctica de información jurídica y complementaria para los usuarios de las instalaciones náutico-deportivas del Puerto de Melilla, con inclusión de las aportaciones de varios departamentos, entidades y usuarios.



P7-000003. Elaboración del listado de elementos a mantener o inspeccionar y del borrador del Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras.

R2-000008. Emisión de informes del Plan de mejoras 2020 de las plataformas DUEPORT e INTEGRA2 y del mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección, realización del contrato para la certificación del Esquema Nacional de Seguridad y renovación del contrato de centralita telefónica.

R2-000013. Elaboración de un borrador del Plan de Innovación de la explotación portuaria.

Retos futuros

E2-000010. Concesión del cargadero de mineral.

E4-000006. Elaboración de la documentación pertinente para tramitar el informe preceptivo del proyecto de ampliación del Puerto a Puertos del Estado y remitirlo al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

C5-000008. Envío de pliegos de los servicios de recepción de desechos, pasaje y manipulación de mercancías.

C7-000004. Ejecución de las actuaciones del Plan de Accesibilidad Universal y entrega del informe correspondiente.

P1-000008. Implantación de actuaciones del PSO y el PPE.

P3-000009. Presentación al Comité de Dirección de una propuesta, con aportaciones de varios departamentos, de instrumentos para la integración de la Comunidad Portuaria, para su consideración por parte de sus miembros y, en su caso, redacción del informe de imposibilidad.

P7-000003. Inclusión del presupuesto del Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras en el Plan de Empresa y adjudicación de la contratación del 50% de las actividades del Plan.

R2-000008. Emisión de informes del Plan de mejoras 2021 de las plataformas DUEPORT e INTEGRA2 y del mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección, realización de contratos para la actualización de la versión y la optimización del gestor documental, la renovación de servidores, software de virtualización y software backup del CPD y la disponibilidad de un CPD secundario en cloud para Plan de contingencia TIC.

R2-000013. Elaboración de un Acuerdo sobre la ejecución del Plan de Innovación de la explotación portuaria.



PERFIL INSTITUCIONAL



La **Autoridad Portuaria de Melilla** es una entidad de derecho dependiente del "Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" a través del ente público "Puertos del Estado".

Este organismo público **administra y gestiona el Puerto de Melilla y el Puerto de las Islas Chafarinas**, localizados conforme se muestra a continuación.



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla



Puertos del Estado



La Autoridad Portuaria de Melilla se rige por las siguientes disposiciones legales:

- **Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** (TRLPEMM), aprobado por el *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre*, y posteriores modificaciones.
- Disposiciones que le sean de aplicación de la Ley General Presupuestaria.
- *Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público*, y posteriores modificaciones.

Conforme establece el TRLPEMM en su artículo 24, las Autoridades Portuarias cuentan ***“con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar”***. Asimismo, ***“ajustarán sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación”***.



Dimensión INSTITUCIONAL





- Principales magnitudes 
- Forma jurídica 
- Gobierno y gestión 
- Infraestructuras portuarias 
- Infraestructuras en ejecución 
- Estadísticas de tráfico 
- Hinterland y foreland 
- Promoción comercial 
- Servicios prestados 
- Calidad de los servicios 
- Proyectos de I+D+i 
- Movilidad sostenible 
- Comunicación institucional 
- Compromiso institucional 

PRINCIPALES MAGNITUDES





En este año 2020, en el que la actividad portuaria ha estado condicionada por la pandemia, **el total de mercancías transportadas ha sido de 621.000 toneladas**, un 28% por debajo del año anterior, siendo de nuevo la mercancía general la transportada con mayor frecuencia.

No obstante, **cabe destacar el notable incremento experimentado por el transporte de graneles sólidos**, consecuencia de la entrada de buques con material para el sector de la construcción.

La caída más espectacular la han registrado los tráficos de pasajeros y de vehículos en régimen de pasaje, del 72 y el 74%, respectivamente, consecuencia directa de las limitaciones de movilidad adoptadas para frenar el avance de la pandemia y de la suspensión de la Operación Paso del Estrecho.

Por otra parte, **la pandemia ha motivado que el montante de recursos destinado a promoción comercial y a obras haya sido más bajo** que en el año anterior.

FORMA JURÍDICA



Régimen de funcionamiento: las actividades de la Autoridad Portuaria se ajustan al ordenamiento jurídico privado, salvo en sus funciones de poder público.

Régimen económico: los puertos de titularidad estatal se rigen por el principio de autosuficiencia del sistema portuario en su conjunto y de cada Autoridad Portuaria, con autonomía de gestión económica y financiera.

Recursos económicos



Aportaciones Fondo de Compensación Interportuario, Presupuestos Generales del Estado



Rentas y productos del patrimonio



Tasas



Operaciones con entidades de crédito



Competencias



GOBIERNO Y GESTIÓN



Órganos de gobierno

Presidente: establece las directrices generales de gestión y vela por el cumplimiento de las normas de aplicación. Es designado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma y representa a la Autoridad Portuaria y su Consejo de Administración.

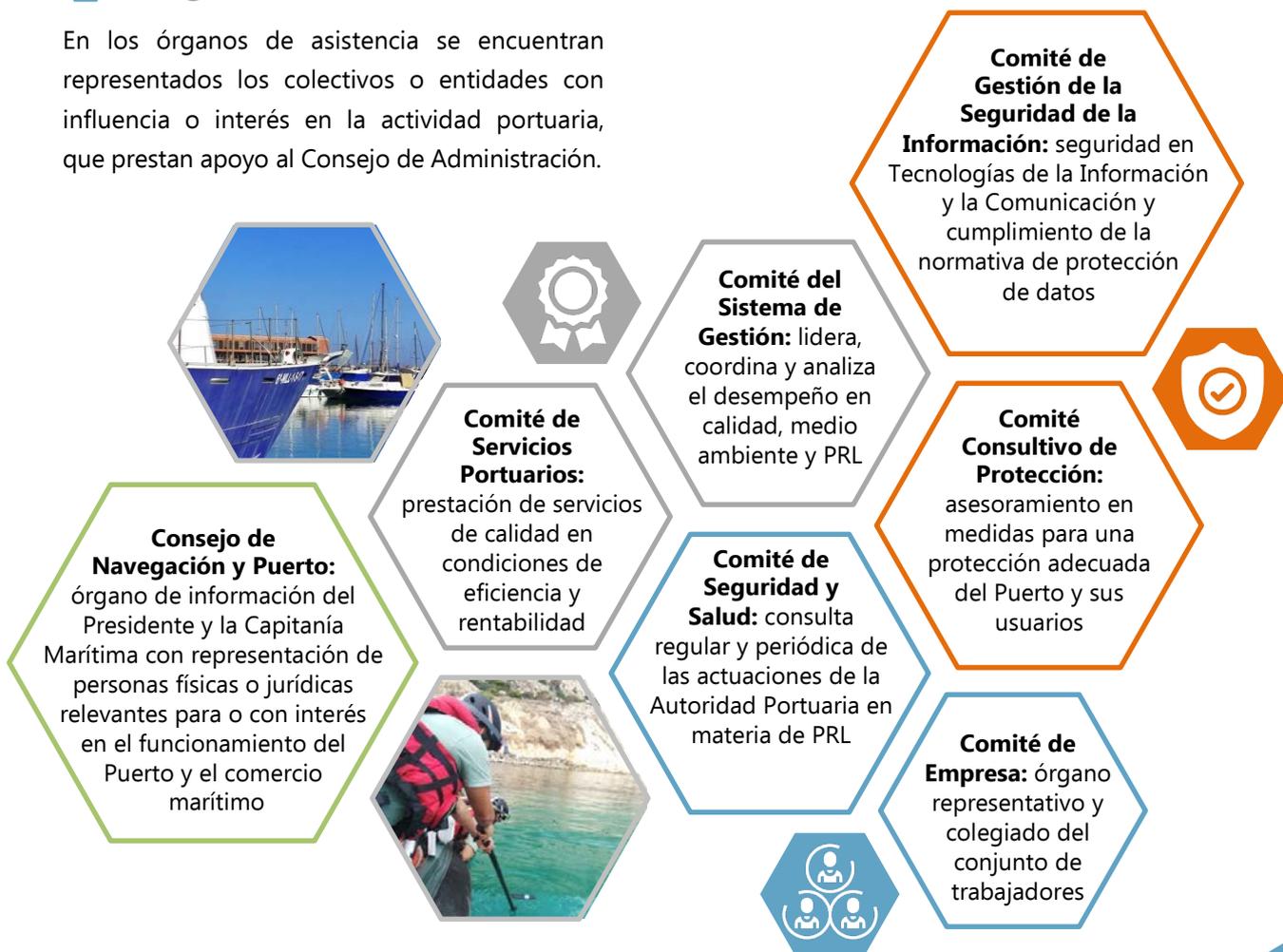
Consejo de Administración: rige y administra el Puerto, constituye las normas de funcionamiento y establece los objetivos.

Composición del Consejo de Administración



Órganos de asistencia

En los órganos de asistencia se encuentran representados los colectivos o entidades con influencia o interés en la actividad portuaria, que prestan apoyo al Consejo de Administración.



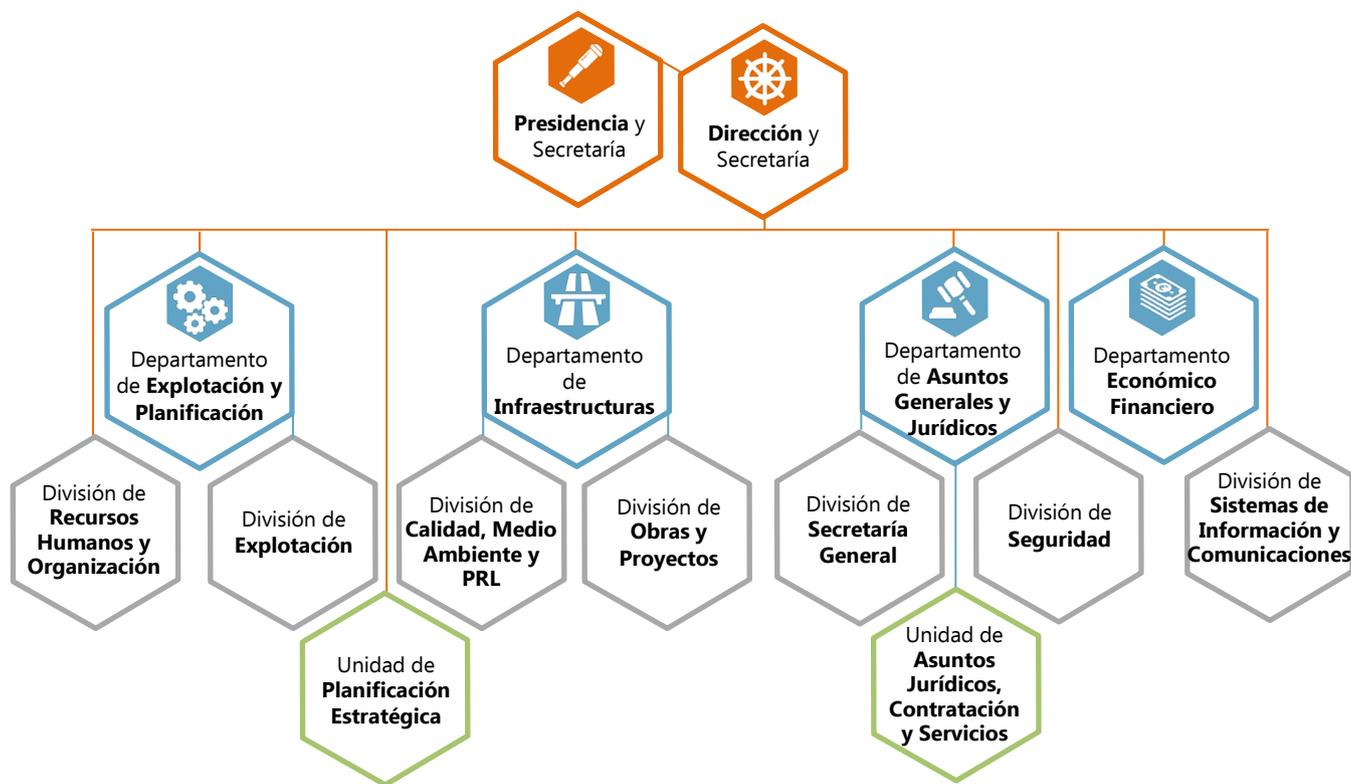
Órganos de gestión

Director de la Autoridad Portuaria: realiza la dirección y gestión ordinaria del Puerto, propone objetivos, criterios de actuación, financiación, cuentas anuales y necesidad de personal. Es una persona de reconocido prestigio profesional y experiencia en la gestión portuaria, que se designa por mayoría absoluta del Consejo de Administración a propuesta del Presidente.

Comité de Dirección: materializa decisiones, compromisos y estrategias de los órganos de gobierno y dirige el ejercicio de competencias de la Autoridad Portuaria. Se compone del Director y el personal directivo del Puerto (jefes de departamento, jefes de división y jefes de unidad), según el organigrama presentado en la siguiente página, que abarca el personal tanto directivo como no directivo.

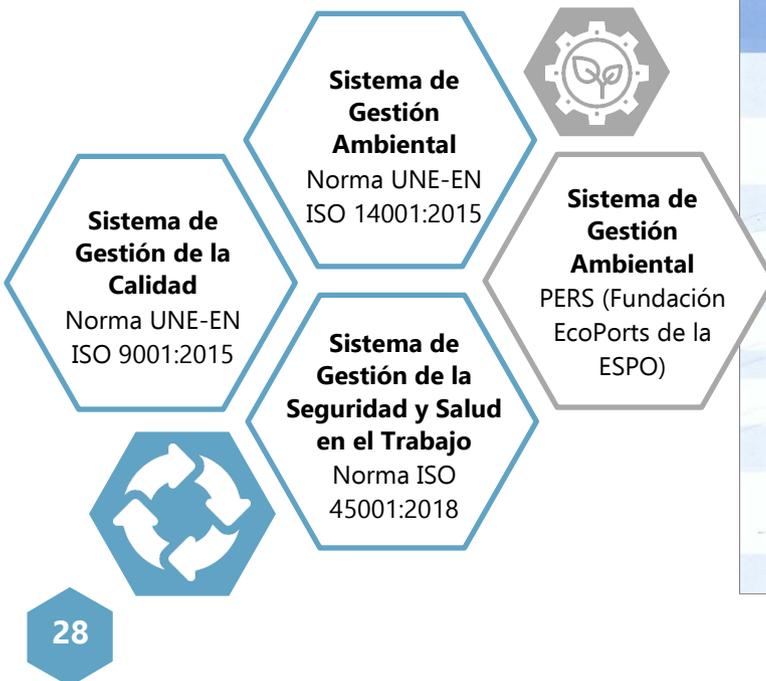


Estructura del Comité de Dirección



Sistemas de gestión

La Autoridad Portuaria cuenta con un **Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo** con el alcance "Servicios Generales y Gestión de Infraestructuras", y con un **Sistema de Gestión Ambiental específico para el sector portuario** Port Environmental Review System (PERS) conforme al modelo de la Fundación EcoPorts de la European Sea Ports Organization (ESPO).



En 2020, el Sistema de Gestión Ambiental PERS de la Autoridad Portuaria ha superado de forma satisfactoria su renovación bienal.



Durante el ejercicio 2019, la Autoridad Portuaria de Melilla adaptó y certificó su Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo a la norma ISO 45001: 2018.

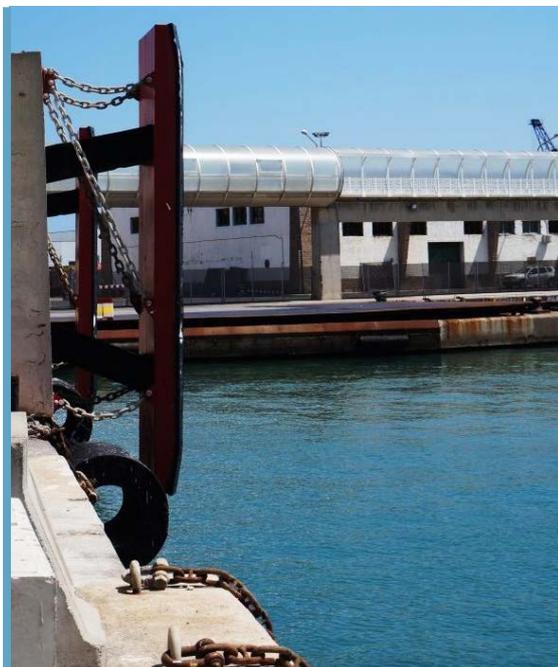
Esta adaptación se ha afianzado en el año 2020, en el que **se ha sometido con éxito a las auditorías de seguimiento de su Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo.**



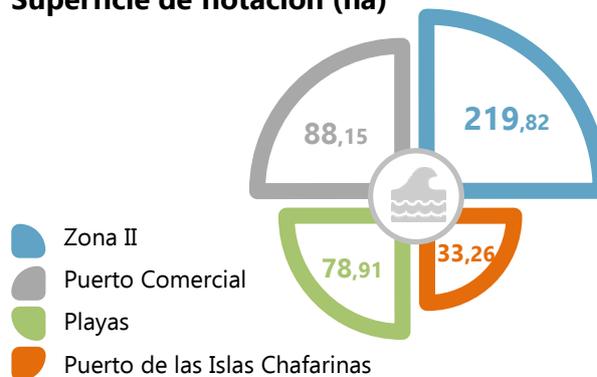
INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS



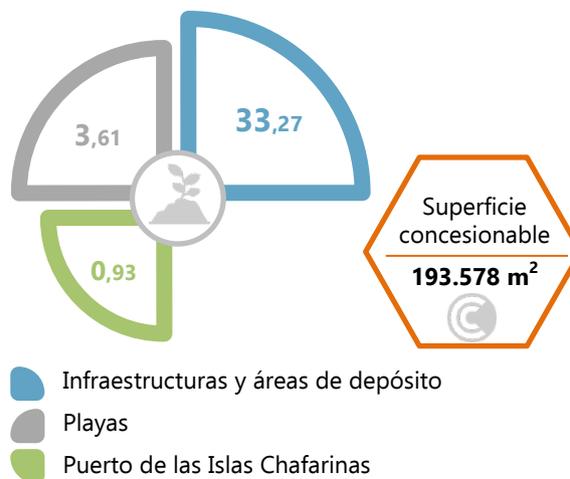
La provisión y gestión de infraestructuras y espacios portuarios es llevada a cabo por la Autoridad Portuaria conforme al modelo **“land lord port”**, en el que se impulsa la economía fomentando la prestación de servicios por parte de la iniciativa pública y privada (mediante la concesión de la Estación Marítima y el tráfico de pasajeros).



Superficie de flotación (ha)



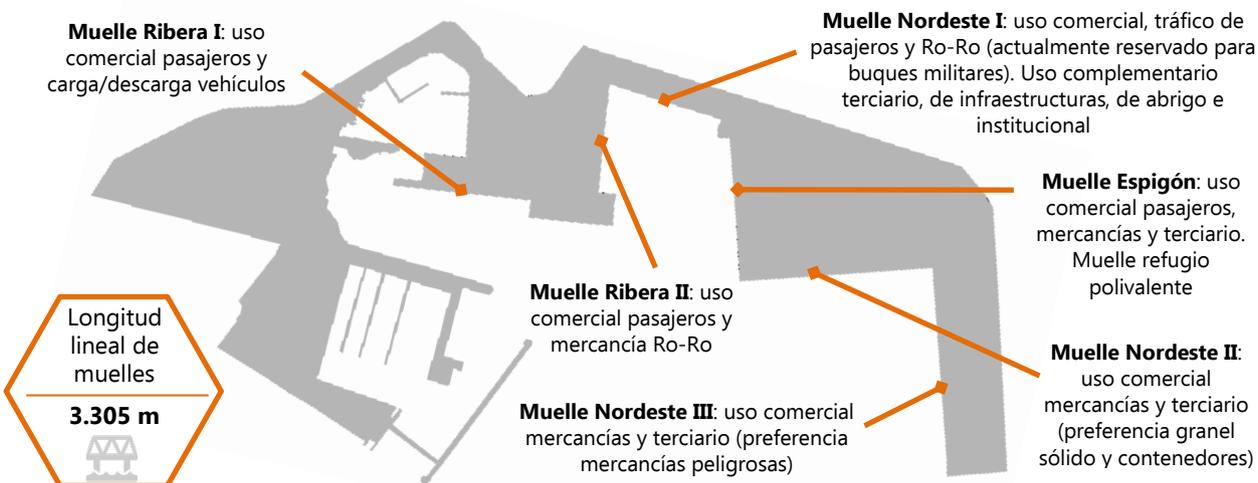
Superficie terrestre (ha)



Distribución de la zona de servicio

- Zona Comercial** (218.795 m²): áreas de maniobra libres de edificación, además de la Estación Marítima y otras instalaciones.
- Zona Deportiva** (109.900 m²): edificio de la Autoridad Portuaria, empresas de servicios y ocio, cargadero de mineral. Uso institucional, náutico-deportivo, complementario terciario, complementario de equipamiento, pesquero, infraestructuras y comercial pasajeros.
- Dique Sur y terrenos anexos a la Playa de san Lorenzo** (33.551 m²): infraestructuras y reserva portuaria con tolerancia recreativa.
- Puerto de las Islas Chafarinas:** muelle de atraque para embarcaciones militares, espigón-embarcadero, rampa de varada y grúa de 5 toneladas. Uso para personal de investigación y el Organismo Autónomo de Parques Nacionales, y atraque de embarcaciones militares.

Distribución de muelles en la Zona Comercial



INFRAESTRUCTURAS EN EJECUCIÓN



Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia del Paseo del Espaldón del Dique Nordeste

31.511,43 €

Rehabilitación y mejora del drenaje de las cubiertas del cargadero de mineral

32.772,26 €



Suministro de enrollador eléctrico y cable para grúa portacontenedores

174.811,85 €

Mejora perimetral de acceso a la Terminal de pasajeros

87.474,11 €

Suministro de 30 mástiles de fibra de vidrio de 6 metros de altura para el Puerto Deportivo

10.013,04 €

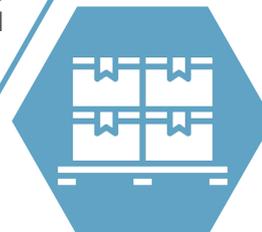
Instalación contra incendios del edificio parking

30.085,32 €



Suministro e instalación de una línea eléctrica destinada a suministro en el Puerto Comercial

1.900,80 €



- **Suministro e instalación de una línea eléctrica destinada a suministro en el Puerto Comercial** (finalización: enero 2020): esta línea ha conectado el nuevo centro de transformación CT-4 con el concesionario "Caldererías Indálicas". La línea, de 400 m, está formada por 4 conductores de 95 mm² de cobre y tensión de 0,6 kV, instalados en una conducción situada en una zanja.
- **Suministro de 30 mástiles de fibra de vidrio de 6 metros de altura para el Puerto Deportivo** (finalización: abril 2020): los mástiles cuentan con sistema de izado tradicional con driza y cornamusa.
- **Instalación contra incendios del edificio parking** (finalización: abril 2020): actuaciones para habilitar el Edificio Parking del Puerto Comercial a lo establecido en el Código Técnico de la Edificación.
- **Suministro de enrollador eléctrico y cable para grúa portacontenedores** (finalización: mayo 2020): se ha conectado la nueva grúa portacontenedores a las correspondientes tomas para su operación con electricidad.
- **Mejora perimetral de acceso a la Terminal de pasajeros** (finalización: junio 2020): entre las actuaciones se incluye la reordenación del aparcamiento restringido y el incremento de plazas, la instalación de un pórtico de señalización de entrada, la construcción de aceras y el refuerzo de la señalización vial.
- **Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paseo del Espaldón del Dique Nordeste** (finalización: noviembre 2020): se han instalado una escalera metálica y plazas de aparcamiento, se ha trasladado la glorieta del final del Paseo, se ha reurbanizado la zona y se ha reconfigurado la red de drenaje de pluviales.
- **Rehabilitación y mejora del drenaje de las cubiertas de la parte terrestre del cargadero de mineral** (finalización prevista: abril 2021): rehabilitación de cornisa y sistema de recogida de agua perimetral del cargadero (mejora de la pendiente, con su impermeabilización y sellado).

ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO



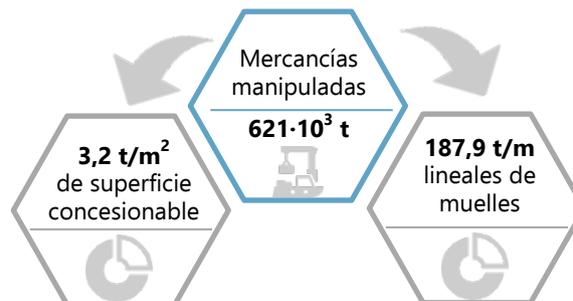
Tráfico de mercancías

La cantidad de mercancías manipuladas en el Puerto de Melilla en 2020 ha experimentado un resultado más bajo que el del ejercicio anterior, consecuencia directa del receso de actividad ocasionado por la pandemia por el coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19).

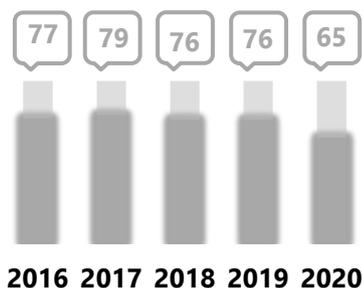
Este tráfico, que venía en descenso desde el cierre de la frontera con Marruecos en 2018, ha caído un 28% respecto al año anterior, acumulando una bajada del 46% desde 2017.

El descenso ha sido generalizado para todos los formatos de mercancías, a excepción del granel sólido, que se ha incrementado en un 443% respecto al ejercicio anterior, con motivo de la escala de varios buques que han descargado hasta 29.928 toneladas de material de construcción a granel.

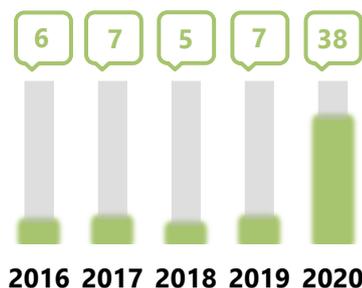
Aun así, **el formato más habitual sigue siendo el de mercancía general por rodadura**, que supone el 81,3% del total de las mercancías transportadas.



Granel líquido (t·10³)



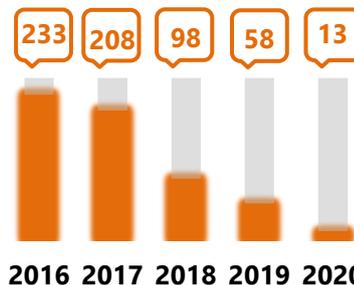
Granel sólido (t·10³)



Mercancía general Ro-Ro (t·10³)



Mercancía general Lo-Lo (t·10³)



Distribución de mercancías por tipo (%)

- Mercancía general. Contenedores Ro-Ro y otros
- Granel líquido
- Granel sólido
- Mercancía general. Contenedores Lo-Lo



Tráfico de pasajeros

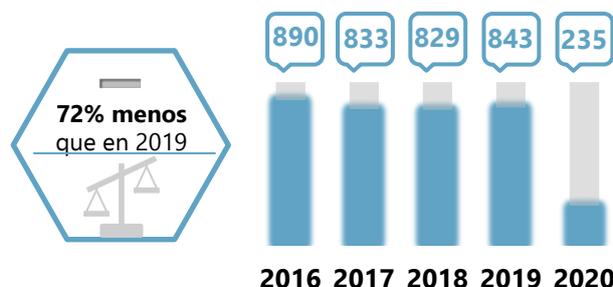
Las compañías navieras de tráfico de pasajeros que han operado con línea regular en 2020 en el Puerto de Melilla han sido Trasmediterránea y Marítima Alborán/Baleària para las conexiones con los puertos de Málaga y Almería, y FRS con el Puerto de Motril (sólo en el mes de enero).

El tráfico de pasajeros se ha visto drásticamente mermado como consecuencia de las restricciones de movilidad determinadas para hacer frente a la pandemia.

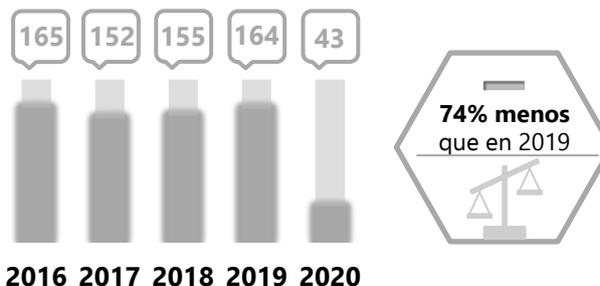
No obstante, en junio de 2020, Baleària amplió las **conexiones entre el Puerto de Melilla y el Puerto de Málaga**, con salidas diarias a las 16 h desde Melilla, excepto los sábados, en los que **el destino es Almería**, y con llegadas desde ambos puertos a Melilla a las 22 h.

Además, durante el verano se realizaron nueve servicios de ferris de transporte de mercancías y pasajeros **entre los Puertos de Melilla y Almería** por parte de las navieras Baleària y Trasmediterránea.

Pasaje (nº personas · 10³)



Pasaje (nº vehículos · 10³)



El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana declaró de "interés público" la línea de Melilla y Motril

La Autoridad Portuaria trabaja desde 2018 en **potenciar la actividad de cruceros en el Puerto de Melilla**, habiendo asistido a distintas ferias y establecido acuerdos con la Ciudad Autónoma y la Delegación del Gobierno.

Los **nueve cruceros** concertados para 2020 se **cancelaron a consecuencia de la pandemia**. En 2020 se ha trabajado para **aplazar estos cruceros para 2021** y **mantener los demás avances** logrados, así como **adaptar el Puerto** a los servicios que requieren los cruceros y establecer **comunicaciones** con Salud Pública, la Ciudad Autónoma y el Patronato de Turismo.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria está impulsando un proyecto para establecer **una línea de pasajeros y otra de mercancías con Beni Ensar**. Las principales mercancías serían productos perecederos y áridos, mientras que el buque para pasajeros tendría capacidad para 350 personas. La naviera también está interesada en **conectar el Puerto de Melilla con Argelia**.



HINTERLAND Y FORELAND



Hinterland

El hinterland es la **zona de influencia terrestre** del Puerto de Melilla, la cual corresponde en más de un 92% a la Ciudad Autónoma, tras el cierre del último paso transfronterizo por parte de Marruecos en marzo de 2020.

Los **sectores económicos** más beneficiados por la presencia del Puerto son:



Marítimo (empresas al servicio del tráfico marítimo: remolcadores, amarradores, consignatarios, prácticos...)



Energía (el Puerto es la principal vía de entrada de combustible para abastecer a la central térmica de suministro de la Ciudad)



Construcción (abastecimiento de materiales descargados en el Puerto)



Comercio, logística e industria



Turismo (tráfico de pasaje de línea regular y crucero)



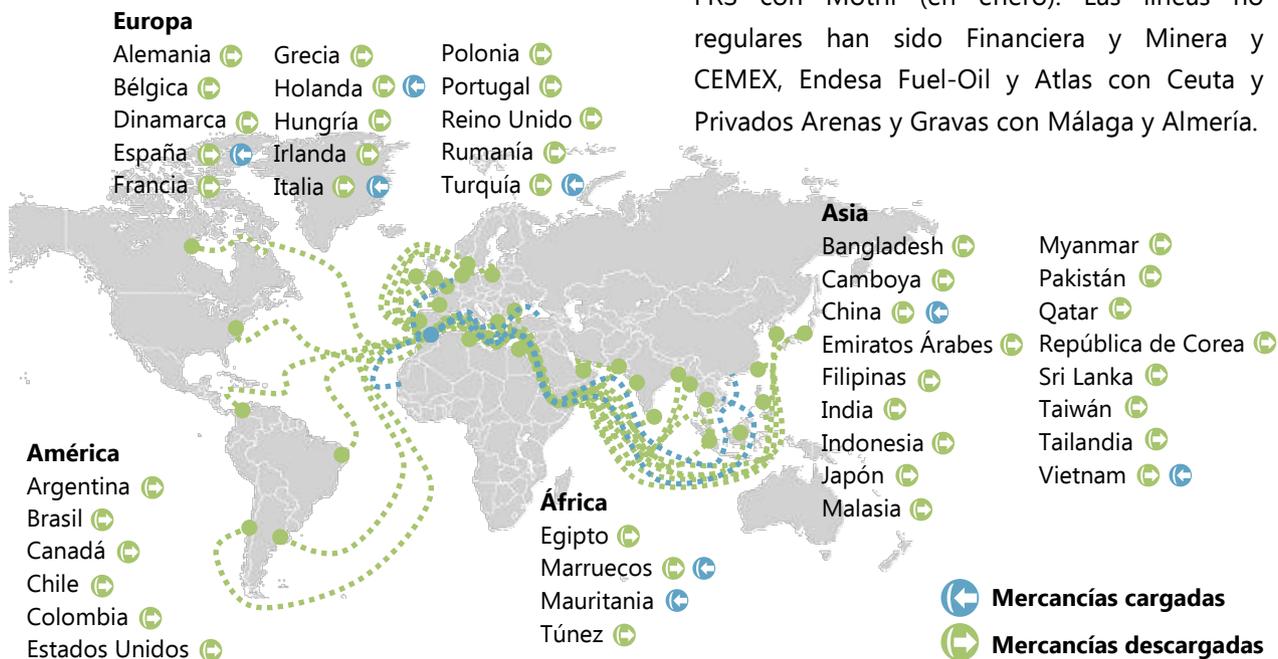
Ocio (espacios en la Estación Marítima y en el Puerto Deportivo)



Foreland

El foreland es la **zona de influencia marítima** del Puerto de Melilla. Además de los tráficos dentro del territorio nacional, las principales **exportaciones** de mercancías en 2020 se han producido con Marruecos, Holanda y Turquía. Por su parte, las **importaciones** han procedido mayoritariamente de China, Alemania y Holanda.

Las **compañías de tráfico de mercancías que han operado con línea regular en 2020** han sido CMA GCM con Hamburgo/Cartagena, Marítima Alborán/Baleària y Trasmediterránea con Málaga y Almería, Marítima Peregarg S.A. con Málaga, Maersk Line con Algeciras-Orán (hasta octubre), MSC con Valencia (hasta abril) y FRS con Motril (en enero). Las líneas no regulares han sido Financiera y Minera y CEMEX, Endesa Fuel-Oil y Atlas con Ceuta y Privados Arenas y Gravas con Málaga y Almería.



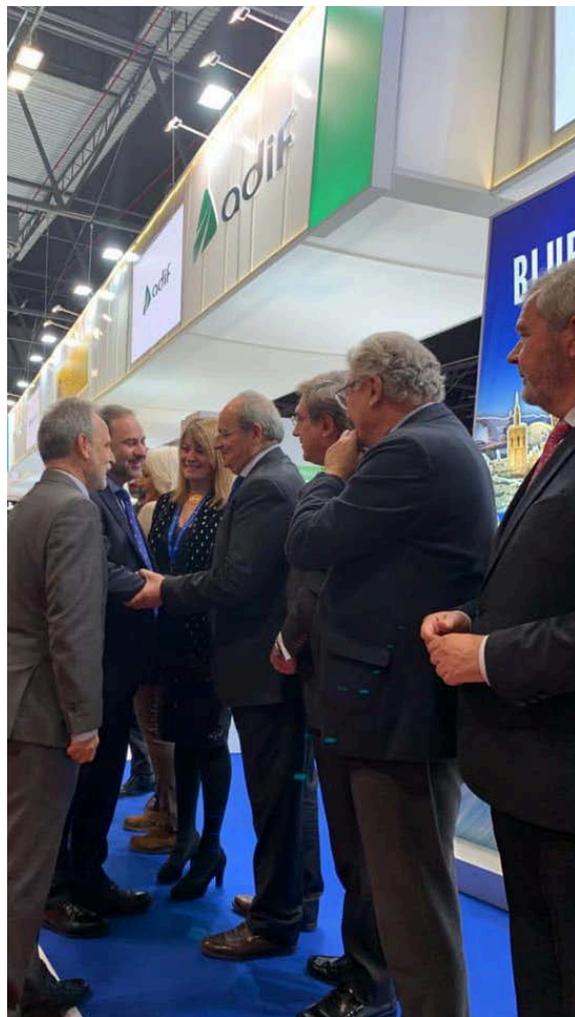
PROMOCIÓN COMERCIAL



La pandemia por el coronavirus SARS-CoV-2 provocó la cancelación de ferias de cruceros en las que la Autoridad Portuaria de Melilla participa habitualmente, como la “**Seatrade Cruise Global**” y la “**Seatrade Europe**”.

Así, durante 2020 este organismo sólo ha podido asistir a la **Feria Internacional de Turismo de Madrid (FITUR)**, en la que tuvo encuentros con el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Presidente de Puertos del Estado y el Director General de la Marina Mercante.

A pesar de la situación provocada por la pandemia, la Autoridad Portuaria ha continuado dedicando esfuerzos a la promoción comercial del Puerto de Melilla. Así, durante 2020 ha participado en la **promoción de la Ciudad Autónoma de Melilla**, mediante la inserción de publicidad en la publicación *The Y Yachting Itineraries 2021*, y la redacción de distintas noticias para la revista *Cruise & Ferry Itinerary Planning*.



Se han establecido también comunicaciones con otras Autoridades Portuarias, destacando la **visita de la Alta Dirección del Puerto de Almería** al Puerto de Melilla, en la que se han abordado proyectos de los dos puertos y se han analizado los tráficos en común, así como nuevas vías de negocio entre ambos.

Adicionalmente, durante 2020 la Autoridad Portuaria ha continuado trabajando para **atraer a cruceros y buques de recreo** al Puerto de Melilla, que disfrutarían de ventajas fiscales en la Ciudad Autónoma.

Por otra parte, como iniciativa para impulsar sus resultados económicos e incentivar la actividad empresarial en la Ciudad, la Autoridad Portuaria está desarrollando un proyecto para **establecer con Beni Ensar una línea de mercancías y otra de pasajeros**, con posibilidad de conexión de pasajeros también entre Melilla y Argelia.

En total, **los gastos destinados a la promoción comercial del Puerto en 2020 ascienden a 16.000 €**, lo que supone el 0,1% del total de gastos de explotación.



(Fitur)

Enero 2020
Feria Internacional de Turismo de Madrid

Marzo 2020
Visita de la Alta Dirección del Puerto de Almería para analizar nuevas vías de negocio entre ambos

Diciembre 2020
Proyecto de líneas de mercancías y pasajeros entre Melilla y Beni Ensar



SERVICIOS PRESTADOS



Los servicios prestados se clasifican, conforme al *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, en:



Servicios generales



Servicios portuarios

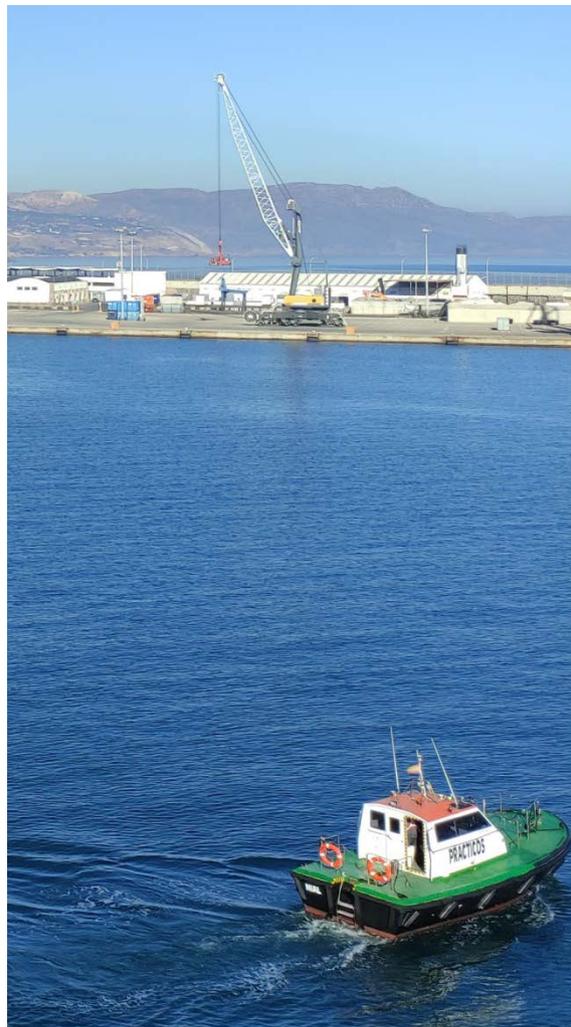


Servicios comerciales



**Servicios de señalización
marítima**

De acuerdo con el modelo “land lord port”, estos servicios son prestados en el Puerto de Melilla por iniciativas públicas y privadas. Para ello, **la Autoridad Portuaria concede licencias o autorizaciones**, en cuyos pliegos constan los criterios operativos y jurídicos exigibles a los operadores que vayan a prestar estos servicios.



Servicios generales



Estos servicios necesarios para el cumplimiento de las funciones de la Autoridad Portuaria, de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, **son prestados directamente por este organismo**, si bien también puede subcontratar determinadas actividades.



Servicios portuarios

Estos servicios permiten la explotación normal del Puerto y la realización de las operaciones asociadas al tráfico marítimo. **Los prestan operadores externos** mediante el otorgamiento de licencias.



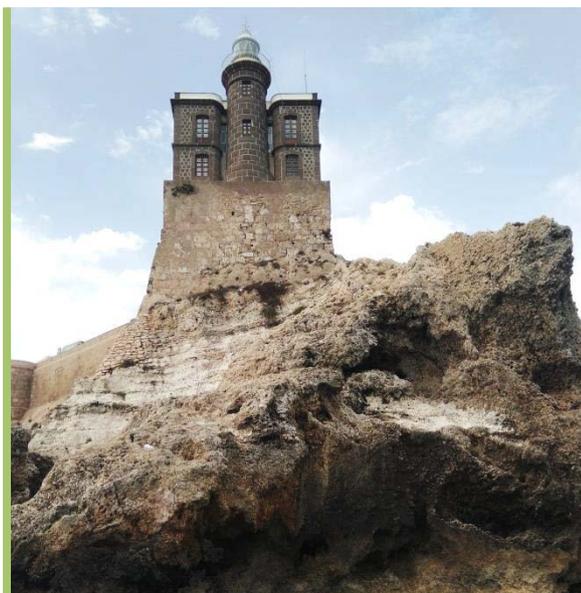
Servicios comerciales

Estos servicios no portuarios vinculados a la actividad portuaria **pueden prestarse por la Autoridad Portuaria directamente o por operadores externos**, mediante el otorgamiento de autorizaciones.



Servicios de señalización marítima

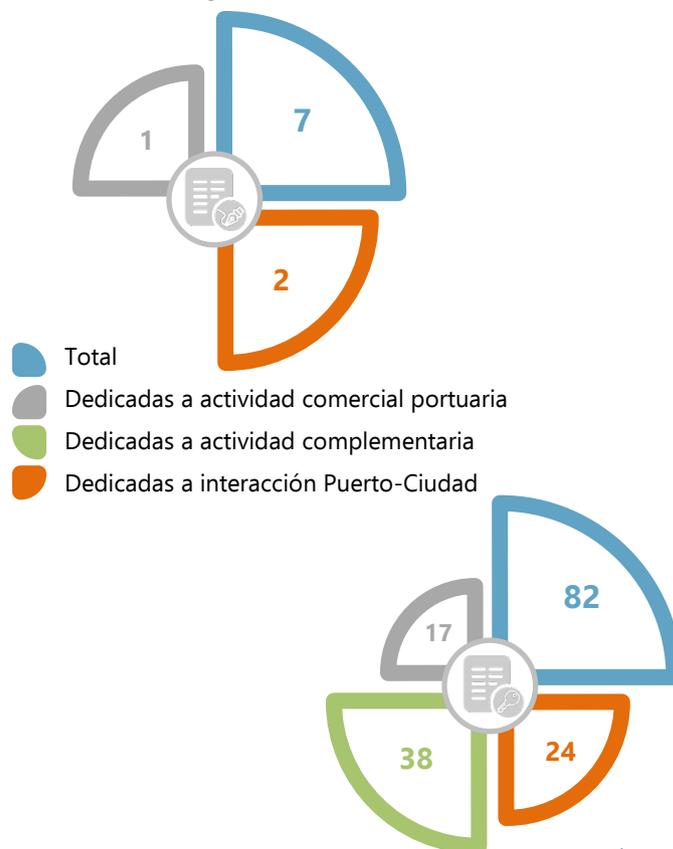
La prestación de estos servicios **corresponde a la Autoridad Portuaria en la zona geográfica que tiene asignada a tal efecto**, y tiene por objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de los dispositivos destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques.



Indicadores de Sostenibilidad: I_14, I_15, G4-4

Ocupación del dominio público portuario

Empresas en régimen de autorización



Empresas en régimen de concesión

45

CALIDAD DE LOS SERVICIOS

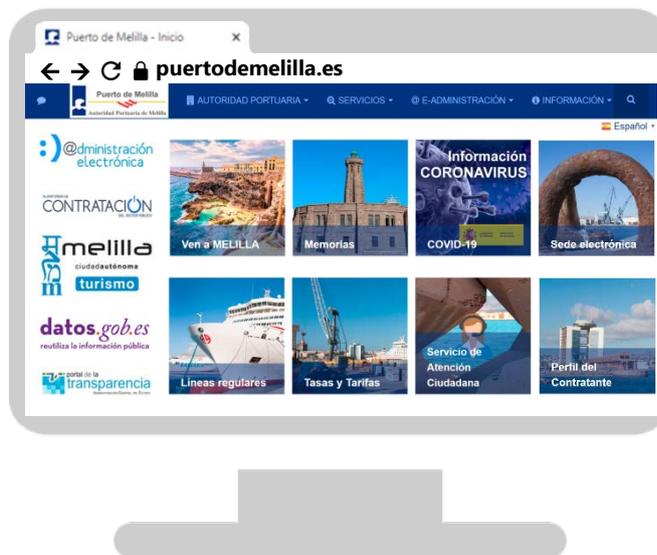


El aseguramiento de la calidad es un pilar fundamental en la gestión del Puerto de Melilla. Es por ello que desde este organismo se aboga por la **transparencia** de gestión y la **eficiencia** en la prestación de servicios.

Transparencia

Para garantizar la transparencia de las condiciones de operación en el Puerto y de los mecanismos administrativos que regulan tal proceso, la Autoridad Portuaria de Melilla publica en su **página web** información referente a, entre otras:

- **Normativa** aplicable.
- **Planes y programas** anuales.
- **Condiciones de prestación** de los servicios portuarios, comerciales y generales.
- **Condiciones y procesos de tramitación de otorgamiento** de concesiones, licencias, autorizaciones, licitaciones y contratos.



Adicionalmente, la Autoridad Portuaria pone a disposición pública diversas **publicaciones** sobre el desempeño del Puerto, **políticas**, **procedimientos**, etc.

Además del mecanismo de información que constituye la página web, la Autoridad Portuaria publica información en los boletines oficiales y en la Plataforma de Contratación del Estado.

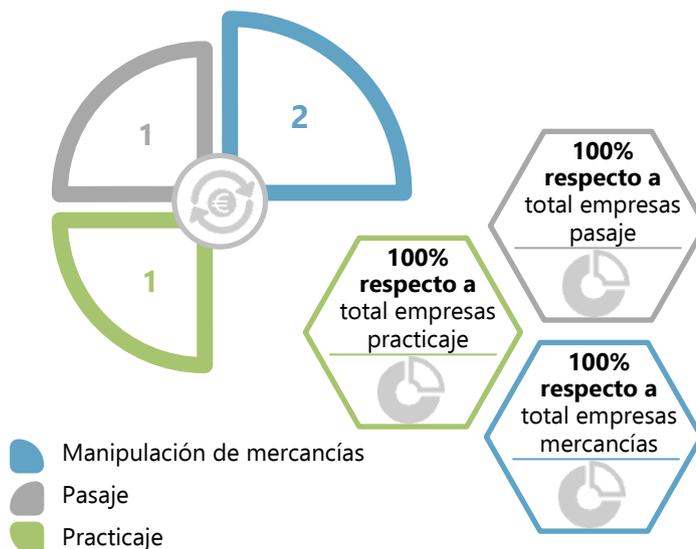
Eficiencia

Conforme establece el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, la Autoridad Portuaria otorga **bonificaciones** a las empresas operadoras que acrediten el cumplimiento de los requisitos que se les exigen en el desempeño de su actividad, para garantizar que los servicios se prestan en un marco de eficiencia.

El 67% de las empresas prestadoras de servicios portuarios ha recibido en 2020 bonificaciones como incentivo a su competitividad y sostenibilidad económica y ambiental



Empresas que han recibido bonificación en 2020



Satisfacción de usuarios

En enero de 2020 se realizaron **entrevistas** a distintos operadores portuarios (consignatarios, usuarios de la Estación Marítima, navieras, Sociedad de Estiba), con el objetivo de conocer su valoración sobre las instalaciones del Puerto y la calidad de los servicios prestados.



La Autoridad Portuaria viene luchando contra la presión migratoria en el marco de su **“Plan Integral de Seguridad en el Puerto”**. Una de las últimas propuestas consiste en habilitar zonas de preembarque cuando coinciden varios buques. Cabe destacar que esta situación se ha eliminado con el cierre de la frontera.



Además de las consultas bienales realizadas a la Comunidad Portuaria, la Autoridad Portuaria cuenta con un **“Procedimiento para la gestión de Quejas y Sugerencias en el Puerto de Melilla”**, conforme al cual el Departamento de Asuntos Generales y Jurídicos:



Los usuarios que lo deseen pueden presentar quejas y sugerencias en **formato electrónico, de forma presencial o por correo postal.**

El “Procedimiento para la gestión de Quejas y Sugerencias en el Puerto de Melilla” ha resuelto en plazo las 4 quejas registradas en 2020



Recursos TIC

El principal recurso de Tecnologías de la Información y la Comunicación de la Autoridad Portuaria de Melilla es su **página web**, en la que se puede consultar toda la información del Puerto y desde la que se accede a la plataforma de datos abiertos del Gobierno de España.

Para garantizar la calidad de prestación de este servicio, la Autoridad Portuaria tiene implantado el **Sistema CAU-DSIC (Centro de Atención al Usuario de la División de Sistemas de Información y Comunicaciones)**, que registra las incidencias y peticiones informáticas, monitoriza sistemas, realiza el mantenimiento preventivo e integral y se actualiza en materia de seguridad y nuevas características de forma periódica.

El Puerto de Melilla es un **Puerto Inteligente** dotado de planes de continuidad de negocio y de contingencias en materia de TIC, y participa en diversos programas cofinanciados por el **Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)**. Los recursos TIC utilizados por la Autoridad Portuaria incluyen:



Las medidas desarrolladas por la Autoridad Portuaria en relación con la ciberseguridad son:

- **SAT-INET CCN-CERT:** sonda de alerta temprana del Centro Criptológico Nacional.



- **INCIBE-CERT:** monitorización externa por el Instituto Nacional de Ciberseguridad del Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad.



- **Instalación de sistema anti-malware** en todos los equipos del organismo.
- **Firewall perimetral** con IDS, IPS, Proxy, VPN, etc.
- **SIEM:** Gestión de Eventos e Información de Seguridad.
- **Formación y concienciación** periódica a trabajadores en materia de ciberseguridad y protección de datos.

En mayo de 2020 se habilitó un trámite online que permite obtener el certificado fitosanitario de alimentos importados para su reexportación, el cual se venía realizando en Almería, con el correspondiente ahorro de tiempo y dinero



PROYECTOS DE I+D+i

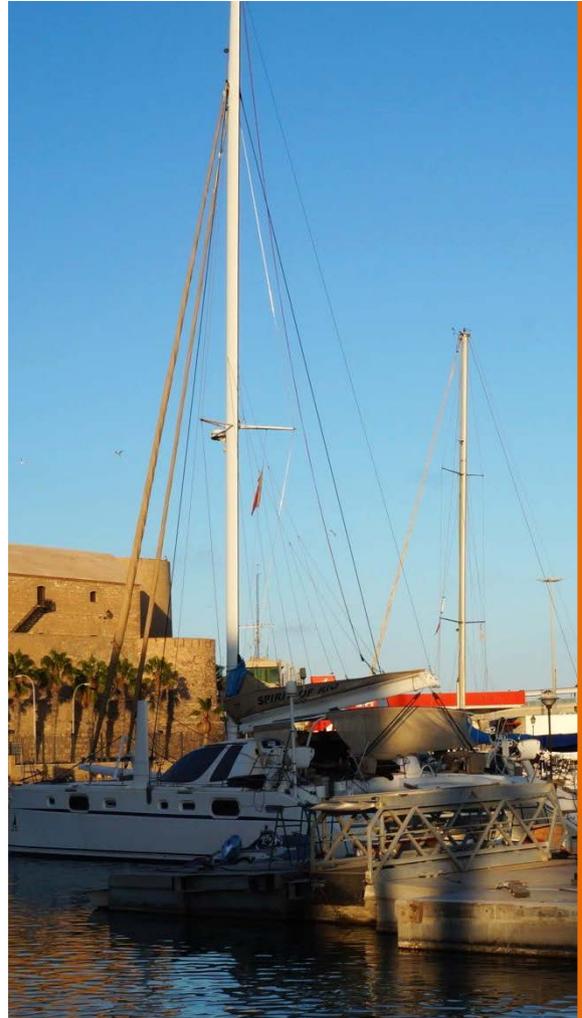


A continuación se desarrollan las actuaciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria en 2020 en el marco de los proyectos presentados en la página anterior, a excepción del proyecto “**CORE LNGas hive**”, que se detalla en el siguiente apartado, y de “**Anchor Life**”, “**Fundación Biodiversidad**” y “**REMoPaF**”, los cuales se abordan en la Dimensión Ambiental.

SAMOA

El Sistema de Apoyo Meteorológico y Oceanográfico de la Autoridad Portuaria (SAMOA) es un proyecto cofinanciado por las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, que consiste en la **dotación de los puertos de sistemas de consulta y explotación de información oceanográfica y meteorológica personalizada** y adaptada a sus necesidades.

SAMOA está correctamente implantado en el Puerto de Melilla, así como los diversos módulos con los que cuenta (instrumentación mejorada y nuevos sistemas de predicción).



Life4MEDECA

El objeto de este proyecto es establecer un **Área de Control de Emisiones para partículas y óxidos de nitrógeno y azufre procedentes de buques en el mar Mediterráneo**, estableciendo los beneficios y los posibles obstáculos derivados de disminuir estas emisiones y los consecuentes impactos socio-económicos.

Los participantes de este proyecto serán entre 30 y 50 organizaciones relevantes o expertas en la materia (entre las que se incluye la Autoridad Portuaria de Melilla), resolviendo el principal reto del mismo en la **colaboración de un gran número de países** de dentro y fuera de la Unión Europea, entre los cuales existen diferencias en la limitación del contenido de azufre en los combustibles usados en el tráfico marítimo.

Este proyecto se iniciará en enero de 2021 y tendrá, en principio, una duración de tres años.



European Green Deal

Durante 2020, la Autoridad Portuaria de Melilla ha presentado dos proyectos para participar en el **programa H2020 European Green Deal**:

 **Monitorización de nanopartículas para relacionar sus niveles con la Salud Pública**, dentro del tema “Capacidades y servicios de las infraestructuras de investigación europeas para abordar los desafíos del Pacto Verde Europeo”.

 **All in ports**, dentro de la temática “Aeropuertos y puertos ecológicos como centros multimodales para una movilidad inteligente y sostenible”. Consiste en un proceso de greening de puertos pequeños y aislados, replicando las actuaciones de un puerto líder (Livorno) y difundiéndolas en su área de influencia. En Melilla, este proyecto se basaría en hacer **100% sostenible el Sistema de Seguridad del Puerto**, produciendo energía renovable a partir de placas solares y almacenándola en hidrógeno para lograr su autonomía.

Ports 4.0

La Autoridad Portuaria ha presentado en 2020 dos propuestas a la convocatoria del **programa Ports 4.0**, las cuales se indican a continuación:

 **Cybercorp**. Consiste en el desarrollo de un **robot terrestre autónomo de vigilancia y emergencias**, pensado para servir de apoyo a la Policía Portuaria, sustituyéndola en zonas especialmente peligrosas y realizando patrullajes aleatorios.

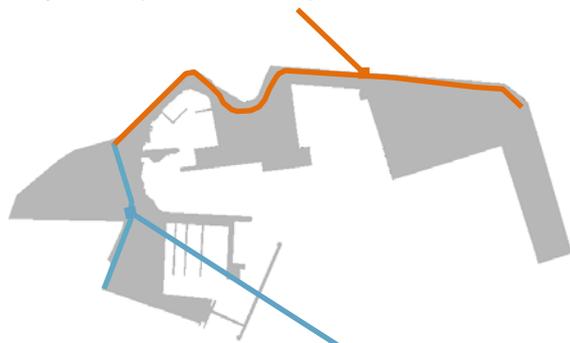
 **Living Ports. Reducir la huella ecológica de los puertos**. Este proyecto tiene por objeto **promover la vida de las especies autóctonas que habitan en rocas** en las infraestructuras portuarias, mediante la tecnología de EConcrete, que aplica un aditivo para el mantenimiento del pH en niveles adecuados y una técnica para dar a la superficie del hormigón una textura porosa y/o hueca que permite la creación de charcos y mejora las condiciones de las especies autóctonas del hábitat.

MOVILIDAD SOSTENIBLE



El Puerto de Melilla cuenta con dos **accesos terrestres** desde el núcleo urbano de la Ciudad:

- **Avenida General Macías:** acceso a Estación Marítima y zona restringida (previo control de acceso mediante barreras para vehículos y tornos para usuarios a pie)



- **Paseo Marítimo:** acceso a Puerto Deportivo, controlado para vehículos y libre para peatones

La conexión ferroviaria, no obstante, es inviable en la actualidad, a consecuencia de la escasa integración del Puerto en el entorno, unida a su carácter periférico.

Es por ello que la Autoridad Portuaria fomenta la intermodalidad en el transporte **mejorando la calidad de los servicios prestados al transporte terrestre.**

Para ello, la Autoridad Portuaria ha seguido acometiendo diversas actuaciones en 2020, como la “mejora perimetral de acceso a la Terminal de pasajeros” o la “habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paso del Espaldón del Dique Nordeste”.

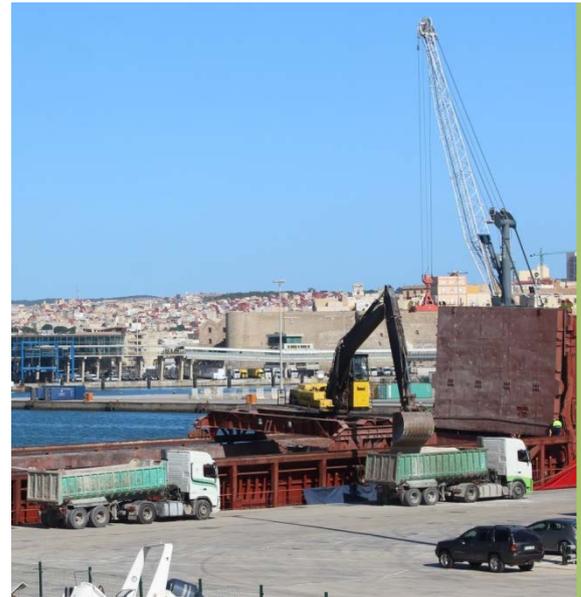


CORE LNGas hive

Este proyecto tiene como objetivo desarrollar la cadena logística necesaria para **impulsar el suministro de gas natural licuado** como combustible en el sector del transporte (sobre todo marítimo) en la Península Ibérica, debido a sus menores emisiones de óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas.

En el marco de este proyecto, la Autoridad Portuaria de Melilla ha realizado en años anteriores estudios técnicos sobre la factibilidad de introducción de este combustible en la Ciudad de Melilla con destino a la **reducción de emisiones en la producción local de electricidad, en la movilidad local y en el suministro a buques**, mediante la introducción de una instalación "LNG Small Scale".

En 2020 no ha habido actividades significativas por parte de la Autoridad Portuaria de Melilla en relación con este proyecto, para el cual se ha solicitado su ampliación.



La Autoridad Portuaria ha bonificado a la naviera Marítima Alborán/Baleària por contar con un ferri que consume gas natural licuado, más respetuoso con el medio ambiente

COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL



Grupos de interés

Los **grupos de interés** son aquéllos que pueden verse afectados o afectar a la actividad del Puerto. Sus principales **necesidades y expectativas** son:

- **Dirección de la Autoridad Portuaria:** crear nuevos negocios y cambiar la estrategia hacia la economía circular; percibir el Puerto como alternativa de calidad, fiabilidad y seguridad; recuperar e incrementar tráficos; desarrollar infraestructuras para atraer tráficos de alto valor; cambiar el modelo energético; mejorar la iluminación del Paseo del Espaldón; impartir formación de reciclaje en primeros auxilios y defensa personal; equipo humano comprometido, formado y motivado; proporcionar vehículos de calidad y seguros.
- **Plantilla y Comités de Empresa y de Seguridad y Salud:** condiciones de trabajo seguras⁽¹⁾; protección frente a COVID-19; mayor comunicación sobre la gestión de la organización; medio ambiente saludable.
- **Servicio de prevención ajeno y Mutua de accidentes:** cumplir la normativa; 0 accidentes.

- **Concesiones:** agilizar trámites; disminuir tasas; evitar la pérdida de negocio por incremento de actividad en Marruecos y cierre de fronteras⁽¹⁾; infraestructuras adaptadas a los tráficos; maquinarias eficientes y rápidas reparaciones.
- **Navieras y embarcaciones:** evitar la pérdida de tráficos⁽¹⁾; mejorar la comunicación con la Autoridad Portuaria; desarrollar infraestructuras para atraer tráficos de alto valor; diversificar y aumentar el volumen de negocio; percibir el Puerto como alternativa de fiabilidad y calidad, seguridad y protección; maquinarias eficientes y rápidas reparaciones; mejorar los servicios portuarios; obtener ventajas fiscales.
- **Operadoras:** limitar la actividad o incrementar los controles por afección a la *Patella ferruginea*, mantener condiciones ambientales de calidad en las infraestructuras.
- **Usuarios:** protección y seguridad del Puerto; puerto competitivo, verde y sostenible en materia de calidad, seguridad y medio ambiente; cumplir la normativa legal aplicable.

- **Ciudad:** mantener niveles aceptables de ruido y calidad del aire; cumplir con la normativa legal aplicable; fluidez de las vías de circulación, evitando molestias por gases de combustión; evitar la pérdida de tráficos⁽¹⁾; promover la riqueza del patrimonio y un estado adecuado de la interfase Puerto-Ciudad; prestación de un buen servicio de pasaje.
- **Cámara de Comercio:** percibir el Puerto como alternativa de calidad, fiabilidad y seguridad; evitar la pérdida de negocio por incremento de actividad en Marruecos y cierre de fronteras⁽¹⁾.
- **Puertos del Estado:** reducir el consumo de recursos naturales y sus costes; incrementar la eficiencia energética; prestar un servicio de calidad frente a puertos no peninsulares.
- **Otras Administraciones Públicas:** cumplir con la normativa legal aplicable; mantener los espacios naturales y las especies protegidas.

⁽¹⁾ Necesidad que se ha visto incrementada por la situación provocada por la COVID-19

Los **canales de comunicación** implantados por la Autoridad Portuaria para tratar los asuntos que puedan resultar de relevancia a sus grupos de interés son:



Colaboración con otras administraciones

La Autoridad Portuaria establece convenios de colaboración, en relación con la **ocupación de dominio público de espacios y edificios** gestionados por la misma, con:

-  Agencia Estatal de Administración Tributaria.
-  Comandancia de la Guardia Civil.
-  Comandancia Militar de la Marina.
-  Jefatura Superior de Policía de Melilla;
-  Sanidad Exterior (Delegación del Gobierno);
-  Parques Nacionales (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico);
-  Fundación Melilla Ciudad Monumental;
-  Gerencia Territorial del Ministerio de Justicia;
-  Dirección General de la Marina Mercante;
-  Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

En 2020 se han realizado los **trabajos previos** para formalizar un convenio para el **dragado anexo al Puerto Deportivo** y otro para la realización de **pantalanes de grandes esloras**.

Existe además una **estrecha colaboración entre la Autoridad Portuaria y el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Melilla**. Ambas instituciones colaboran, entre otras iniciativas, en el proyecto deportivo **“Melilla Náutica”**, la organización del **“Servicio de Prevención, Extinción y Salvamento”**, el programa **“H2020 European Green Deal”** y los **Planes de Empleo**. Cabe destacar la colaboración con el Patronato de Turismo para la promoción del turismo en la Ciudad Autónoma de Melilla.



Este organismo cuenta también con **acuerdos** con Puertos del Estado, la Abogacía General del Estado, la Agencia Tributaria y varias universidades.

Asociaciones a las que pertenece la Autoridad Portuaria

Las **asociaciones de las que es socia** la Autoridad Portuaria son:



Además, este organismo participa en **Comités Técnicos de la ESPO**:

-  **Trade Facilitation, Customs&Security.**
Representante: Responsable de Planificación Estratégica (Jaime Bustillo).
-  **Passengers/Cruise and Ferry Ports Network.**
Representante: Director de la Autoridad Portuaria de Melilla (Luis José Ayala).



COMPROMISO INSTITUCIONAL



La Autoridad Portuaria de Melilla realiza anualmente diversas actuaciones en relación con la **apertura del Puerto a la Ciudad**, las cuales se han visto muy mermadas en 2020 como consecuencia de las medidas implantadas desde el Estado para frenar la pandemia, tales como el confinamiento, los cierres perimetrales y demás restricciones de movilidad y horarias.

Aun así, ha podido **continuar digitalizando el archivo histórico del Puerto, en el marco de los Planes de Empleo**, fruto de la colaboración entre la Autoridad Portuaria y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Melilla para la formación e inserción laboral de jóvenes y desempleados.

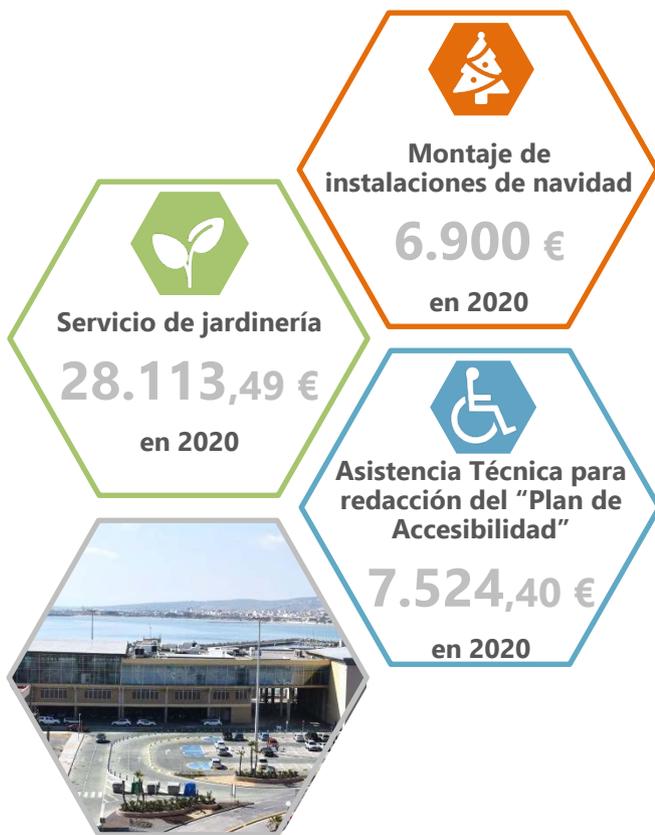


En 2020, **el Puerto Deportivo Noray**, en el que se desarrolla gran parte de la vida social de la Ciudad, **ha sido galardonado por vigésima vez consecutiva con el distintivo “Bandera Azul”**, otorgado por la Fundación para la Educación Ambiental a las playas, puertos y embarcaciones que cumplen unos estándares de calidad de las aguas de baño, la información y educación para la sostenibilidad, la gestión ambiental y la seguridad.

Las medidas que se llevan a cabo para mantener este nivel de calidad ambiental son:

- **Integrar la gestión ambiental** dentro de la estrategia de desarrollo del Puerto.
- **Reducir el consumo de recursos** naturales.
- **Controlar el cumplimiento** de la legislación y revisar el comportamiento ambiental.
- **Adoptar medidas para proteger las zonas sensibles**, su fauna y su flora.
- **Sensibilizar sobre la protección** del entorno y fomentar la adopción de la política ambiental del Puerto entre sus proveedores.

Por su parte, las actuaciones llevadas a cabo en 2020 en relación con la mejora de la **interfase Puerto-Ciudad** han sido:



En particular, el **"Plan de accesibilidad para la Terminal de Pasajeros del Puerto de Melilla"** recoge las siguientes actuaciones:

- Sustitución de pavimento señalizador, colocación de franjas-guía en éste y en paso de peatones oblicuo y rebaje de bordillo.
- Bolardos anti-aparcamiento y protección de elementos volados.
- Rótulos en puertas de acceso, con el símbolo internacional de accesibilidad, texto en macro caracteres y auto-relieve y Braille, y señalización de itinerarios accesibles, borde de peldaños y puertas acristaladas.
- Adaptación de plazas de aparcamiento, dotación de mobiliario accesible y sistema de aviso en caso de emergencia en aseos.
- Ensanchamiento de huecos de acceso y colocación de barras anti-pánico en puertas y de pasamanos con Braille en escaleras y rampas.
- Ensayo de resbaladidad del suelo.

Dimensión ECONÓMICA





Política económica



Hitos y retos



Desempeño económico



Estado económico-financiero



Estructura de inversiones



Negocio y servicios



Valor y productividad



Actividad de activos



POLÍTICA ECONÓMICA

A pesar del gran esfuerzo que la Autoridad Portuaria de Melilla viene realizando en materia de **contención del gasto y reducción de las inversiones**, sigue sufriendo un descenso de su importe neto de la cifra de negocio como consecuencia de la actual situación de tráfico cautivo por el cierre de la frontera (que dificulta a la Autoridad Portuaria invertir en nuevas líneas innovadoras de negocio), el fin del porteo y el comercio transfronterizo y la existencia de un único puesto fronterizo, que se suman a los **recursos para afrontar la presión migratoria**.

Por su parte, la crisis del coronavirus ha provocado el **descenso drástico de los tráfico portuarios**, lo que repercute en la economía general de la Ciudad Autónoma de Melilla.

Cabe resaltar, como acontecimiento importante, la reunión telemática celebrada entre el Presidente y el Director de la Autoridad Portuaria y el Presidente de Puertos del Estado, en la que se solicitó a este último la consideración del Puerto de Melilla como **“puerto estratégico”** dentro de los puertos de

interés general, por los beneficios que ello comportaría para la Autoridad Portuaria.

En esta misma reunión se realizó un repaso a los instrumentos de planificación, los pliegos para la prestación de los servicios portuarios, los coeficientes correctores y las bonificaciones propuestas a los tráfico, y se consensó el **“Plan de Empresa 2020-2024”**, que contempla inversiones de más de 37 millones de euros.

En este marco, Puertos del Estado ha convenido otorgar una **financiación extraordinaria de 4,564 millones de euros** con cargo al Fondo de Compensación Interportuario en 2021.

Los resultados de 2020 reflejan más que nunca la **necesidad de buscar nuevos mercados y de ampliar las líneas marítimas** que actualmente existen con Melilla. En este sentido, se hace imprescindible adoptar medidas urgentes, con objeto de cambiar el actual modelo económico y comercial de la Ciudad de Melilla, que marcarían una “hoja de ruta” en una posible reapertura de la frontera, con clara repercusión en la economía general de la Ciudad.

HITOS Y RETOS

Hitos 2020



Retos futuros

- 

Elaboración de la documentación pertinente del **proyecto de ampliación del Puerto** para tramitar el informe preceptivo a Puertos del Estado y remitirlo al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- 

Análisis de instrumentos para la **integración funcional de la Comunidad Portuaria** y presentación de una propuesta al Comité de Dirección
- 

Elaboración de un acuerdo sobre la ejecución del **Plan de Innovación en la explotación portuaria**
- 

Concesión del cargadero de mineral, elemento clave en la gestión presupuestaria para la consecución del equilibrio presupuestario
- 

Inclusión en el Plan de Empresa del presupuesto para el **Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras** y adjudicación de la contratación del 50% de las actividades del Plan
- 

Envío de los **pliegos de recepción de desechos, pasaje y manipulación de mercancías**

DESEMPEÑO ECONÓMICO





Los resultados económicos obtenidos en 2020 han estado claramente marcados por la **actual situación de crisis que se está viviendo debido a la pandemia y que ha afectado con especial incidencia al Puerto de Melilla.**

Los valores negativos son los claros protagonistas del ejercicio, a los que se suman parámetros como el resultado del ejercicio, la rentabilidad, los beneficios y el cash flow.

El importe neto de la cifra de negocio continúa cayendo, comportamiento que se venía observando desde el año 2017.

En cuanto a la **recaudación por las tasas de ocupación y actividad,** ésta ha bajado en 22 puntos respecto al año anterior.

No obstante, cabe destacar las **medidas llevadas a cabo en 2020 por la Autoridad Portuaria para paliar los efectos de la pandemia,** como los aplazamientos y las ampliaciones de plazos de pagos y la reducción de la exigencia de tráficos mínimos.

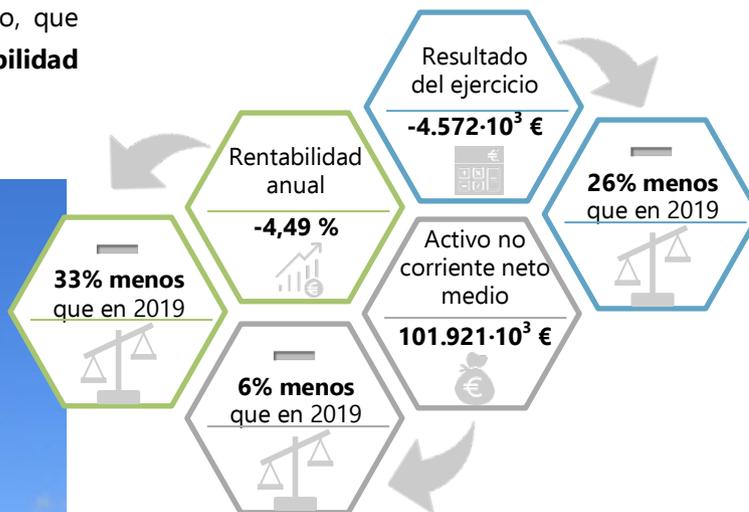
ESTADO ECONÓMICO-FINANCIERO



Rentabilidad anual

El descenso sufrido por el tráfico de mercancías, como consecuencia de la pandemia por COVID-19 y la tensa situación fronteriza que se venía viviendo desde años anteriores, repercute de forma directa en el resultado económico, que refleja nuevamente en 2020 una **rentabilidad anual negativa**.

$$\text{Rentabilidad anual} = \frac{\text{Resultado del ejercicio después de impuestos}^{(1)}}{\text{Activo no corriente neto medio}^{(2)}}$$



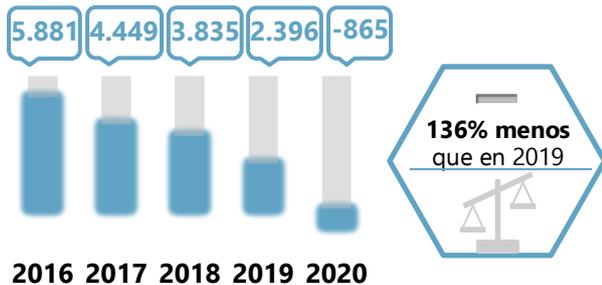
⁽¹⁾ Excluye: deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado, resultados extraordinarios, ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros, saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido

⁽²⁾ Excluye: inmovilizado en curso y de terrenos y bienes naturales sobre los que no se haya desarrollado actividad en el ejercicio, activos por impuestos diferidos, deudores comerciales no corrientes

Beneficios

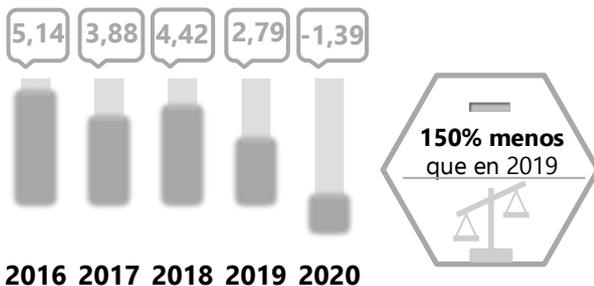
$$\text{EBITDA} = \text{Resultado de explotación} - \text{Amortizaciones} \pm \text{Saldo del deterioro y resultado por enajenación del inmovilizado y otras}^{(1)} \pm \text{Resultados excepcionales}^{(1)}$$

EBITDA (€·10³)



2016 2017 2018 2019 2020

EBITDA (€/t)



2016 2017 2018 2019 2020

⁽¹⁾ Cuando las cantidades figuren en la cuenta de pérdidas y ganancias con signo +, se restarán, y cuando figuren con signo -, se sumarán

La recesión económica provocada por el coronavirus en 2020 a nivel mundial se ha traducido en el Puerto de Melilla en una **cuenta de beneficios negativa**, cifra que no se registró ni durante la anterior crisis económica.

Ello es consecuencia de la caída no sólo de los ingresos derivados de los tráficos de mercancías y de pasajeros, sino de otras fuentes de ingresos de la Autoridad Portuaria, como las tasas de ocupación y actividad.



Servicio de la deuda

$$\text{Servicio de la deuda} = \frac{\text{Amortización de la deuda}^{(1)} + \text{Intereses}^{(2)}}{\text{Cash flow}^{(3)}} \times 100$$

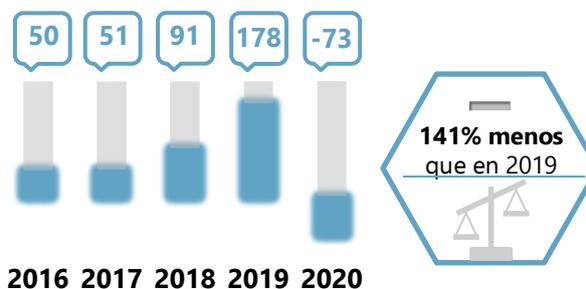


⁽¹⁾ Incluye: anualidad correspondiente a préstamos a largo plazo con entidades de crédito que se devuelven a la entidad financiera en el ejercicio económico, cancelación anticipada no programada en el calendario de amortizaciones de los principales de deudas a largo plazo con entidades de crédito, variación negativa del saldo de préstamos a corto plazo con entidades de crédito

⁽²⁾ Gastos financieros por intereses de deudas con entidades de crédito

⁽³⁾ Cash flow antes de intereses

Servicio de la deuda (%)



2016 2017 2018 2019 2020

El valor de los **intereses** continúa bajando, acumulando una caída progresiva del 94% desde el año 2012, si bien la reducción del 7% respecto al año precedente es poco significativa.

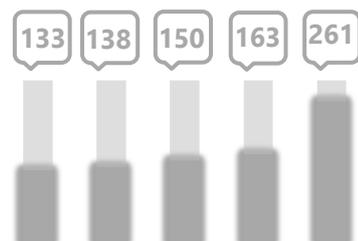
Por su parte, la **amortización de la deuda** se mantiene en niveles muy similares a los de 2019, tan sólo un 4% por debajo.

En cuanto al **cash flow**, la crisis económica en la que está inmerso el Puerto de Melilla ha propiciado que éste tome el primer valor negativo desde 2011, dando lugar a un servicio de la deuda inferior a cero.

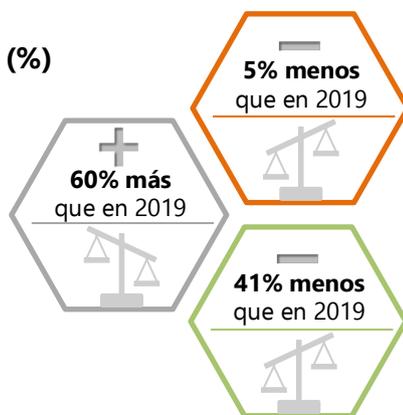
Equilibrio presupuestario

$$\text{Equilibrio presupuestario} = \frac{\text{Gastos de explotación}^{(1)}}{\text{Ingresos de explotación}^{(2)}} \times 100$$

Equilibrio presupuestario (%)

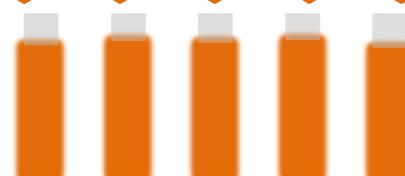


2016 2017 2018 2019 2020



Gastos de explotación (€·10³)

14.429 14.908 14.722 14.971 14.158



2016 2017 2018 2019 2020

Ingresos de explotación (€·10³)

10.818 10.770 9.758 9.179 5.432



2016 2017 2018 2019 2020

Como viene siendo habitual, **los gastos de explotación han superado a los ingresos** en el ejercicio 2020. No obstante, este año el desequilibrio es mayor pues, si bien los gastos se mantienen en niveles similares a los de años anteriores, **los ingresos disminuyen de forma notable**, en un 41% respecto al año 2019, proporcionando un ratio del 261%, bastante alejado del equilibrio entre ambos importes.

⁽¹⁾ Incluye: gastos de personal, otros gastos de explotación (excluyendo las partidas de pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales y el Fondo de Compensación Interportuario aportado), amortizaciones

⁽²⁾ Importe neto de la cifra de negocio

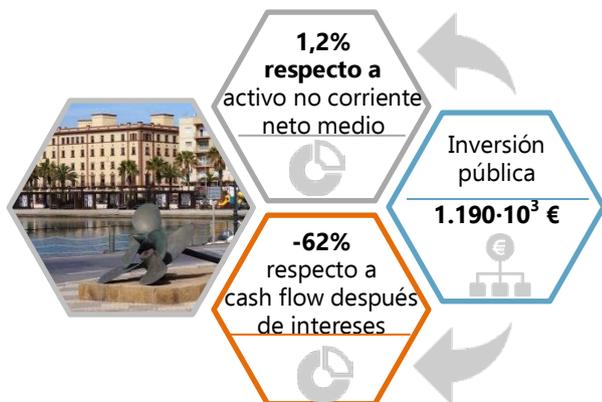
ESTRUCTURA DE INVERSIONES



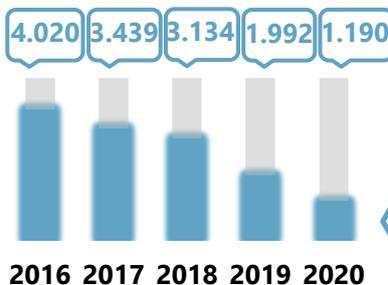
Inversión pública

La inversión pública a cargo de la Autoridad Portuaria de Melilla (excluyendo la inversión en inmovilizado financiero) durante 2020 se ha destinado, entre otras, a las siguientes actuaciones:

- Actuaciones genéricas y menores, por valor de **313.000 €**.
- Instalaciones de protección y control, con un total de **291.000 €**.
- Actuaciones en la dársena comercial, que ascienden a **175.000 €**.



Inversión pública (€·10³)



Inversión privada

Las inversiones privadas en el Puerto de Melilla durante 2020 han tenido como destino:



Software y equipo informático en nueva Estación Marítima: **469.000 €**

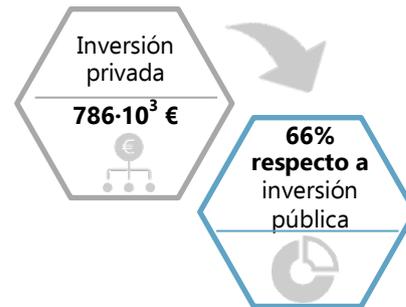
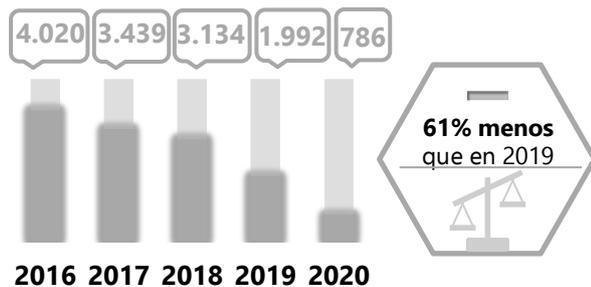


Instalaciones deportivas en el Club Marítimo: **165.000 €**



Otras actuaciones: **152.000 €**

Inversión privada (€·10³)



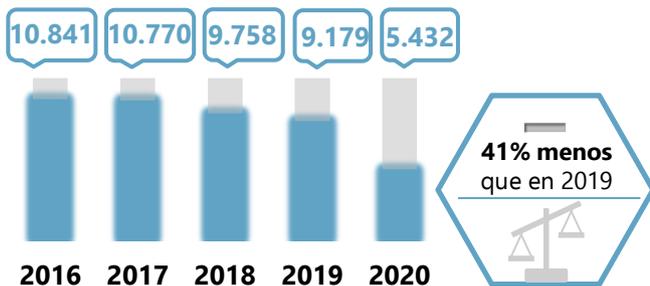
NEGOCIO Y SERVICIOS



Cifra de negocio

A pesar del esfuerzo realizado por la Autoridad Portuaria para contener los gastos y de las medidas llevadas a cabo para rentabilizar el inmovilizado (como la reducción de las tasas de ocupación y la congelación de las tarifas portuarias), **el importe neto de la cifra de negocio (INCEN) ha caído en 2020, de forma más pronunciada que en los tres años precedentes**, en los que también se observó un descenso de este parámetro, acumulando un 50% de descenso desde el año 2016.

INCEN (€·10³)



Tasas de ocupación y actividad

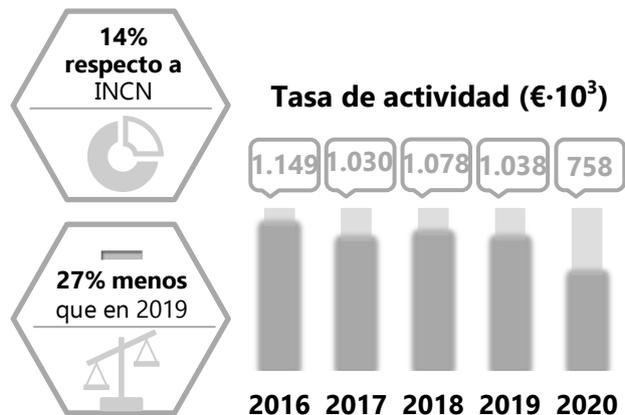
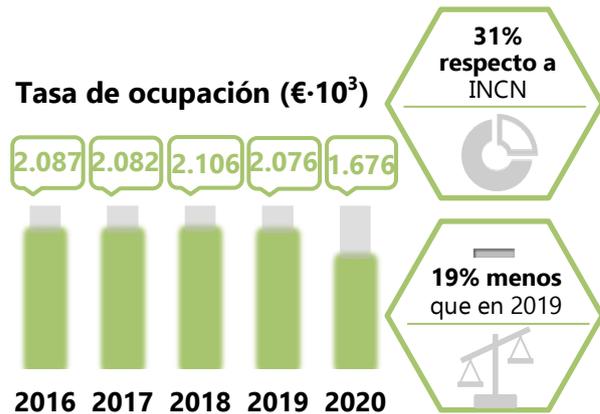
Como tantos otros indicadores económicos, los ingresos que ha recibido la Autoridad Portuaria de Melilla durante 2020 por la recaudación de **las tasas de ocupación ⁽¹⁾ y de actividad ⁽²⁾ han experimentado un decrecimiento.**

No obstante, **este descenso ha sido menos pronunciado**, del 27% en el caso de la tasa de actividad y del 19% en el caso de la tasa de ocupación.



⁽¹⁾ Ocupación del dominio público portuario y su suelo y subsuelo sujeta a concesión o autorización. Incluye: prestación de servicios comunes del Puerto relacionados con el dominio público ocupado

⁽²⁾ Actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario sujetas a autorización

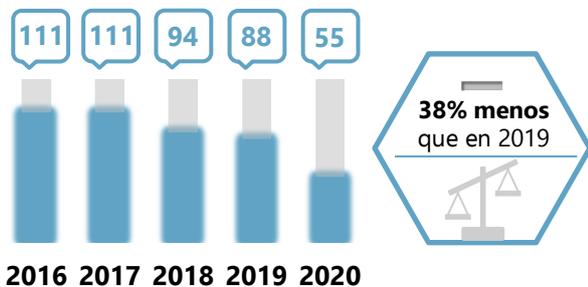


VALOR Y PRODUCTIVIDAD

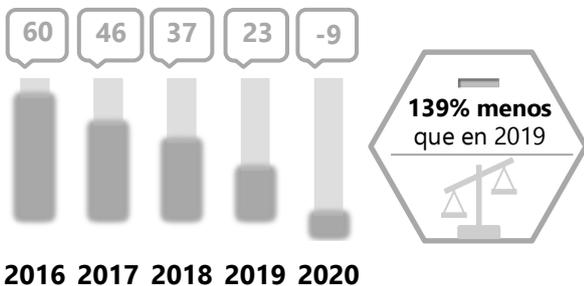


El leve descenso del número de trabajadores de la Autoridad Portuaria en 2020 no ha impedido la caída de los parámetros económicos, como el importe neto de la cifra de negocio o el EBITDA, en función de la plantilla, ya que las caídas de éstos han sido más pronunciadas.

INCEN/plantilla (€·10³/empleado)



EBITDA/plantilla (€·10³/empleado)



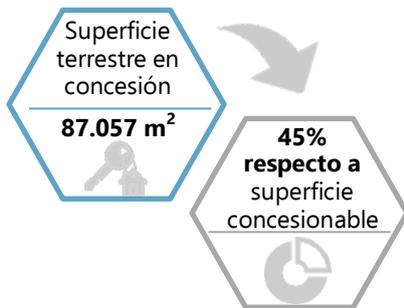
ACTIVIDAD DE ACTIVOS



Todos los terrenos y bienes naturales del Puerto de Melilla se encuentran puestos en valor económico, social o ambiental, no contándose con activos sin actividad.

Por su parte, **la superficie terrestre en concesión se ha incrementado en 2020 un 6%** respecto al ejercicio anterior, alcanzando la cifra de 87.057 m², lo que supone el 45% de la superficie concesionable.

Al objeto de incrementar los ingresos y, por consiguiente, la autosuficiencia económica del Puerto, la Autoridad Portuaria de Melilla tiene planteado concesionar otras instalaciones y terrenos portuarios, explotados hasta la fecha por esta entidad.



Dimensión SOCIAL





Política social



Hitos y retos



Desempeño social



Datos de plantilla



Equidad en la plantilla



Participación de trabajadores



Formación de trabajadores



Seguridad y salud



Comunidad Portuaria



Recursos económicos



POLÍTICA SOCIAL

La Autoridad Portuaria continúa en su misma línea de Responsabilidad Social Corporativa con sus **activos más relevantes: las personas**.

En 2020 ha implantado un **“Plan de Contingencias frente al COVID-19”**, que introducía la modalidad de trabajo en oficina a **turnos rotativos** y de **teletrabajo**, lo que ha permitido potenciar la **conciliación de la vida laboral y familiar** en un marco de adaptación a una situación nunca antes vivida.

El coronavirus ha dejado un **número inferior de accidentes laborales**, si bien **el índice de absentismo ha crecido notablemente** por el incremento del número de bajas por enfermedades no relacionadas con el trabajo.

En relación a la gestión de su personal, la Autoridad Portuaria ha puesto en marcha **procesos selectivos que consoliden el empleo temporal en indefinido**.

En cuanto a la presencia de la mujer en la plantilla, consciente de su responsabilidad en la materia y en el marco de las políticas

impulsadas desde el Gobierno, la Autoridad Portuaria **considera la igualdad un eje básico de actuación** dentro de su actividad. Para ello, cuenta con un diagnóstico para desarrollar un **“Plan de Igualdad”**.

Como contribución a la **inserción laboral de jóvenes**, mejora de su formación y adquisición de experiencia, la Autoridad Portuaria ha seguido apoyando las prácticas de estudiantes y titulados desempleados, salvo durante los periodos más críticos de la pandemia.

Consecuente con el papel fundamental que juega en la Ciudad, **la Autoridad Portuaria continúa destinando recursos que garanticen la protección e impidan la entrada en Melilla de personas en situación irregular**. Así, ha realizado un estudio para definir las necesidades de protección del Puerto y ha aprobado de forma provisional la 8ª revisión del **“Plan de Autoprotección del Puerto de Melilla”**, estando a la espera del informe de la Dirección General de Protección Civil para su aprobación definitiva por el Consejo de Administración.

HITOS Y RETOS

Hitos 2020



Realización del estudio para definir las **necesidades de protección del Puerto**, encaminado a la reestructuración de las infraestructuras de seguridad y la implantación del PSO y el PPE



Redacción y entrega del **"Plan de Accesibilidad Universal"** y sus pliegos, y adjudicación del proyecto



Mejora de las **instalaciones contra incendios**



Aprobación provisional de la 8ª revisión del **"Plan de Emergencia Interior (Autoprotección) del Puerto de Melilla"**



Elevación de la productividad de los recursos humanos y reducción de los costes de operación por el desarrollo de nuevas tecnologías y la actualización de sistemas y procedimientos



Disminución del número de accidentes

Retos futuros



Igualdad efectiva entre mujeres y hombres



Ejecución de las actuaciones en el marco del **"Plan de Accesibilidad Universal"** y entrega del informe correspondiente

Implantación de actuaciones del **PSO** y el **PPE**

Continuidad en el desarrollo y actualización de **procedimientos y sistemas**

Consolidación del **empleo temporal en fijo**

DESEMPEÑO SOCIAL





La recuperación del número de trabajadores que se había venido experimentando en los dos últimos años se ha truncado levemente en 2020, situándose 5 puntos por debajo de los dos años anteriores, pero aún por encima del valor de 2016.

El porcentaje de la mujer en la plantilla se mantiene en niveles similares a los alcanzados en años precedentes, por encima del 25%.

El **gasto medio por trabajador** en sueldos y salarios se ha situado este año en 40.610 €, un 3% por encima del gasto de 2019. Cabe destacar que el **salario mínimo** percibido por los trabajadores fijos de la Autoridad Portuaria, en el concepto exclusivo de retribuciones básicas, se ha situado un 74% por encima del salario mínimo interprofesional.

En relación con la formación, la Autoridad Portuaria sigue basando su modelo formativo en la **“Gestión por Competencias”**. En 2020, las horas formativas impartidas en total han sido 4.297, de las cuales el 68% ha sido en formato online.

DATOS DE PLANTILLA



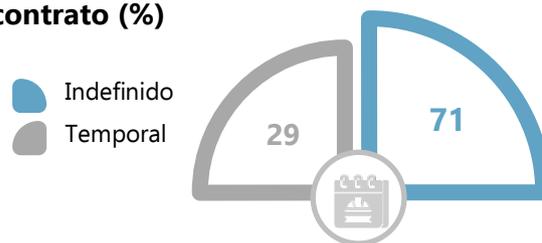
El promedio del número de empleados de la Autoridad Portuaria de Melilla en el año 2020 se mantiene en valores similares a los de años anteriores, tan sólo un 5% por debajo de la cifra alcanzada en 2019, a pesar de las circunstancias adversas vividas en el marco de la pandemia por COVID-19.

La suspensión de la Operación Paso del Estrecho (OPE) como medida preventiva contra el virus ha propiciado que no haya dado lugar ninguna nueva contratación en el Puerto de Melilla, mientras que sí se han producido varias bajas: dos por jubilación y una por fallecimiento.

Plantilla media anual



Distribución de plantilla por tipo de contrato (%)

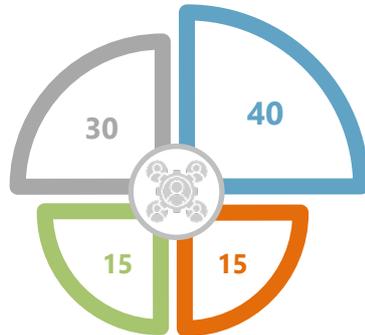


En cuanto al tipo de contratación, la gran mayoría de los empleados disfruta de contratos indefinidos. En particular, los empleados con contrato temporal en 2020 han disminuido en un 17% respecto al ejercicio anterior. La causa principal de ello ha sido el hecho de que no haya habido OPE, periodo en el que suelen firmarse contratos eventuales asociados a estas circunstancias de producción.



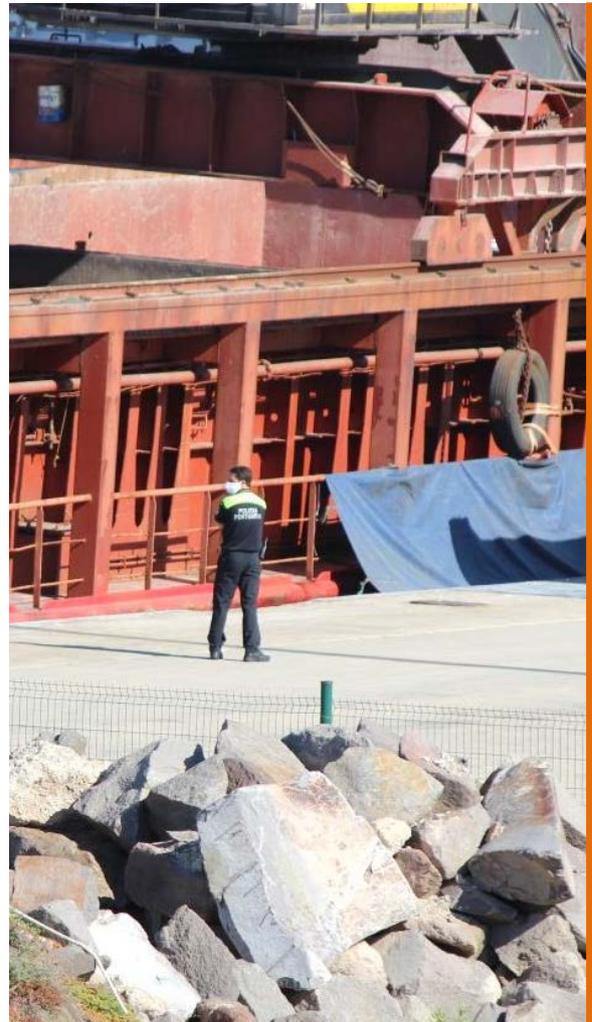
Como es habitual, el grupo profesional con mayor representación en la plantilla en 2020 ha sido el Servicio de Vigilancia.

Distribución de plantilla por áreas de actividad (%)



- Servicio de Vigilancia (Policía Portuaria)
- Oficina (dentro de Convenio)
- Oficina (fuera de Convenio)
- Mantenimiento

En cuanto a los empleados cubiertos por el *III Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias*, registrado y publicado por la *Resolución de 13 de junio de 2019, de la Dirección General de Trabajo*, **el 85% de la plantilla de la Autoridad Portuaria se encuentra adscrito** a dicho Convenio, estando el 15% restante dedicado a labores de oficina.



EQUIDAD EN LA PLANTILLA



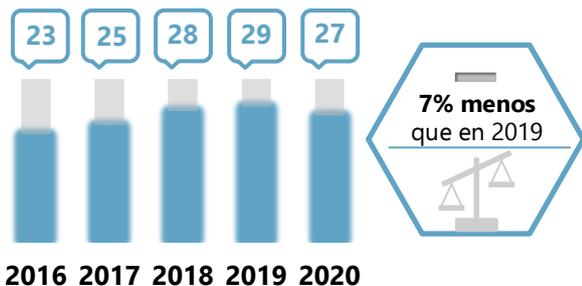
Presencia de la mujer

La Autoridad Portuaria de Melilla garantiza la **igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres** en cualquier gestión administrativa, lo que le permite situarse entre los Puertos de Interés General con mayor presencia de la mujer en su plantilla.

Este año 2020, el decremento sufrido en el número de trabajadores se extiende al género femenino, con una media de 2 mujeres menos respecto al año anterior. Así, **la proporción en la plantilla de este colectivo es del 27%**, frente al 28% de 2019.

La Autoridad Portuaria cuenta en su plantilla con 2 mujeres no adscritas al Convenio, lo que supone el 13% respecto al total de trabajadores no adscritos y el 2% respecto al total de la plantilla

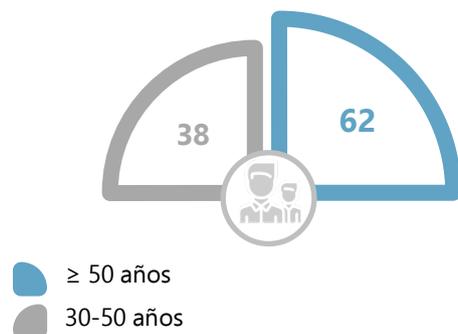
Mujeres en plantilla



Distribución por edades

La **distribución de los trabajadores** en los distintos grupos de edad **se concentra en mayor número** (casi la mitad) **en el rango de los mayores de 50 años**, sin existir ningún trabajador de menos de 20 años.

Distribución de trabajadores fijos por edad (%)



En cuanto a la distribución por antigüedad, **la mayor parte de los trabajadores (un 76%) lleva más de 10 años en plantilla**, seguidos por aquéllos de entre 1 y 3 años de antigüedad (el 11%).



PARTICIPACIÓN DE TRABAJADORES



Mecanismos de representación



La Autoridad Portuaria dispone de 4 Delegados Sindicales (2 de CCOO y 2 de UGT), contando el Consejo de Administración y el Comité de Empresa también con representación sindical

Mecanismos de participación

La Autoridad Portuaria de Melilla garantiza una **participación directa, rápida y eficaz de sus empleados** mediante los mecanismos que se indican a continuación.

Estos mecanismos permiten a los trabajadores participar en la toma de decisiones de iniciativas y procesos productivos, tanto en gestiones relacionadas con su puesto de trabajo como en aspectos que requieran la negociación colectiva o individual como instrumento base de colaboración y decisión.



FORMACIÓN DE TRABAJADORES



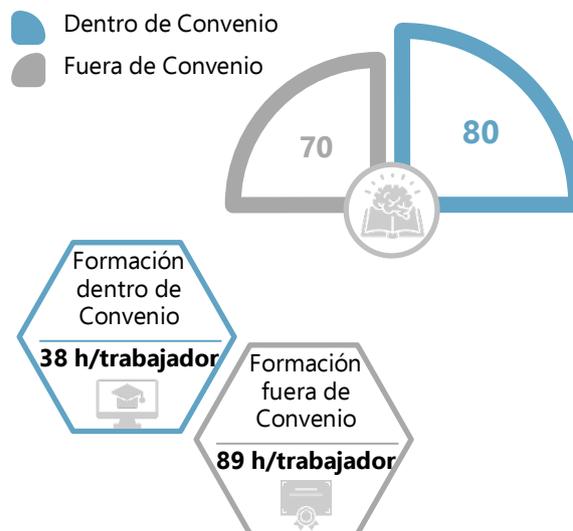
El modelo formativo de la Autoridad Portuaria se basa en la **“Gestión por Competencias”**, con base en el cual pone a disposición de sus trabajadores una serie de acciones formativas disponibles de forma permanente en el **“Aula virtual”** de Puertos del Estado (plataforma e-learning).

Esta plataforma permite a cada empleado formarse voluntariamente entre una amplia oferta de cursos para alcanzar los niveles óptimos de su ocupación, mejorar la capacitación de sus perfiles competenciales e individuales, el desarrollo de su carrera profesional y la mejora en la clasificación profesional aparejada.

Durante 2020, **93 personas han realizado alguno de los cursos permanentes del “Aula virtual”, con una duración total de 2.855 horas**, lo que, unido al curso online “Curso PRL: capacitación para el desempeño de funciones de nivel básico”, disfrutado por una persona y con una duración de 50 horas, supone un **68% de las horas de formación en formato online**.

El total de acciones formativas recibidas por empleados de la Autoridad Portuaria de Melilla en 2020 asciende a 200, con una duración de 4.297 horas, un 56% y un 45% por debajo de 2019, respectivamente

Trabajadores que siguen programas de formación (%)



Los cursos presenciales impartidos en 2020 han sido los siguientes, con **1.392 horas** en total:

- Riesgos y medidas preventivas en el puesto de Policía Portuaria.
- Procedimientos ante el riesgo de exposición al nuevo coronavirus (SARS-CoV-2).
- Curso de inglés comercial para proyectos europeos: fase II.
- Máster en gestión y planificación portuaria e intermodalidad, VIII edición.

La formación recibida en materia de prevención de riesgos laborales ha alcanzado en 2020 la cifra de 442 horas, lo que equivale a 4,5 horas por trabajador promedio

En materia de **Protección**, se ha continuado impartiendo el curso de Director de Seguridad para personal de seguridad e informática.



SEGURIDAD Y SALUD

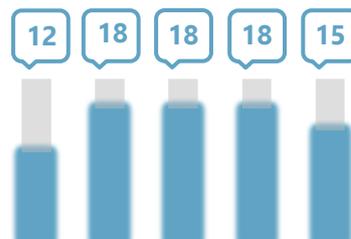


Accidentabilidad y absentismo

Las particularidades vividas en el marco de la COVID-19, con una potenciación del teletrabajo y un mayor riesgo de contraer una enfermedad fuera del ámbito laboral, explican los resultados de siniestralidad de 2020, que reflejan **una reducción de los índices relacionados con el número de accidentes** (la subida del IG se debe a la recaída de un accidente de 2019) **y un significativo incremento del índice de absentismo**, en el que cual se tienen en cuenta las bajas no relacionadas con los accidentes.

$$\text{Índice de frecuencia (I.F.)} = \frac{\text{Nº accidentes con baja}}{\text{Nº horas trabajadas}} \times 10^6$$

Índice de frecuencia



2016 2017 2018 2019 2020

$$\text{Índice de absentismo (I.A.)} = \frac{\text{Nº días naturales perdidos por baja}}{\text{Nº trabajadores}} \times \frac{100}{365}$$

Índice de absentismo



2016 2017 2018 2019 2020



$$\text{Índice de gravedad (I.G.)} = \frac{\text{Nº jornadas perdidas por accidente}}{\text{Nº horas trabajadas}} \times 10^3$$

Índice de gravedad



2016 2017 2018 2019 2020



Ejercicios y simulacros

La Autoridad Portuaria, como viene haciendo desde hace años, ha realizado varios ejercicios y simulacros en el Puerto de Melilla durante 2020, a pesar del tiempo de confinamiento por la pandemia y las restricciones que han afectado a la movilidad de muchas empresas.

En total, **se han realizado 3 ejercicios y simulacros en materia protección**, no habiendo sido posible la realización de ejercicios en materia de seguridad.

Entre los ejercicios realizados en 2020 en materia de protección destacan los indicados a continuación, realizados en colaboración con la Guardia Civil del Puerto:

- **Actuación de la Policía Portuaria motivada por vehículo no autorizado en la Explanada de Contenedores.**
- **Control de personal autorizado en el acceso PCA1 por subida de nivel de Protección y sospecha de incendio intencionado.**



COMUNIDAD PORTUARIA



Empleos directos generados

Los empleos generados en 2020 como consecuencia de la actividad del Puerto de Melilla han sido 42, distribuidos conforme se indica en la figura.



Seguridad y coordinación

La Autoridad Portuaria pone a disposición pública en su página web los pliegos de prescripciones particulares, en los que se incluyen **cláusulas cada vez más específicas y exigentes en relación con la seguridad laboral y la formación.**

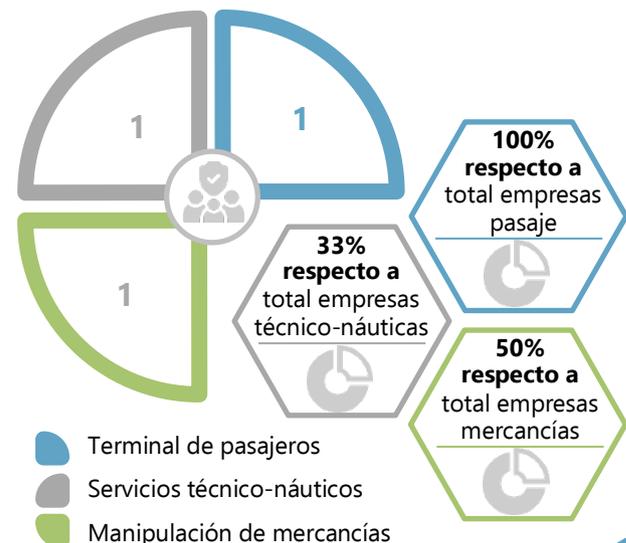
Por otra parte, para cumplir con la normativa aplicable en materia de coordinación de actividades empresariales (CAE), la Autoridad Portuaria realiza las siguientes acciones de **coordinación de seguridad y salud en obras, control operacional e intercambio documental.**



Asimismo, también lleva a cabo una adecuada CAE con el resto de contratistas desde la **División de Calidad, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales.**

En relación con la existencia de un **Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (SG SST) por parte de concesiones**, el grado de implantación se presenta a continuación.

Concesiones que cuentan con SG SST



RECURSOS ECONÓMICOS



La mayor parte de los recursos (un 84%) se ha destinado a los **contratos de seguridad** del Puerto, los cuales han sido los siguientes:

- **Instalación de puertas** de 4 m de altura en acceso al preembarque de vehículos de la Estación Marítima: **5.747,86 €**.
- **Suministro e implantación de sistema de control y vigilancia** de la zona terrestre del cargadero de mineral, el faro de Melilla y la cubierta de la Estación Marítima: **7.560,22 €**.
- **Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paso del Espaldón del dique Noreste**: **315.111,43 €**.
- Redacción de un proyecto para la ejecución de un **cerramiento** acristalado en la parte marítima del cargadero de mineral: **3.640 €**.

La siguiente mayor partida se ha destinado a la **prevención del contagio de coronavirus** mediante la desinfección de puestos de trabajo, la colocación de carteles y la adquisición de productos de limpieza y equipos de protección frente a la COVID-19.

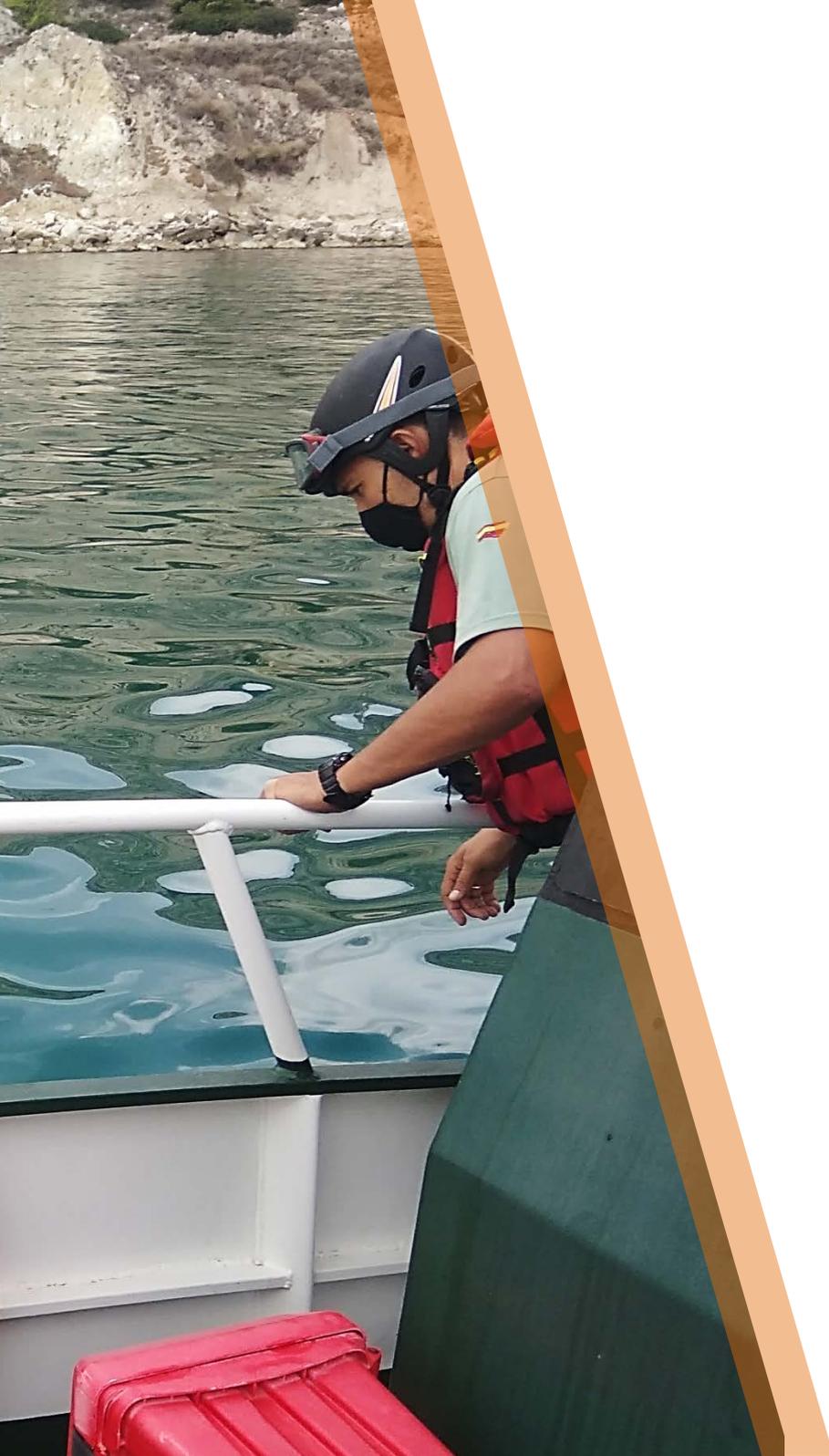
Además, se han adquirido otros **equipos de protección individual** para los trabajadores de la Autoridad Portuaria, por valor de **14.596,20 €**, y demás prendas de **vestuario y herramientas** para el personal adscrito a este organismo de los Planes de Empleo 2020 (**5.791,30 €**).

Las actuaciones en materia de accesibilidad han consistido en la **redacción de un “Plan de Accesibilidad” para la Terminal de pasajeros del Puerto de Melilla**, por asistencia técnica externa, que lo pondrá en marcha en 2021.

En cuanto a la protección contra incendios, durante este ejercicio se han realizado las **labores de mantenimiento de los sistemas y elementos que conforman la red contra incendios (extinción y detección)** del Puerto de Melilla, tal como establece el *Reglamento de instalaciones de protección contra incendios*, aprobado por el *Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo*, por valor de **2.878,72 €**. Asimismo, las instalaciones contra incendios de la Estación Marítima se han **sometido a la inspección por Organismo de Control Autorizado** conforme establece dicho Reglamento (**1.544,40 €**).

Dimensión AMBIENTAL





Política ambiental



Hitos y retos



Desempeño ambiental



Ecoeficiencia



Gestión de residuos



Calidad del aire



Contaminación acústica



Calidad del agua



Biodiversidad



Comunidad Portuaria



Recursos en materia ambiental



POLÍTICA AMBIENTAL

La Autoridad Portuaria de Melilla adoptó hace años una estrategia de gestión ambiental basada en un modelo sostenible de desarrollo portuario, como lo avalan las certificaciones con las que cuenta su **Sistema de Gestión Ambiental (SGA) conforme a la norma internacional UNE-EN ISO 14001:2015 y al modelo específico para el sector portuario PERS** (Port Environmental Review System) propuesto por la Fundación EcoPorts de la ESPO (European Sea Ports Organization). Un año más, el Puerto Deportivo ha disfrutado del galardón **“Bandera Azul”** otorgado por la Fundación Europea de Educación Ambiental.

En el marco de este SGA, la Autoridad Portuaria **ha reducido este año prácticamente todos sus consumos**, y ha desarrollado varias **iniciativas para la preservación de la biodiversidad** del entorno y del propio Puerto de Melilla.

Entre las actuaciones desarrolladas en 2020 destacan su participación en el proyecto **Life4MEDECA**, que se iniciará en enero de 2021. Con él se va a establecer un Área de Control de Emisiones para partículas y óxidos

de nitrógeno y azufre procedentes de buques en el mar Mediterráneo.

También en 2020, la Autoridad Portuaria ha participado en las iniciativas **“H2020 European Green Deal”** y **“Ports 4.0”**, con candidaturas consistentes en **hacer 100% sostenible el “Sistema de Seguridad” del Puerto** mediante la generación de energía renovable y autónoma en placas solares y su almacenamiento en hidrógeno, y en la aplicación de la **“tecnología ECoConcrete”** para promover la vida de las especies autóctonas que habitan en las rocas en las infraestructuras portuarias, respectivamente.

Además de estas nuevas iniciativas, la Autoridad Portuaria de Melilla ha continuado trabajando en proyectos innovadores iniciados en años anteriores, como **“LIFE REMoPaF”**, **“Puerta al Mar”**, **“ANCHOR LIFE”** y **“CORE LNGas hive”**.

En definitiva, la Autoridad Portuaria ha continuado y continuará esforzándose en proteger el medio ambiente y en mitigar los impactos que pueda tener en el entorno la actividad que este organismo desempeña.

HITOS Y RETOS

Hitos 2020



Elaboración anual del “Environmental Report” del **modelo PERS**, a pesar de que éste se exige con periodicidad bienal



Publicación y difusión de una **Guía práctica de información para usuarios** de las instalaciones náutico-deportivas



Activación satisfactoria del “**Protocolo de Prevención y Actuación por Fuertes Vientos**”



Solicitud de aprobación del **Plan Interior Marítimo** de la Zona I y II a la Dirección General de la Marina Mercante



Actualización del “**Plan de Recepción y Manipulación de Desechos de Buques y Residuos de Carga**”



Actuaciones conjuntas con la Ciudad para la recuperación de tortugas y cetáceos



Certificación energética del 90% de los edificios gestionados por la Autoridad Portuaria



Información ambiental de terceros en tiempo real

Retos futuros



Instalar grupos electrógenos para la conexión eléctrica de buques que permitan **seguir disminuyendo las emisiones a la atmósfera cuando están atracados**



Continuar participando en iniciativas sostenibles como “**European Green Deal**” y “**Ports 4.0**”

Consolidar las prácticas que han propiciado la **disminución generalizada del consumo de recursos**

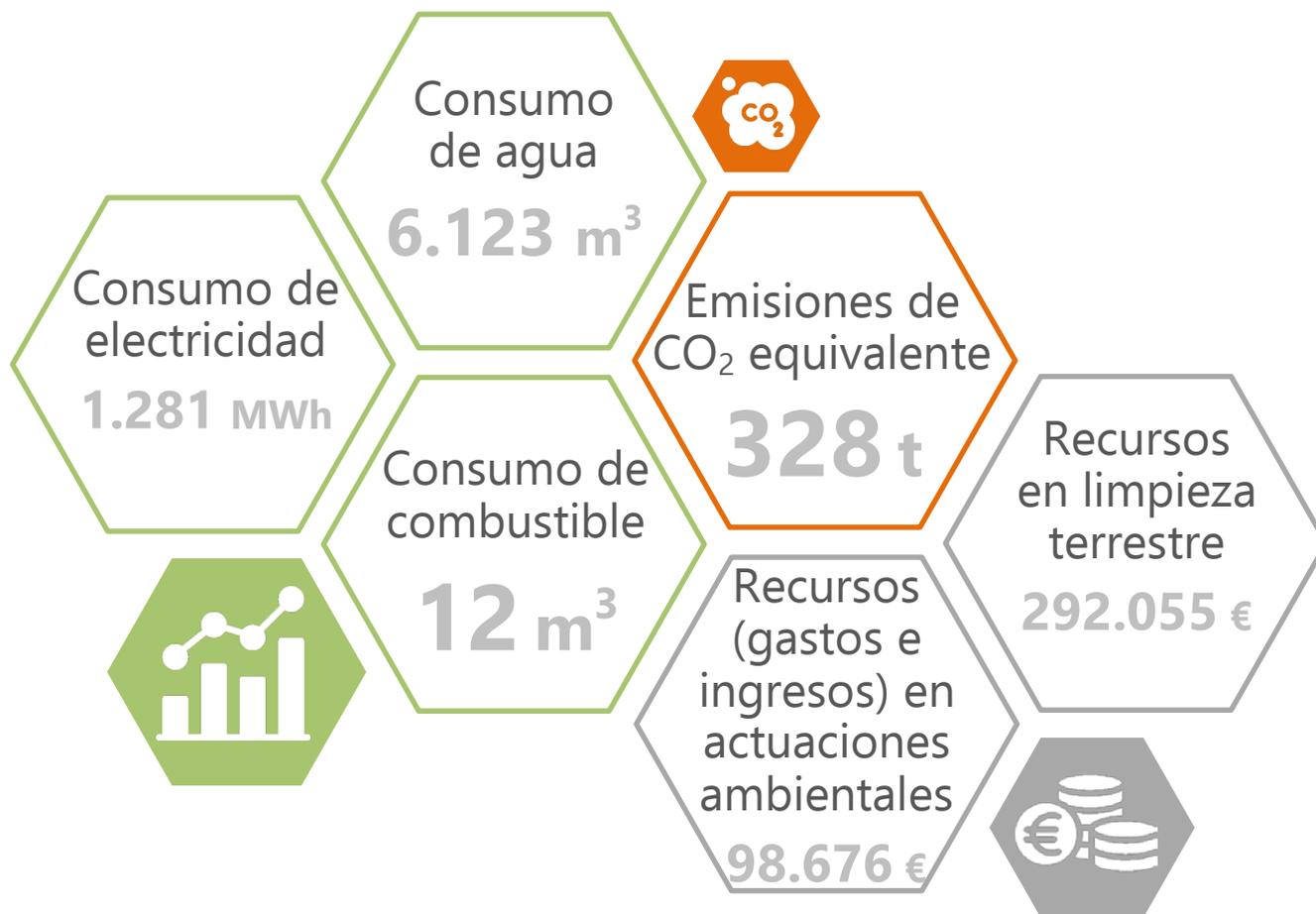


Mantener la calidad del **servicio de recogida de residuos**



Habilitar puntos de **suministro eléctrico para turistas**

DESEMPEÑO AMBIENTAL





Las medidas adoptadas para frenar el avance del coronavirus (como el teletrabajo), han supuesto una **disminución generalizada del consumo de recursos** (papel, electricidad...).

En la misma línea, la reducción del tráfico de mercancías ha repercutido en un **descenso del consumo de combustible, un 68%** respecto a 2019, habiendo pasado el consumo de la grúa de 14.400 litros en 2019 a 628 litros en 2020.

A consecuencia de la bajada del consumo de combustibles y electricidad, **también han descendido las emisiones de CO₂** a un total de 328 toneladas, un 27% menos que en 2019.

En relación a los gastos asociados a la **limpieza terrestre, incluida la desinfección para evitar los contagios del SARS-CoV-2, el montante ha ascendido a 292.055 €.**

Por último, **los recursos (gastos e ingresos) destinados a actuaciones ambientales han alcanzado la cifra de 98.676 €, un 57% por debajo del año anterior, como consecuencia de la política seguida de reducción del gasto.**

ECOEficiencia



Eficiencia en el uso del suelo

El valor de la eficiencia en el uso del suelo portuario se calcula como:

$$\text{Eficiencia en el uso del suelo} = \frac{\text{Superficie ocupada por instalaciones activas (tanto las propias de la Autoridad Portuaria como las concesionadas o autorizadas)}}{\text{Superficie de la zona de servicio terrestre}}$$



Consumo de materiales



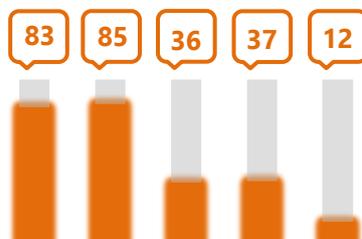
Consumo de recursos

Consumo de electricidad (MWh)



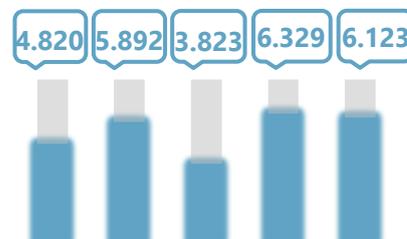
2016 2017 2018 2019 2020

Consumo de combustible (m³)

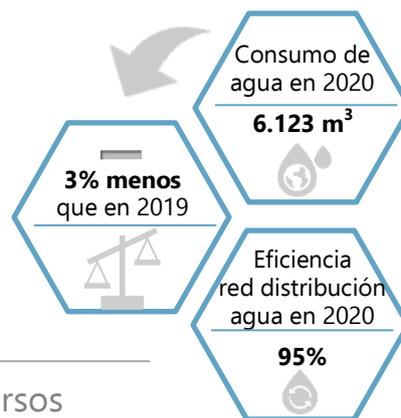
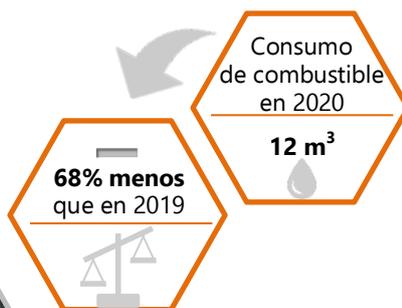
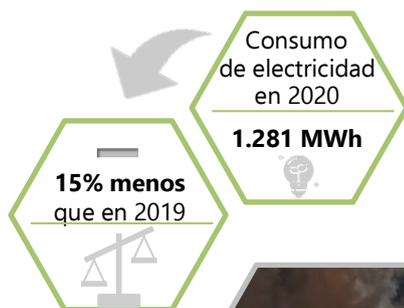


2016 2017 2018 2019 2020

Consumo de agua (m³)



2016 2017 2018 2019 2020



Todos los recursos consumidos por la Autoridad Portuaria se han reducido en 2020 respecto al año anterior

Medidas de actuación para la ecoeficiencia



Como medidas futuras, la Autoridad Portuaria no descarta, con la contribución económica del **Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)**, llevar a cabo iniciativas para potenciar el equilibrio energético en las instalaciones y reducir los consumos contratados.

Por otra parte, durante 2020 **se ha recibido una petición para instalar aerogeneradores** en el Puerto. La Autoridad Portuaria ha facilitado al interesado la instalación de equipos de medición de aire durante un año.



GESTIÓN DE RESIDUOS



La Autoridad Portuaria de Melilla gestiona los residuos generados en el desempeño de su propia actividad (trabajos de **oficina** y áreas de **mantenimiento** de infraestructuras portuarias), así como los producidos en la limpieza de **zonas comunes**, los abandonados en la **zona de servicio** y los depositados en los **puntos limpios** procedentes de las embarcaciones menores y de los locales del Puerto Comercial.

Así, los residuos generados en el Puerto de Melilla pueden clasificarse de la siguiente manera:



Residuos peligrosos: procedentes principalmente de talleres, pero también se encuentran en puntos limpios o abandonados en la zona de servicio



Residuos no peligrosos: producidos en las zonas comunes, las oficinas y los talleres



Residuos de construcción y demolición (RCD): residuos generados en las obras



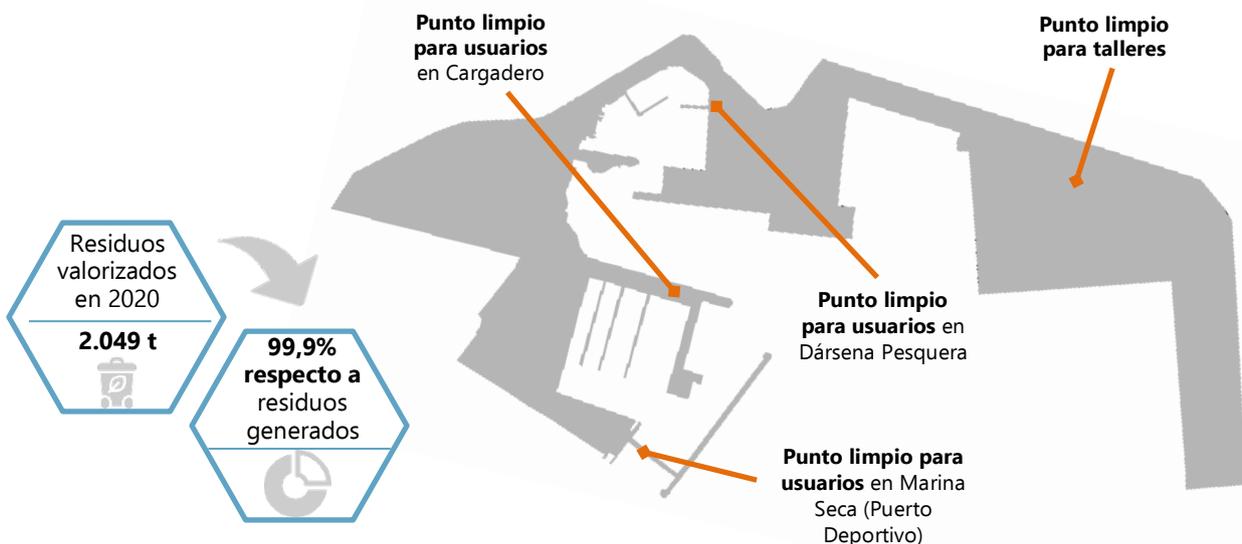
La Autoridad Portuaria asume como propia la gestión de los residuos abandonados en la zona de servicio y los procedentes del Puerto Comercial y Deportivo

Los residuos recogidos son gestionados de acuerdo al “**Plan de Gestión de Residuos**” de la Autoridad Portuaria, el cual se basa en dos principios fundamentales:

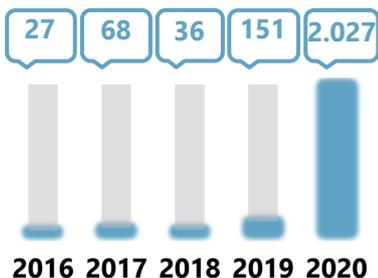
- **Reducir** la generación de residuos.
- **Segregar** los residuos en origen lo máximo posible.
- **Controlar** los residuos peligrosos valorizados.

En 2020 se ha realizado una limpieza entre el vallado del Puerto Deportivo y la Playa de San Lorenzo, que ha supuesto la retirada de una gran cantidad de botellas de vidrio y otros envases

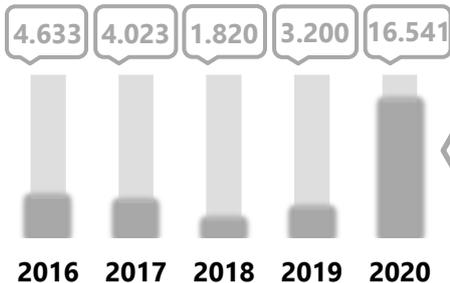
Ubicación de los puntos limpios



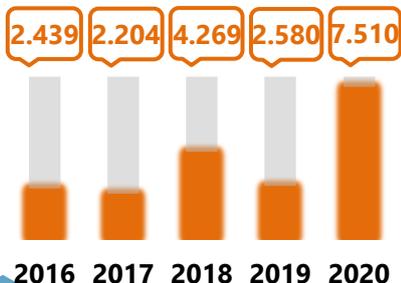
Residuos de construcción y demolición (t)



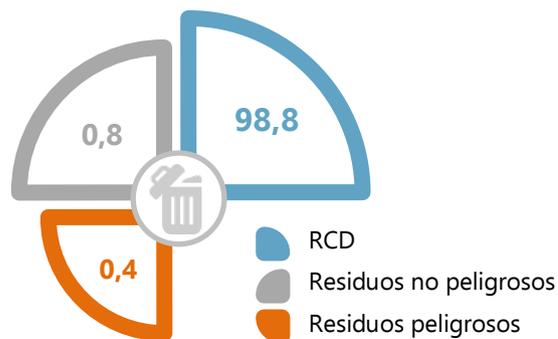
Residuos no peligrosos (kg)



Residuos peligrosos (kg)



Distribución de residuos por tipo (%)



La generación de residuos ha aumentado de forma significativa en 2020 como consecuencia de las obras ejecutadas y de las tareas de limpieza realizadas en los almacenes de la Autoridad Portuaria.

Los **residuos peligrosos** incluyen envases y filtros contaminados, materiales absorbentes, pilas, baterías y acumuladores, y aceites usados.

Por su parte, los **residuos no peligrosos** los constituyen el papel, la madera, el vidrio, los metales ferrosos, los residuos sólidos urbanos y los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (equipos informáticos, luminarias...).



CALIDAD DEL AIRE



Focos de emisión atmosférica y medidas para su control

Los principales **focos de emisión** en 2020, ordenados por importancia, han sido:



Las medidas implantadas para reducir las emisiones han propiciado que, en 2020, el “**Procedimiento para la gestión de Quejas y Sugerencias en el Puerto de Melilla**” no haya registrado entradas relativas a la calidad del aire. Estas medidas son, entre otras, el **control** a concesiones y autorizaciones con ocupación, la asignación de atraques de acuerdo a **criterios ambientales**, la **reordenación del tráfico** de acceso al Puerto y el **sistema de información**, así como el **protocolo de parada, ligado a la velocidad del viento**.



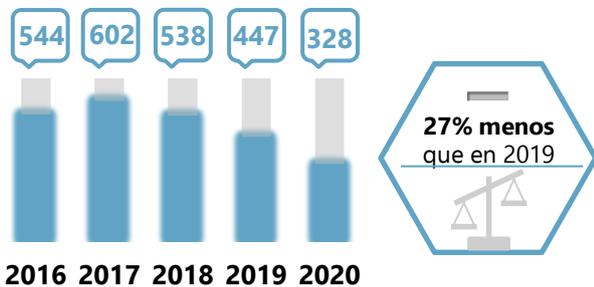
Actualmente, la Autoridad Portuaria está trabajando en la adquisición de **grupos electrógenos con capacidad suficiente para que los buques atracados puedan apagar sus motores, con la consecuente reducción del consumo de combustible y de las emisiones.**

Emisiones de CO₂ atmosféricas

Las emisiones de gases de efecto invernadero se clasifican, según su origen, en:

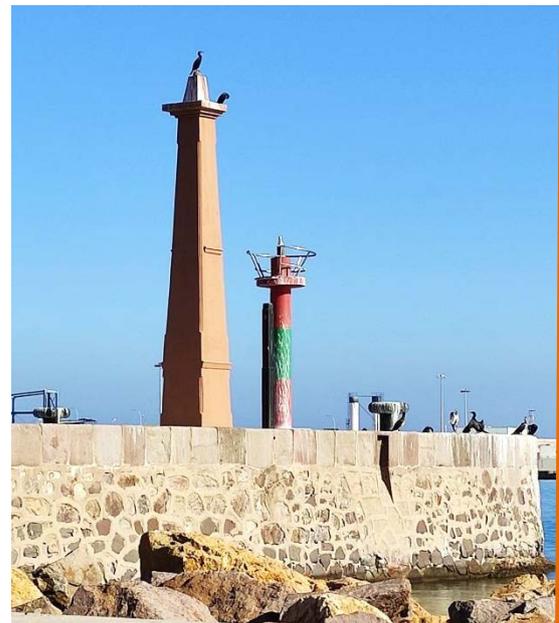
-  **Directas:** consumo de combustible de maquinaria, embarcaciones y vehículos de la propia Autoridad Portuaria.
-  **Indirectas:** consumo de energía, tráfico (rodado, buques), maquinaria de empresas concesionarias u operadoras y desarrollo de otras actividades de la Comunidad Portuaria.

Emisiones (t CO₂ equivalentes) ⁽¹⁾



⁽¹⁾ Para su cálculo se han usado los factores de conversión de las "Directrices del Observatorio de la Electricidad. Sistema Peninsular" (0,233 kg/kWh) y la "Guía de Consumos y Emisiones del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía" (2,6 kg/l para gasolina y 2,35 kg/l para gasóleo)

En 2020, las emisiones de gases de efecto invernadero, calculadas como toneladas de CO₂ equivalentes, disminuyen por tercer año consecutivo, acumulando una reducción del 46% desde 2017



CONTAMINACIÓN ACÚSTICA



Focos de emisión de ruido

La situación de pandemia provocada por el virus SARS-CoV-2 ha limitado las operaciones de contenedores y el maquinaria asociada, resultando en los siguientes **focos de emisión acústica**, ordenados por importancia:



Durante 2020, el "Procedimiento para la gestión de Quejas y Sugerencias en el Puerto de Melilla" no ha registrado entradas relativas al ruido

Medidas implantadas para el control del ruido

Con el objetivo de reducir las emisiones acústicas del Puerto y su efecto sobre la Ciudad, la Autoridad Portuaria cuenta con un **“Mapa Estratégico de Ruido”** y su correspondiente **“Plan de Acción”**.

Además de las medidas contempladas en dicho Plan, la Autoridad Portuaria de Melilla minimiza las emisiones sonoras mediante la **vigilancia de las operaciones** portuarias y la **limitación de velocidad** en los viales del Puerto. También existen limitaciones en los niveles acústicos de los **locales de ocio** del Puerto Deportivo.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria participa en el **proyecto ANCHOR LIFE**, orientado a la gestión de ruidos y vibraciones en puertos. En el marco de este proyecto, en 2020 se ha designado a un **Policía Portuario exclusivo para la caracterización de las fuentes sonoras** y se han realizado las **entregas pertinentes**, estando el **“Midterm Report”** en proceso de aprobación.



CALIDAD DEL AGUA



Focos de vertido

La Autoridad Portuaria de Melilla tiene **parte de sus infraestructuras conectadas a la red de saneamiento municipal**, mientras que **para la otra parte cuenta con la instalación de distintas fosas sépticas**, cuyas aguas son retiradas por una empresa externa que se encarga de su traslado a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de la Ciudad Autónoma de Melilla para su adecuado tratamiento.

Destino de las aguas residuales (%)



En esta línea, y aunque se trate de vertidos que no se encuentran directamente relacionados con la actividad de la Autoridad Portuaria, en 2020 se han identificado como tales los generados a partir de los **focos**, ordenados por importancia, presentados en la figura siguiente:



Medidas implantadas para el control de vertidos

Además de caracterizar los focos de contaminación acuática, la Autoridad Portuaria lleva a cabo las siguientes medidas para controlar los vertidos:

-  Tras lluvias, comprobar que los **colectores** no arrastren contaminantes al mar.
-  **Adecuado mantenimiento y gestión** de redes de pluviales y saneamiento.
-  **Control a concesiones** (supervisión directa, seguimiento de permisos, sanciones en caso de incumplimiento, etc.).
-  **Vigilancia** semanal de Policía Portuaria para detectar vertidos y flotantes acumulados.
-  Campañas periódicas de **medición y caracterización** de la calidad de las aguas y los sedimentos.
-  Habilitación de **zonas para limpieza y mantenimiento** de equipos.

Por otra parte, el Puerto de Melilla cuenta con un **“Plan Interior Marítimo”**, pendiente de aprobación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante, que contempla la actuación ante episodios de contaminación marina. A este respecto, la Autoridad Portuaria cuenta con medios para luchar contra la contaminación marina accidental y ha impartido formación a los miembros del organigrama de emergencia.

Durante 2020 se han llevado a cabo obras que han supuesto la mejora de la recogida de pluviales. En una de ellas se instaló también una fosa séptica para la recogida de aguas negras procedentes de la caseta de vigilancia del Paseo del Espaldón

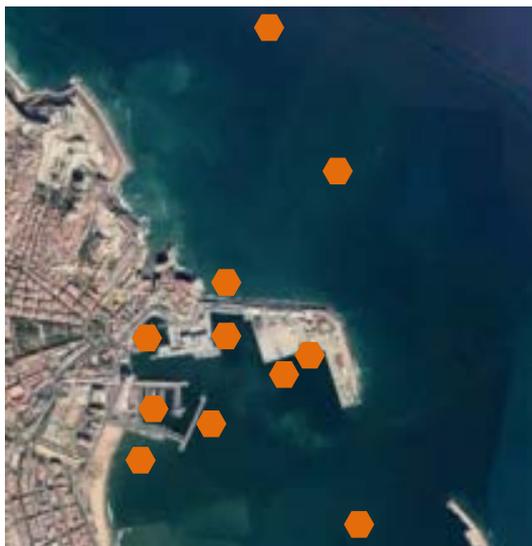
En 2020, la factoría Atlas solicitó autorización para instalar **sistemas de tratamiento** de aguas asimilables a domésticas, aguas de lavado de bombonas y aguas hidrocarbурadas.

Campañas de seguimiento de calidad de las aguas

Las campañas de medición de la calidad de las aguas y los sedimentos se realizan conforme a lo establecido en el “**Plan Hidrológico de las demarcaciones hidrográficas de Melilla**”.

En 2020 se han realizado 5 campañas de medición en los puntos, ubicados a 5 metros de profundidad, mostrados en la siguiente figura.

Puntos de muestreo



El **pH** y la **conductividad** se mantienen prácticamente uniformes, entre 7,21-7,96 y 63,14-63,92 mS/cm, respectivamente.

Lo mismo ocurre con los **sólidos disueltos totales**, que toman valores entre 31,1 y 31,96 ppt, a excepción del punto ubicado frente a la gasolinera del Puerto Deportivo, que ha llegado a reflejar valores de 29,1 y 61,35 ppt.

Los resultados obtenidos reflejan que la **temperatura** varía claramente en función del mes, obteniéndose en cada campaña valores similares para todos los puntos.

La **turbidez** depende de la meteorología, por lo que es bastante variable, oscilando entre 0,2 y 9,2 FNU/NTU en las muestras recogidas.

En cuanto a los parámetros **oxígeno disuelto** y **redox**, suelen variar bastante uniformemente en todos los puntos para cada campaña de medida, con valores entre 82,9-118,0% y 154,4-228,4 mV, respectivamente.

Contaminación marina accidental

Durante el año 2020 se han producido en total **cinco incidentes** de contaminación marina accidental, de los cuales **sólo uno requirió la activación del Plan Interior Marítimo del Puerto de Melilla en “situación 0”**.

Este último fue consecuencia de la dilución por la lluvia de fueloil filtrado en el terreno, posiblemente en una antigua fuga de tubería, hallado en las obras de excavación para el soterramiento de contenedores por parte de la Ciudad Autónoma de Melilla, que resultó en un vertido de fueloil que alcanzó la escollera junto al pantalán nº 7 hasta la rampa de varada de las embarcaciones menores, a través del emisario de aguas pluviales. Al reanudar las obras, afectó también a la rampa de varada y los pantalanes del Club Marítimo. En ambas ocasiones **se actuó conforme establece el Plan Interior Marítimo**, y el vertido fue controlado gracias a la utilización de diversos **medios anticontaminación** y la **cooperación entre la Autoridad Portuaria, la Ciudad Autónoma y la Guardia Civil**.

En 2020, el Grupo Especial de Actividades Subacuáticas de la Guardia Civil y Salvamento Marítimo han retirado en cada salida garrafas de aceites usados tiradas al mar, debido posiblemente a que por el cierre de la frontera con Marruecos las embarcaciones no salen de la zona de costa de Melilla



BIODIVERSIDAD



Espacios protegidos

Los espacios protegidos presentes en un radio de 3 km del **Puerto de Melilla** son:



Los espacios **“Acantilados de Aguadú”** y **“Barranco del Nano”** están protegidos a nivel comunitario (de acuerdo a Directivas 92/43/CEE y 79/409/CEE), y ostentan las figuras de Lugar de Importancia Comunitaria (**LIC**) y Zona de Especial Conservación (**ZEC**).

Por su parte, el **Puerto de las Islas Chafarinas** se encuentra dentro del espacio protegido **“Islas Chafarinas”**, que ostenta las figuras de **LIC**, Zona de Especial Protección para las Aves (**ZEPA**) y **ZEC** (Directiva 79/409/CEE).

La Autoridad Portuaria forma parte de la **Fundación Biodiversidad** del “Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico” por la protección del patrimonio natural de España, dentro de la cual participa en el **proyecto “Puerta al Mar”** del programa **Pleamar**.

Este proyecto se basa en la **sensibilización y divulgación a la ciudadanía** para promocionar la recuperación de áreas alteradas en entornos marítimo-portuarios y sus beneficios para el desarrollo de actividades pesqueras.

En el marco de este proyecto, **en 2020 se han iniciado los primeros trámites para poner en marcha una mesa profesional y talleres.**

Especies protegidas

La Autoridad Portuaria realizó un **inventario del medio natural** del Puerto de Melilla y sus zonas adyacentes, detectándose la existencia de varias especies protegidas (en peligro de extinción, amenazadas o vulnerables).

Entre ellas, destaca la *Patella ferruginea*, una lapa en peligro crítico de extinción, a la cual se realiza el seguimiento continuo de población en el ámbito del Puerto, como parte del **proyecto LIFE REMoPaF**.

En septiembre de 2020 se ha realizado el tercer **traslado de ejemplares desde el Puerto de Melilla**, donde se tiene una adecuada densidad poblacional, al Puerto de La Línea de la Concepción. Se han trasladado 110 reclutas en 65 sustratos inertes artificiales móviles.

La tasa de supervivencia durante el traslado fue del 100%. En cuanto a la **tasa de supervivencia** de ejemplares trasladados en años anteriores, ésta es del 42% para los trasladados en 2018 y del 77% para los trasladados en 2019.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria colabora con la Ciudad Autónoma **por la recuperación de tortugas y cetáceos.**

Otra medida habitual es la impartición de **jornadas de educación ambiental** en centros educativos, que en 2020 no han podido llevarse a cabo a consecuencia de la pandemia.



COMUNIDAD PORTUARIA

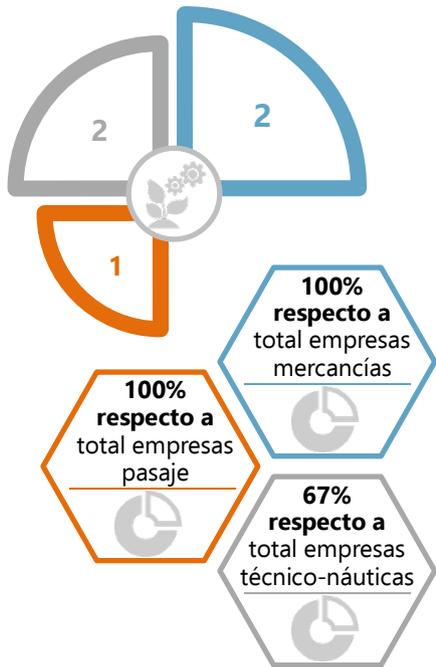


La Autoridad Portuaria efectúa un exhaustivo control de las empresas que prestan servicios en el Puerto de Melilla. Asimismo, este órgano de gestión incluye **exigencias ambientales en los pliegos** de prescripciones particulares de los servicios portuarios y en los de condiciones técnicas de concesiones y autorizaciones. Entre estos criterios se encuentran los siguientes:



El nivel de **implantación de Sistemas de Gestión Ambiental (SGA)** entre las instalaciones portuarias es:

Concesiones que cuentan con SGA



- Manipulación de mercancías
- Servicios técnico-náuticos
- Terminal de pasajeros

La Autoridad Portuaria de Melilla fomenta y premia las buenas prácticas ambientales. En este marco, ENDESA **ha cambiado** sus grupos de producción de energía y sus motores para que funcionen con gas natural licuado (GNL) y energía limpia. A raíz de esto, la Autoridad Portuaria está estudiando la posibilidad de ofrecer el servicio de suministro y bunkering de GNL.



RECURSOS EN MATERIA AMBIENTAL



En 2020, una cantidad importante de los gastos se ha destinado a las **labores de limpieza de la zona de servicio**, especialmente la desinfección de la zona terrestre para evitar los contagios de COVID-19, cuyo montante asciende a **292.055 €**.

En cuanto a los **gastos ambientales**, éstos han tomado el valor de **89.541 €**. Las mayores partidas se han empleado fundamentalmente en el control de plagas, el servicio de jardinería y la gestión de los residuos procedentes de la zona de servicio.

Por otra parte, el mantenimiento del sistema de gestión ambiental del Puerto conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 y al sistema PERS de EcoPorts ha tenido asociado un gasto de **9.972 €**, incluido en el total de gastos ambientales.

En relación a las inversiones, éstas han alcanzado los **9.135 €**, y han estado destinadas principalmente a adecuaciones de las infraestructuras.



Índice GRI





Mensaje del Presidente



Presentación



Dimensión institucional



Dimensión económica



Dimensión social



Dimensión ambiental



Mensaje del Presidente

Mensaje del Presidente (G4-1, G4-28)..... 6-7

Dimensión institucional

I_01 (G4-3, G4-5, G4-7)	22-23
I_02 (G4-40)	24, 26
I_03 (G4-34)	24
I_04	28-29
I_05, I_06 (G4-38)	25-26
I_07	30-31, 42
I_08	20-21, 32-33
I_10 (G4-4, G4-8)	20-21, 34-37
I_11 (G4-6)	38-39
I_12	76
I_13	38
I_14 (G4-4)	42-45
I_15	44
I_16	79
I_18	46
I_19, I_20	47

Dimensión económica

Política económica	66
E_01, E_02	68-71
E_03	72
E_04	79
E_05	73
E_06, E_07, E_08	74-75

Presentación

Misión, visión y valores (G4-56)..... 13

I_21 (G4-SO11, G4-PR5)	48-49
I_22, I_24	56-57
I_25 (G4-24, G4-25)	58
I_26 (G4-26, G4-37)	59
I_27 (G4-27)	58
I_28	60
I_29 (G4-16)	61
I_30	20-21, 40-41
I_31	40-41
I_32	50-51
I_33	52-55
I_34	62
I_35	63
I_36	98-99
I_37	104-105, 126-127
G4-13	32-33

E_09	68-69, 77
E_10, E_11	34
E_12, E_13	78
G4-EC1	68-71, 73, 85
G4-EC7	68-69, 74-75

Dimensión social

Política de recursos humanos	82
S_01	84-87
S_02 (G4-10, G4-LA1).....	86-87
S_03	87
S_04 (G4-11).....	87
S_05 (G4-LA5).....	90
S_06	91
S_07	92
S_08 (G4-LA9).....	92
S_09 (G4-LA10).....	92
S_10 (G4-10, G4-LA12).....	84-85, 88

S_11	88
S_12, S_13 (G4-LA12).....	89
S_14, S_15, S_16 (G4-LA6).....	94
S_17	93
S_18	95
S_19	96
S_20, S_21, S_22	97
S_23	93
Política de relaciones con el entorno social	82
S_24	63
G4-EC1.....	85

Dimensión ambiental

Estrategia ambiental	102
A_01, A_02 (G4-EN31).....	126-127
A_03 (G4-EN31).....	104-105, 126-127
A_05	114
A_06 (G4-EN34).....	114
A_07	114
A_08 (G4-EN15, G4-EN16).....	104-105, 115
A_10	118
A_11	119
A_12 (G4-EN26).....	120
A_13, A_14	118
A_16 (G4-EN24).....	121
A_17 (G4-EN22).....	118
A_18	116

A_19 (G4-EN34).....	116
A_20, A_21	117
A_22 (G4-EN23).....	111-113
A_23, A_24	110-111
A_26 (G4-EN11).....	122-123
A_27, A_28	122-123
A_29	106
A_30	104-105, 108-109
A_31	109
A_32 (G4-EN3).....	104-105, 108-109
A_33	104-105, 108-109
A_34	124
A_35	125
G4-EN1.....	107



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla



Dirección: Avenida de la Marina Española, nº4, 52001, Melilla (España)



Teléfono: 952 67 36 00



Fax: 952 67 48 34



Correo electrónico: puertodemelilla@puertodemelilla.es

ANEXO VIII. SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

- ✓ Plan de autoprotección.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de puerto.
- ✓ Evaluaciones y planes de protección de Instalaciones Portuarias.

PLANES DE AUTOPROTECCIÓN (PAU)

El Plan de Autoprotección tendrá vigencia indeterminada; se mantendrá adecuadamente actualizado, y **se revisará**, al menos, con periodicidad no superior a **tres años**.

PUERTO:	Adaptado a convenio DGMM-OPPE	Fecha de aprobación en Consejo (*)	Fecha de remisión a OPPE	Implantado	Fecha de Implantación (o previsión)	Prevista Revisión	Fecha prevista envío a OPPE	Estado de la tramitación
MELILLA	SI	27-01-20	03-02-20	SI	27-01-20	SI	27-10-23	3) Enviado a OPPE para informe de DGPCCE

(*) Indicar la fecha y entre parentesis si es provisional (PROV), es decir previo al informe de la Dirección General de protección Civil del Ministerio del Interior o definitiva (DEF)

EVALUACIÓN Y PLAN DE PROTECCIÓN DE PUERTO (PPP)

Las evaluaciones de protección de puerto (EPP) y los planes de protección de puerto (PPP) deben ser revisados siempre que se registre un suceso que afecte a la protección cuyos riesgos no hayan sido previamente evaluados, se detecte un incumplimiento grave o un cambio importante de las amenazas de sucesos que afectan a la protección del puerto y, al menos, cada 5 años. Los PPP deben revisarse también cuando se haya aprobado una revisión de la EPP.

PUERTO	EPP/PPP	Fecha de aprobación por MIR del documento vigente	¿EPP/PPP sin revisar y el plazo para presentar revisión ha expirado?	¿Previsto presentar revisión durante 2021 o 2022?	Fecha en que debe presentarse una nueva revisión EPP/PPP o subsanaciones requeridas (*)	Comentarios sobre la fecha anterior	Estado de la tramitación de la revisión (seleccionar opción menú desplegable)	Breve comentario. Obligatorio si H = d) o g).	Incidencia: Si D es SI y H no es f)	Fecha estimada (o real si H=f)) de solicitud de aprobación a MIR o de presentación de subsanaciones
MELILLA	EPP	12-05-17	NO	SI	12-02-22	3 meses antes de expirar plazo de 5 años para aprobar nueva revisión	a) Sin iniciar EPP/PPP		No incidencia	
MELILLA	PPP	22-05-19	NO	NO	N/A	N/A	h) N/A	N/A	No incidencia	N/A

(*) Salvo otra especificación, se considera necesario presentar ante MIR la documentación 3 meses antes de que expire el plazo de actualización del documento.

(**) En el caso de H = d), breve comentario sobre el estado de implementación de las medidas incluidas en las observaciones de la aprobación de la EPP (Fase de análisis/estudio; pendiente de directrices o aclaraciones; dificultades para implementar la medida; en desarrollo; en licitación; en ejecución; implementado, fase de pruebas...).

EVALUACIONES Y PLANES DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS

Las autoridades portuarias, para las instalaciones portuarias afectadas por la normativa de protección marítima (IP725), tienen que realizar y aprobar una evaluación de la protección de la instalación portuaria (EPIP) y revisarla al menos cada 5 años. Además, tienen que aprobar un plan de protección de instalación portuaria (PIIP) o unas disposiciones de protección equivalentes (DPE) que deben mantenerse actualizados y revisarse siempre después de haberse revisado una EPIP.

PUERTO	Nº IP725 totales	Nº IP725 gestión propia	Nº IP725 gestión terceros	Nº IP725 que no han revisado EPIP y cuyo plazo para revisarla pasados 5 años expiró antes del 31/03/2021	Nº IP725 cuyo plazo para revisar EPIP pasados 5 años expira entre 01/04/2021 y el 31/12/2022	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados 6 meses o más de última revisión de EPIP	Nº IP725 que no han revisado PPIP pasados menos de 6 meses de última revisión de EPIP	Incidencia: Si E>0 y/o G>0	Comentarios	Fecha prevista cierre incidencias	¿Existe planificación de inspecciones a las IP725 de gestionadas por terceros de control de cumplimiento de la normativa de protección marítima?	¿Existe planificación de auditorías internas a las IP725 de gestión propia de cumplimiento de la normativa de protección marítima?
MELILLA	4	1	3	0	0	0	0	No incidencia	la IP "Terminal de Pasajeros" presentó el PPP el 31/05/2021 fue revisado positivamente y se propuso para su aprobación al C.Admón el mismo 31/05/2021, no habiendo sido aprobada aún por no haberse realizado ningún Consejo desde la fecha.		SI	SI

ANEXO IX. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN, RELACIÓN PUERTO CIUDAD E INDICADORES SOCIALES

DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

		2020	2025			
CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Plantilla media Total:	100,30	96,00		
		Hombres (%)	72,66%	60%		
		Mujeres (%)	27,64%	40%		
		Personal fuera convenio:	13,48	14,00		
		Hombres (%)	86,16%	79%		
		Mujeres (%)	14,84%	21%		
		Retribución media fuera de convenio:	64.222	68.982		
		Hombres (€/año)	66.049	70.944		
		Mujeres (€/año)	53.731	63.850		
		Personal dentro de convenio	84,82	82,00		
		Hombres (%)	69,77%	60%		
		Mujeres (%)	30,23%	40%		
	Retribución media dentro de convenio:	34.628	41.247			
	Hombres (€/año)	35.545	41.247			
	Mujeres (€/año)	32.512	41.247			
	<u>PLAN DE IGUALDAD:</u>					
	¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	30-06-21		
	CAPITAL HUMANO	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Plantilla media Total:	2020	2025	
Empleados con discapacidad (%)			11,0%	8,0%		
Personal con discapacidad						
Dentro de convenio (%)			11,8%	10,0%		
Fuera de convenio (%)			7,4%	0,0%		
<u>PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL:</u>						
¿Tiene aprobado un Plan de Accesibilidad Universal?		NO	Fecha prevista de aprobación:			
¿Tiene implantadas medidas para la accesibilidad universal?		NO				
COMUNICACIÓN		¿Tiene aprobado un Plan de Comunicación?	NO	Fecha prevista de aprobación:		
		¿Hay implantadas herramientas de trabajo en equipo?	NO			
	¿Hay aprobado un plan de formación?	SI	Nº acciones formativas realizadas al año	107	Nº empleados participantes	97
CÓDIGO ÉTICO	<u>CÓDIGO ÉTICO:</u>					
	¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	NO	Fecha prevista de aprobación:			
	¿Existe una Comisión Ética Corporativa?	NO	¿Existe una plataforma de ética corporativa?	NO		
¿Existe un modelo de cumplimiento corporativo ("compliance")?	NO	Fecha prevista de aprobación:				

ANEXO X. OBJETIVOS OPERATIVOS.

- ✓ Cumplimiento de los objetivos de gestión 2020.
- ✓ Actualización del plan de objetivos de gestión 2021.
- ✓ Plan de objetivos de gestión 2022.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2020 -2021 -2022

Objetivos 2020	Avance	Observaciones
Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales. (Pliegos de los servicios portuarios)		Objetivo con perspectiva hasta 2021. Cumplimiento 70%
Amarre y Desamarre	En curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Amarre y Desamarre
Practicaje	En curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Practicaje
Remolque	En curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Remolque
Plan de accesibilidad universal		Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. Perspectiva 2021. Cumplimiento 100%
Redacción del Plan de Accesibilidad	Terminado	Entrega Plan de accesibilidad
Redacción de Pliegos	Terminado	Entrega Pliegos
Contratación	Terminado	Adjudicación del Proyecto del Plan
Elementos claves gestión presupuestaria		Objetivo con perspectiva hasta 2023. Cumplimiento 100%
Sin iniciativas en 2020		
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación		Objetivo con perspectiva hasta 2022. Cumplimiento 80%
Adaptación del 50% del proyecto a la DIA	No iniciado	Modificación del Proyecto
Elaboración e implantación del PSO y PPE y reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		Adaptación de la Protección a la Ley 8/2011 y RD 704/2011. Perspectiva 2021. Cumplimiento 100%
Definición de necesidades	Terminado	Estudio de necesidades
PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD		PIM Zonas I y II + Plan de Recepción y Manipulación de Desechos de Buques y Residuos de Carga. Perspectiva 2020. Cumplimiento 50%
Incluir los comentarios realizados por Puertos del Estado en el PRMD	En curso	Envío Documento unificado
Aprobación del PRMD por C. Administración	En curso	Envío Documento a Consejo
Solicitud de aprobación del PIM a la DG de la Marina Mercante	En curso	Envío Documento
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras		Objetivo con perspectiva 2022. Cumplimiento 50%
Identificación de elementos a mantener/inspeccionar	En curso	Listado
Elaboración del Plan	En curso	Borrador del Plan
Desarrollo de nuevas tecnologías		Actualizar sistemas y procedimientos generales del puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos, reduciendo los costes de operación. Perspectiva 2021. Cumplimiento 100%
INTEGRA2/DUEPORT - Mejoras del sistema	Terminado	Emisión Informe
CPD - Renovación centralita telefónica	Terminado	Realización Contrato
CIBERSEGURIDAD - Certificación Esquema Nacional de Seguridad	Terminado	Realización Contrato
CIBERSEGURIDAD - Mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección	Terminado	Emisión Informe

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2020 -2021 -2022

Objetivos 2021	Avance	Observaciones
Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales. (Pliegos de los servicios portuarios)		Objetivo con perspectiva hasta 2022
Amarre y Desamarre	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Amarre y desamarre
Practicaje	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Practicaje
Remolque	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Remolque
Suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Suministro de Combustible
Plan de accesibilidad universal		Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. Perspectiva 2023
Redacción de Pliegos	En Curso	Entrega de Pliegos
Contratacion	En Curso	Contrato
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación		Objetivo con perspectiva hasta 2023
Adaptación 50% del Proyecto a la DIA	En Curso	Modificación del Proyecto
Elaboracion e implantación del PSO y PPE y reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		Adaptación de la Protección a la Ley 8/2011 y RD 704/2011. Perspectiva 2022
Implantación Medidas seguridad	En Curso	Informe FASE 2021
PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD		Perspectiva 2021
Aprobación del PRMD por C. Administración	En Curso	Aprobación del PRMD por C. Administración
Redacción e implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental.		Perspectiva 2022
Redacción de pliegos para la contratación de un Estudio de Optimización Energética	No Iniciado	En redaccion
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras		Objetivo con perspectiva 2023
Identificación de elementos a mantener/inspeccionar	En Curso	Listado
Elaboracion del Plan	En Curso	Borrador del Plan
Desarrollo de nuevas tecnologías		Actualizar sistemas y procedimientos generales del puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos, reduciendo los costes de operación. Perspectiva 2023
GESTOR DOCUMENTAL - Actualización de versión y optimización	En Curso	Realización Contrato
CIBERSEGURIDAD. Mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección.	En Curso	Informe
CPD - Renovación servidores	En Curso	Realización Contrato
CPD - Actualización software virtualización	En Curso	Realización Contrato
CPD - Actualización software backup	En Curso	Realización Contrato
CPD EN CLOUD	En Curso	Disponibilidad de un CPD secundario Plan de contingencia TIC
INTEGRA2/DUEPORT - Mejoras del sistema 2021	En Curso	Emisión Informe
Implementación de SCIIF		Objetivo con perspectiva 2023
Licitación de contrato	No Iniciado	Licitacion
Contratación	No Iniciado	Contratacion

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2020 -2021 -2022

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales. (Pliegos de los servicios portuarios)		Objetivo con perspectiva hasta 2022
Recepción de desechos. MARPOL V	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Recepción de desechos. MARPOL V
Manipulación mercancías	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Manipulación mercancías
Pasaje	En Curso	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Pasaje
Plan de accesibilidad universal		Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. Perspectiva 2023
Ejecución de actuaciones de accesibilidad	En Curso	Informe actuaciones 2022
Programa de Sostenibilidad Financiera		Objetivo con perspectiva hasta 2026
Concesión Cargadero de Mineral	En curso	Pliegos
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla	En curso	Plan aprobado Presidente
Incremento Numero de Locales Concesionados	En curso	Estudio + Plan + Campaña 1
Plan de Gestión y Contención de gasto corriente	En curso	Diagnostico
Mejora en la eficiencia en la gestión del demanio portuario	En curso	Propuesta de modificación de la DEUP
Creacion de una comunidad local de autoconsumo	En curso	Estudio viabilidad
Nueva estrategia enajenación activos. Permuta Casa del Farero.	En curso	Acuerdo inscrito.
Identificación, depuración y gestión contable de activos	En curso	Contrato
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación		Objetivo con perspectiva hasta 2023
Elaboración de documentación para tramitar Informe preceptivo Puertos del Estado	En curso	Remision del expediente al MITECO
Elaboracion e implantación del PSO y PPE y reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		Adaptación de la Protección a la Ley 8/2011 y RD 704/2011. Perspectiva 2022
Implantación Medidas seguridad	En curso	Informe FASE 2022
NUEVO OBJETIVO SOBRE ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD.		Perspectiva 2022
En redacción.	En curso	En redacción.
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras		Objetivo con perspectiva 2023
Presupuesto para implantacion del Plan	En curso	Presupuesto Plan de Empresa
Contratación del 50% de las actividades del Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras.	En curso	Adjudicación.
Desarrollo de nuevas tecnologías		Actualizar sistemas y procedimientos generales del puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos, reduciendo los costes de operación. Perspectiva 2023
ACTUALIZACIÓN DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS	En curso	Contrato
OPTIMIZACIÓN Y MEJORAS DEL GESTOR DOCUMENTAL	En curso	Contrato
LICENCIAMIENTO QLIKVIEW	En curso	Contrato
LICENCIAMIENTO MICROSOFT 365	En curso	Contrato
MANT. Y ACT. PROCEDIMIENTOS Y MECANISMOS DE PROTECCIÓN CIBERSEGURIDAD	En curso	Informe
MEJORAS DEL SISTEMA INTEGRA2	En curso	Informe

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2020 -2021 -2022

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Implementación de SCIIF		Objetivo con perspectiva 2023
Borrador Diseño SCIIF presentado	En curso	Borrador
Borrador Compliance Penal presentado	En curso	Borrador
Borrador optimización presentado	En curso	Borrador
Herramienta implementada	En curso	Acta puesta en marcha
Validación Diseño SCIIF + Compliance Penal	En curso	Borrador Validado Dirección
Aprobación Diseño SCIIF + Compliance Penal	En curso	Documento aprobado Presidencia

Objetivo Operativo	C5 -000008 - Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.			
Descripción	Mejorar la condiciones de competitividad de los Servicios Portuarios y de los Servicios Comerciales, en consonancia con la competitividad de infraestructuras desarrolladas.			
Responsable	Planificacion y Explotacion.	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2012	Fecha Final	31-dic-2022	
Dptos. Implicados	Servicios Generales			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 0,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C1	-Fidelizar tráfico de pasajeros, Ro-Ro y contenedores frente a Nador.			Secundario
C4	-Ser percibidos frente a Nador como la alternativa en calidad de servicio, fiabilidad y seguridad			Secundario
C5	-Tener precios competitivos y adecuados al Nivel de Servicios			Primario
P4	-Orientar todos los servicios a la calidad para diferenciarnos y captar y fidelizar clientes			Secundario
P5	-Mejorar eficiencia económica			Secundario

Meta Final	informe OPPE
-------------------	--------------

Meta Actual	informe OPPE
--------------------	--------------

% Consecución	Comentario
----------------------	-------------------

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Amarre y Desamarre	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
Practicaje	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
Remolque	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	C7 -000004 - Plan de accesibilidad universal		
Descripción	Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias		
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2018	Fecha Final	31-dic-2023
Dptos. Implicados			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
		Coste Presupuestario	NO
Objetivos Estratégicos Relacionados			
C7	-Conseguir equilibrio entre los intereses económicos y sociales de la Ciudad Autónoma y del Puerto para aportar valor al ciudadano.		Primario

Meta Final	Instalaciones Plenamente Accesibles
Meta Actual	Contratacion obras y actuaciones

% Consecución		Comentario	
----------------------	--	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero		Segundo		Tercero		Cuarto
---	----------------	--	----------------	--	----------------	--	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Redacción de Pliegos	Entrega de Pliegos	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	30-jun-2021				
Contratacion	Contrato	0%	NO	NO	NO	30-jun-2021	30-sep-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	E4 -000006 - Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.			
Descripción	Remitir al Órgano Ambiental Proyecto de la Ampliación, completamente tramitado medioambientalmente.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2014	Fecha Final	31-dic-2023	
Dptos. Implicados	Explotación (Dominio Público), Secretaría General			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 450.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
E4 -Rentabilizar inversiones				Primario

Meta Final	Informe preceptivos para Licitación			
Meta Actual	Adaptación 50% del Proyecto			
% Consecución	0,00%	Comentario		
% Ejecución Ponderada (Trimestres)				
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Adaptación 50% del Proyecto a la DIA	Modificación del proyecto	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo Operativo	P1 -000008 - Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad			
Descripción	Adaptación de la Protección a la Ley 8/2011 y RD 704/2011			
Responsable	Seguridad .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2016	Fecha Final	31-dic-2022	
Dptos. Implicados	Informática			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 0,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C1	-Fidelizar tráfico de pasajeros, Ro-Ro y contenedores frente a Nador.			Secundario
P1	-Gestionar protección y seguridad			Primario
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión			Secundario

Meta Final	Implantacion de Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad			
Meta Actual	Implantacion de Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad			
% Consecución	Comentario			
% Ejecución Ponderada (Trimestres)				
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Implantación Medidas seguridad	Informe FASE 2021	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo Operativo	P2 -000006 - PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD			
Descripción	PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + Plan de Recepción y Manipulación de Desechos de Buques y Residuos de Carga			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2015	Fecha Final	31-dic-2021	
Dptos. Implicados	Servicios Generales			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	SI	Coste Presupuestario 10.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
P2 -Fomentar respeto al Medioambiente				Primario

Meta Final	Solicitud de aprobación del PIM a la DG de la Marina Mercante
Meta Actual	Solicitud de aprobación del PIM a la DG de la Marina Mercante

% Consecución		Comentario	
----------------------	--	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Aprobación del PRMD por C. Administración	Envío documnto a Consejo	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	P2 -000007 - REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL											
Descripción	Elaborar y ejecutar un plan de sostenibilidad ambiental que permita garantizar la implementación de energías renovables y reducir la huella de carbono de la Autoridad Portuaria de Melilla.											
Responsable	Infraestructuras .									Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2021						Fecha Final	31-dic-2022				
Dptos. Implicados	Infraestructuras											
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros			NO	Coste Presupuestario			50.000,00 €			
Objetivos Estratégicos Relacionados												
C6	-Disponer de unas infraestructuras excelentes para atraer tráfico de alto valor										Secundario	
P2	-Fomentar respeto al Medioambiente										Primario	
Meta Final	Reducir la huella de carbono de la Autoridad Portuaria de Melilla.											
Meta Actual	Contratación de un estudio de optimización energética.											
% Consecución	Comentario											
% Ejecución Ponderada (Trimestres)												
	Primero			Segundo			Tercero			Cuarto		
Iniciativas												
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)				
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
Redacción de pliegos para la contratación de un Estudio de Optimización Energética	Pliego	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021					
Comentario (Primer Trimestre)												
Comentario (Segundo Trimestre)												
Comentario (Tercer Trimestre)												
Comentario (Cuarto Trimestre)												

Objetivo Operativo	P4 -000003 - Guia Usuarios Puerto Deportivo			
Descripción	Elaboración de una guía práctica de información jurídica y complementaria para usuarios de las instalaciones náutico-deportivas de Melilla			
Responsable	Planificación y Explotacion.	Importancia	Nivel 2	
Fecha Inicial	01-ene-2020	Fecha Final	31-dic-2021	
Dptos. Implicados	Planificación Estratégica, Secretaría General			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 2.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
P4	-Orientar todos los servicios a la calidad para diferenciarnos y captar y fidelizar clientes			Primario

Meta Final	Guía publicada
Meta Actual	Guía publicada

% Consecución		Comentario	
----------------------	--	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Incorporación de las aportaciones/correcciones de otros departamentos/entidades	Guía mejorada	0%	NO	NO	NO	30-jun-2021	31-jul-2021				
Incorporación de las aportaciones/correcciones de usuarios locales y foráneos (quizás en varias fases, o de forma dinámica en Internet	Guía mejorada por usuarios	0%	NO	NO	NO	31-jul-2021	31-oct-2021				
Difusión de la guía	Publicación en la Web y, en su caso, edición impresa.	0%	NO	NO	NO	31-oct-2021	31-dic-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	P7 -000003 - Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras			
Descripción	Elaborar y ejecutar un Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras que permita garantizar excelentes condiciones de explotación, minimizando costes.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2019	Fecha Final	31-dic-2023	
Dptos. Implicados	Infraestructuras			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario
				NO
Objetivos Estratégicos Relacionados				
P7	-Desarrollar infraestructuras e instalaciones adecuadas para atraer tráfico de alto valor			Primario

Meta Final	Plena ejecución del Plan
Meta Actual	Redacción del Plan

% Consecución		Comentario	
----------------------	--	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero		Segundo		Tercero		Cuarto
---	----------------	--	----------------	--	----------------	--	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Identificación de elementos a mantener/inspeccionar	Listado	80%	NO	NO	NO	01-ene-2021	30-oct-2021				
Elaboración del plan	Borrador del Plan	20%	NO	NO	NO	30-oct-2021	31-dic-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	R2 -000008 - Desarrollo de nuevas tecnologías		
Descripción	Actualizar sistemas y procedimientos generales del puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos, reduciendo los costes de operación.		
Responsable	Sistemas Información y Comunicaciones	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2009	Fecha Final	31-dic-2023
Dptos. Implicados	Actividades Corporativas		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
Coste Presupuestario	350.000,00 €		
Objetivos Estratégicos Relacionados			
P5	-Mejorar eficiencia económica	Secundario	
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión	Primario	

Meta Final	CORTAFUEGOS PERIMETRAL-PANDA CLOUD		
Meta Actual	Ciberseguridad-CPD EN CLOUD		
% Consecución		Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
GESTOR DOCUMENTAL - Actualización de versión y optimización	Realización Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
CIBERSEGURIDAD. Mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección.	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
CPD - Renovación servidores	Realización Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
CPD - Actualización software virtualización	Realización Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
CPD - Actualización software backup	Realización Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
CPD EN CLOUD	Disponibilidad de un CPD secundario Plan de contingencia TIC	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				
DUEPORT/INTEGRA2. Plan de mejoras 2021.	Emisión Informe.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2021	31-dic-2021				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	R2 -000014 - Implementación de SCIIF																
Descripción	Implementación de un sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF) y compliance penal, incluyendo la optimización de procedimientos administrativos																
Responsable	Economico Financiero										Importancia	Nivel 1					
Fecha Inicial	01-ene-2021						Fecha Final	31-dic-2023									
Dptos. Implicados	Secretaría General																
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros			NO	Coste Presupuestario			138.000,00 €								
Objetivos Estratégicos Relacionados																	
E2	-Equilibrio Financiero											Secundario					
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión											Primario					
Meta Final	Implantación																
Meta Actual	Contratación																
% Consecución	Comentario																
% Ejecución Ponderada (Trimestres)																	
				Primero					Segundo					Tercero			Cuarto
Iniciativas																	
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)									
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto						
Licitación de contrato	Licitación	0%	NO	NO	NO	30-jun-2021	31-dic-2021										
Contratación	Contrato	0%	NO	NO	NO	30-jun-2021	31-dic-2021										
Comentario (Primer Trimestre)																	
Comentario (Segundo Trimestre)																	
Comentario (Tercer Trimestre)																	
Comentario (Cuarto Trimestre)																	

NIVEL 1

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5 -000008	Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.				
C7 -000004	Plan de accesibilidad universal				
E4 -000006	Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.				0,00%
P1 -000008	Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad				
P2 -000006	PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD				
P2 -000007	REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL				
P7 -000003	Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras				
R2 -000008	Desarrollo de nuevas tecnologías				
R2 -000014	Implementación de SCIIF				
TOTAL Nivel 1		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

NIVEL 2

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
P4 -000003	Guía Usuarios Puerto Deportivo				
TOTAL Nivel 2		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

TOTAL

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ECONOMICO FINANCIERO

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
R2-000014 Implementación de SCIIF					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

PLANIFICACION Y EXPLOTACION.

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5-000008 Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.					
P4-000003 Guia Usuarios Puerto Deportivo					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

SISTEMAS INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
R2-000008 Desarrollo de nuevas tecnologías					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

INFRAESTRUCTURAS .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C7-000004 Plan de accesibilidad universal					
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					0,00%
P2-000006 PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD					
P2-000007 REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL					
P7-000003 Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

SEGURIDAD .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
P1-000008 Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad					
TOTAL Seguridad .	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

TOTAL

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	

TOTAL

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5 -000008	Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.					
C7 -000004	Plan de accesibilidad universal					
E4 -000006	Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					0,00%
P1 -000008	Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad					
P2 -000006	PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD					
P2 -000007	REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL					
P4 -000003	Guia Usuarios Puerto Deportivo					
P7 -000003	Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras					
R2 -000008	Desarrollo de nuevas tecnologías					
R2 -000014	Implementación de SCIIF					

TOTAL

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Objetivo Operativo	C5 -000008 - Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.			
Descripción	Mejorar la condiciones de competitividad de los Servicios Portuarios y de los Servicios Comerciales, en consonancia con la competitividad de infraestructuras desarrolladas.			
Responsable	Planificacion y Explotacion.	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2012	Fecha Final	31-dic-2022	
Dptos. Implicados	Servicios Generales			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 0,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C1	-Fidelizar tráfico de pasajeros, Ro-Ro y contenedores frente a Nador.			Secundario
C4	-Ser percibidos frente a Nador como la alternativa en calidad de servicio, fiabilidad y seguridad			Secundario
C5	-Tener precios competitivos y adecuados al Nivel de Servicios			Primario
P4	-Orientar todos los servicios a la calidad para diferenciarnos y captar y fidelizar clientes			Secundario
P5	-Mejorar eficiencia económica			Secundario

Meta Final	informe OPPE
-------------------	--------------

Meta Actual	informe OPPE
--------------------	--------------

% Consecución	Comentario
----------------------	-------------------

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Recepción de desechos. MARPOL V	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Manipulación mercancías	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Pasaje	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Segundo Trimestre)	
---------------------------------------	--

Comentario (Tercer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Cuarto Trimestre)	
--------------------------------------	--

Objetivo Operativo	C7 -000004 - Plan de accesibilidad universal			
Descripción	Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2018	Fecha Final	31-dic-2023	
Dptos. Implicados				
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario
				NO
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C7	-Conseguir equilibrio entre los intereses económicos y sociales de la Ciudad Autónoma y del Puerto para aportar valor al ciudadano.			Primario

Meta Final	Instalaciones Plenamente Accesibles
Meta Actual	Inicio ejecución de actuaciones.

% Consecución		Comentario	
----------------------	--	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero		Segundo		Tercero		Cuarto
---	----------------	--	----------------	--	----------------	--	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Ejecución de actuaciones de accesibilidad	Informe actuaciones 2022	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	E2 -000017 - Programa de Sostenibilidad Financiera		
Descripción	Plan de actuaciones dirigidas a la sostenibilidad financiera y devengo del FCI		
Responsable	Economico Financiero	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2022	Fecha Final	31-dic-2026
Dptos. Implicados	Dirección, Explotación y Planif Estrat, Gabinete Presidencia, Infraestructuras, Informática, Recursos Humanos, Servicios Generales,		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO Coste Presupuestario 156.000,00 €

Objetivos Estratégicos Relacionados	
E2 -Equilibrio Financiero	Primario

Meta Final	Consecución de acciones 2026
-------------------	------------------------------

Meta Actual	Consecución de acciones 2022
--------------------	------------------------------

% Consecución		Comentario			
----------------------	--	-------------------	--	--	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Concesión Cargadero de Mineral. Pliegos.	Pliegos	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla. Estudio detallado de necesidades y plantilla. 10.000 €	Contrato/Estudio	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla. Planificación de la evolución del personal de la AP en un horizonte de 5 años. Presupuesto.	Plan aprobado Presidente	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla. Catalogo de medidas 2022	Anualidad Plan Documentos: Contratos, acuerdos, convocatorias ...	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Estudio y Plan Comercial. 10.000€	Contrato / Estudio	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Convocatoria Anual 2022	Informe Convocatoria y evaluación resultados	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Campaña anual. 3.000 € anuales	Informe campaña	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Plan de Gestión y Contención de gasto corriente. Estudio preliminar.	Diagnostico.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Mejora en la eficiencia en la gestión del demanio portuario. Contratación y redacción de la modificación sustancial de la DEUP adecuada a la nueva situación económica de la Ciudad.	Propuesta de modificación de la DEUP	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Creación de una comunidad local de autoconsumo. Estudio sobre Real Decreto 244/2019 y Creación de una Comunidad Energética Local	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Nueva estrategia enajenación activos. Permuta Casa del Farero.	Acuerdo inscrito.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Identificación, depuración y gestión contable de activos. Licitación Contrato.	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	E4 -000006 - Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.			
Descripción	Remitir al Órgano Ambiental Proyecto de la Ampliación, completamente tramitado medioambientalmente.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2014	Fecha Final	31-dic-2023	
Dptos. Implicados	Explotación (Dominio Público), Secretaría General			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 450.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
E4 -Rentabilizar inversiones				Primario

Meta Final	Informe preceptivos para Licitación
Meta Actual	Remision del expediente al MITECO

% Consecución	Comentario
----------------------	-------------------

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Elaboración de documentación para tramitar Informe preceptivo Puertos del Estado	Remision del expediente al MITECO	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	P1 -000008 - Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		
Descripción	Adaptación de la Protección a la Ley 8/2011 y RD 704/2011		
Responsable	Seguridad .	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2016	Fecha Final	31-dic-2022
Dptos. Implicados	Informática		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
Coste Presupuestario			0,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados			
C1	-Fidelizar tráfico de pasajeros, Ro-Ro y contenedores frente a Nador.	Secundario	
P1	-Gestionar protección y seguridad	Primario	
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión	Secundario	

Meta Final	Implantacion de Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		
Meta Actual	Implantacion de Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad		
% Consecución	Comentario		
% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero
			Cuarto

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Implantación Medidas seguridad	Informe FASE 2022	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo Operativo	P2 -000007 - REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			
Descripción	Elaborar y ejecutar un plan de sostenibilidad ambiental que permita garantizar la implementación de energías renovables y reducir la huella de carbono de la Autoridad Portuaria de Melilla.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2021	Fecha Final	31-dic-2022	
Dptos. Implicados	Infraestructuras			
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 50.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C6	-Disponer de unas infraestructuras excelentes para atraer tráfico de alto valor			Secundario
P2	-Fomentar respeto al Medioambiente			Primario

Meta Final	Reducir la huella de carbono de la Autoridad Portuaria de Melilla.
Meta Actual	Reducir la huella de carbono de la Autoridad Portuaria de Melilla.

% Consecución	Comentario					
<table border="1"> <tr> <td>% Ejecución Ponderada (Trimestres)</td> <td>Primero</td> <td>Segundo</td> <td>Tercero</td> <td>Cuarto</td> </tr> </table>		% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto		

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Contratación	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022				
Estudio de Optimización Energética	Documento	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	P7 -000003 - Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras				
Descripción	Elaborar y ejecutar un Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras que permita garantizar excelentes condiciones de explotación, minimizando costes.				
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1		
Fecha Inicial	01-ene-2019	Fecha Final	31-dic-2023		
Dptos. Implicados	Infraestructuras				
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario	NO
Objetivos Estratégicos Relacionados					
P7	-Desarrollar infraestructuras e instalaciones adecuadas para atraer tráfico de alto valor			Primario	

Meta Final	Plena ejecución del Plan
Meta Actual	Inicio ejecución del Plan

% Consecución		Comentario	
% Ejecución Ponderada (Trimestres)		Primero	Segundo
		Tercero	Cuarto

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Presupuesto para implantación del Plan	Presupuesto Plan de Empresa	50%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022				
Contratación del 50% de las actividades del Plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras.	Adjudicación	50%	NO	NO	NO	30-jun-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	R2 -000008 - Desarrollo de nuevas tecnologías		
Descripción	Actualizar sistemas y procedimientos generales del puerto para elevar la productividad de sus recursos humanos, reduciendo los costes de operación.		
Responsable	Sistemas Información y Comunicaciones	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2009	Fecha Final	31-dic-2023
Dptos. Implicados	Actividades Corporativas		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
Coste Presupuestario	350.000,00 €		
Objetivos Estratégicos Relacionados			
P5	-Mejorar eficiencia económica	Secundario	
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión	Primario	

Meta Final	CORTAFUEGOS PERIMETRAL-PANDA CLOUD		
Meta Actual	Actualizacion CPD - Gestor Documental		
% Consecución		Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
---	----------------	----------------	----------------	---------------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
ACTUALIZACIÓN DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
OPTIMIZACIÓN Y MEJORAS DEL GESTOR DOCUMENTAL	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
LICENCIAMIENTO QLIKVIEW	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
LICENCIAMIENTO MICROSOFT 365	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS Y MECANISMOS DE PROTECCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA CIBERSEGURIDAD	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
MEJORAS DEL SISTEMA INTEGRA2	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	

Objetivo Operativo	R2 -000014 - Implementación de SCIIF																
Descripción	Implementación de un sistema de control interno sobre la información financiera (SCIIF) y compliance penal, incluyendo la optimización de procedimientos administrativos																
Responsable	Economico Financiero								Importancia	Nivel 1							
Fecha Inicial	01-ene-2021					Fecha Final	31-dic-2023										
Dptos. Implicados	Secretaría General																
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros			NO	Coste Presupuestario			138.000,00 €								
Objetivos Estratégicos Relacionados																	
E2 -Equilibrio Financiero											Secundario						
R2 -Desarrollar y modernizar sistemas de gestión											Primario						
Meta Final	Implantación																
Meta Actual	Aprobación Diseño y Herramienta																
% Consecución	Comentario																
% Ejecución Ponderada (Trimestres)																	
				Primero					Segundo					Tercero			Cuarto
Iniciativas																	
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)									
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto						
Borrador Diseño SCIIF presentado	Borrador	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-may-2022										
Borrador Compliance Penal presentado	Borrador	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	28-feb-2022										
Borrador optimización presentado	Borrador	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-may-2022										
Herramienta implementada	Acta puesta en marcha	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	28-feb-2022										
Validación Diseño SCIIF + Compliance Penal	Borrador Validado	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-may-2022										
Aprobación Diseño SCIIF + Compliance Penal	Documento aprobado	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022										
Comentario (Primer Trimestre)																	
Comentario (Segundo Trimestre)																	
Comentario (Tercer Trimestre)																	
Comentario (Cuarto Trimestre)																	

NIVEL 1

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5 -000008 Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.					
C7 -000004 Plan de accesibilidad universal					
E2 -000017 Programa de Sostenibilidad Financiera					
E4 -000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P1 -000008 Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad					
P2 -000007 REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL					
P7 -000003 Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras					
R2 -000008 Desarrollo de nuevas tecnologías					
R2 -000014 Implementación de SCIIF					
TOTAL Nivel 1	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

TOTAL

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ECONOMICO FINANCIERO

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
E2-000017 Programa de Sostenibilidad Financiera					
R2-000014 Implementación de SCIIF					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

PLANIFICACION Y EXPLOTACION.

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5-000008 Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

SISTEMAS INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
R2-000008 Desarrollo de nuevas tecnologías					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

INFRAESTRUCTURAS .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C7-000004 Plan de accesibilidad universal					
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P2-000007 REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL					
P7-000003 Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras					
TOTAL RESPONSABLE	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

SEGURIDAD .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
P1-000008 Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad					
TOTAL Seguridad .	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

TOTAL

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5 -000008	Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.					
C7 -000004	Plan de accesibilidad universal					
E2 -000017	Programa de Sostenibilidad Financiera					
E4 -000006	Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P1 -000008	Elaboración e implantación del PSO y PPE y Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad					
P2 -000007	REDACCION E IMPLANTACION DE UN PLAN DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL					
P7 -000003	Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras					
R2 -000008	Desarrollo de nuevas tecnologías					
R2 -000014	Implementación de SCIIF					
TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ANEXO XI. RATIOS DE GESTIÓN.

Ratios

(en miles de euros)

RATIOS	Cierre real 2020	Presupuesto Aprobado 2021	Previsión Cierre 2021	Presupuesto 2022	2023	2024	2025
Resultado ajustado del ejercicio	6.838	5.647	7.907	5.924	4.678	4.514	4.594
Activo no corriente medio	101.920	99.338	95.919	91.355	87.572	84.483	88.031
Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)	-6,71%	-5,68%	-8,24%	-6,48%	-5,34%	-5,34%	-5,22%
EBITDA	834	3.250	993	7.071	2.330	2.368	2.466
% variación		-489,97%	-219,14%	612,06%	-67,05%	1,60%	4,16%
Toneladas movidas	625.000	672.000	636.000	768.000	782.000	798.000	823.000
EBITDA/Toneladas movidas	1,33	4,84	1,56	9,21	2,98	2,97	3,00
Amortización de deudas a largo y corto plazo	1.347	1.311	1.345	1.344	1.881	1.885	1.889
Intereses deudas	41	-	-	-	-	-	-
Servicio de la deuda	1.389	1.311	1.345	1.344	1.881	1.885	1.889
Cash Flow (antes de intereses)	1.905	1.371	3.198	1.798	343	322	210
Servicio de la deuda/Cash flow	-72,92%	-95,66%	-42,05%	-74,77%	-548,54%	-585,25%	-901,43%
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	101.920	99.338	95.919	91.355	87.572	84.483	88.031
Terrenos y bienes naturales sin actividad/Activo no corriente medio	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Gastos recurrentes (1)	14.158	15.243	15.184	15.181	14.503	14.394	14.475
Ingresos recurrentes (2)	7.399	9.682	7.362	9.338	9.926	9.979	9.975
Gastos de explotación/Ingresos de explotación	191,36%	157,44%	206,25%	162,57%	146,10%	144,25%	145,11%
Inversión pública	1.190	2.437	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448
Cash flow	1.946	1.371	3.198	1.798	343	322	210
Inversión/Cash flow	-61,15%	-177,81%	-82,89%	-258,12%	-2.698,30%	-2.653,88%	-2.122,54%
Inversión privada	786	1.470	1.086	1.950	1.159	1.000	1.000
Inversión pública	1.190	2.437	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448
Inversión privada/Inversión pública	66,05%	60,32%	40,97%	42,03%	12,53%	11,70%	22,48%
Inversión pública	1.190	2.437	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448
Activo no corriente medio	101.920	99.338	95.919	91.355	87.572	84.483	88.031
Inversión pública/Activo no corriente medio	1,17%	2,45%	2,76%	5,08%	10,57%	10,12%	5,05%
Importe neto de la cifra de negocios	5.432	7.765	5.469	7.448	8.039	8.091	8.191
Tasa de ocupación	1.676	1.968	1.676	2.077	2.587	2.587	2.587
Tasa de ocupación/INCEN	30,86%	25,34%	30,65%	27,88%	32,18%	31,97%	31,58%
Tasa de actividad	759	962	759	995	1.140	1.140	1.140
Tasa de actividad/INCEN	13,97%	12,39%	13,88%	13,35%	14,18%	14,09%	13,91%
Toneladas movidas	625.000	672.000	636.000	768.000	782.000	798.000	823.000
Superficie para concesiones (m2)	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578
Toneladas movidas/Superficie para concesiones	3	3	3	4	4	4	4
Metros lineales de muelle en activo	3.305	3.305	3.305	3.305	3.305	3.305	3.305
Toneladas movidas/Metros lineales de muelle en activo	189	203	192	232	237	241	249
Importe neto de la cifra de negocios	5.432	7.765	5.469	7.448	8.039	8.091	8.191
Plantilla media anual	100	96	96	96	96	96	96
INCEN/Plantilla media anual	54	81	57	78	84	84	85
EBITDA	834	3.250	993	7.071	2.330	2.368	2.466
EBITDA/Plantilla media anual	8	34	10	74	24	25	26

(1) Personal, Otros (excluido FCI y Deterioro clientes) y Amortizaciones

(2) INCEN, Trabajos para el activo, Otros (excluido FCI) e Imputación subvenciones