



Autoridad Portuaria de
Melilla



Puertos del Estado

PLAN DE EMPRESA 2023

*AUTORIDAD PORTUARIA DE
MELILLA*

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA – PLAN DE EMPRESA 2023

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
Antecedentes y estructura	4
Contexto coyuntural	6
Criterios generales	12
1. DIAGNOSTICO DE SITUACIÓN (DAFO)	18
AMENAZAS	18
OPORTUNIDADES	19
DEBILIDADES	19
FORTALEZAS	21
2. DIMENSIÓN ECONÓMICA	22
SECCIÓN 1ª	22
1. INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN PORTUARIA	22
2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO	22
SECCIÓN 2ª	24
1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO	24
SECCIÓN 3ª	28
1. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES	28
2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE	31
SECCIÓN 4ª	32
1. PROGRAMACIÓN ECONOMICO-FINANCIERA	32
2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD	39
3. BONIFICACIONES	39
3. DIMENSIÓN AMBIENTAL	41
1. OBJETIVOS E INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	41
4. DIMENSIÓN SOCIAL	42
SECCIÓN 1ª	42
1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN Y PROTECCIÓN	42
2. AYUDAS A LA NAVEGACIÓN E INTEGRACIÓN PUERTO CIUDAD	42
SECCIÓN 2ª INDICADORES SOCIALES: IGUALDAD, ACCESIBILIDAD, COMUNICACIÓN CÓDIGO ÉTICO	44
SECCIÓN 3ª TRANSPARENCIA	45
SECCIÓN 4ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH	46

Estructura de personal.....	48
5. OBJETIVOS OPERATIVOS Y RATIOS DE GESTIÓN	49
1. OBJETIVOS OPERATIVOS.	49
2. RATIOS DE GESTIÓN 2021/2026.....	49
ANEXOS.....	50

INTRODUCCIÓN

Antecedentes y estructura

El **plan de empresa 2023 de la Autoridad Portuaria de Melilla**, con año horizonte 2026, fue acordado con Puertos del Estado el día 16 de junio de 2022, habiéndose celebrado previamente, el 1 de marzo de 2022, una reunión técnica preparatoria para analizar tanto la previsión de los tráficos portuarios como el plan de inversiones propuesto por la Autoridad Portuaria.

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 presidente de Puertos del Estado durante la celebración de las reuniones del plan de empresa 2023 indicó a las Autoridades Portuarias que el nuevo Marco Estratégico estaba en fase última de aprobación, encontrándose ya validado en su gran mayoría desde hacía tiempo, en los aspectos del modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos y financieros. Quedaba no obstante por concretar la parte referida a la adaptación y mejora necesaria de los recursos humanos.

En el momento de celebración de las reuniones, el presidente de Puertos del Estado manifestó que se encontraba negociando este aspecto a nivel del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el Ministerio de Hacienda. En este sentido existía una ventana para incluir el Marco Estratégico en la Comisión delegada de Asuntos Económicos, lo cual daba un plazo determinado para la resolución del Marco Estratégico.

De modo uniforme, todas las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado coincidieron en determinar que el capital humano es el elemento más importante de cualquier organización y en particular de los Organismos Portuarios. Sin su correcto dimensionamiento y cualificación no será posible alcanzar las metas volcadas en el futuro Marco Estratégico.

Las necesidades más urgentes en materia de Recursos humanos a nivel portuario son tanto ampliar como, a la vez, elevar la cualificación del personal de los Organismos Portuarios, a fin de recuperar el nivel de empleo perdido y prepararse para los retos de futuro.

Desde 1998, las plantillas de personal se redujeron de media un 6%, mientras que el tamaño de la actividad portuaria se duplicó, tanto medido en términos de movimiento de mercancías, como de superficies e infraestructuras a atender, fruto del esfuerzo de inversión llevado a cabo a lo

largo de estos últimos años. A mayores, recayeron sobre los puertos nuevas competencias en materias de seguridad, ambiental o ferroviaria, o son necesarias nuevas competencias motivadas, entre otras, por el reto energético o la revolución tecnológica que se está ya experimentando y que obliga a una permanente recualificación del personal, hecho que debe ir precedido de una redefinición de las estructuras y niveles competenciales de los Organismos Portuarios.

En este sentido, Puertos del Estado estaba negociando con el Ministerio de Hacienda la posibilidad de incorporar un incremento neto de un 20% a las plantillas de las Autoridades Portuarias hasta el año 2025.

Esta medida afectaría a todo el personal, excluido o no de convenio, y vendría acompañada de la consolidación plena de un Aula o Universidad Corporativa, capaz de atender las necesidades formativas que vayan surgiendo en cada momento y de un mecanismo de contratación y promoción baremado a escala de sistema, de cara a facilitar la carrera profesional.

El plan de empresa que aquí se describe adapta su estructura al nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general. 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 seguimiento y evaluación todos los años.

Con fecha de publicación en el BOE 26 de octubre se aprobó la Orden TMA/1014/2022, de 7 de octubre, por la que se aprueba el Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

En línea con el nuevo Marco Estratégico, en este Plan de Empresa se ha incluido como novedad un nuevo capítulo referido a la transparencia. Este atributo viene impuesto para el sector público a través de la Ley 9/2013 cuyo objetivo fundamental es ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información y establecer las obligaciones de buen gobierno que deben cumplir los responsables públicos. El sistema portuario, en tanto en cuanto está integrado en el sector público, debe satisfacer los derechos de acceso a la información por parte del ciudadano. Una actitud de esta índole, abierta a la sociedad, coadyuva a un buen gobierno y fortalece las propias instituciones.

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 tráficos 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.
 - En la Sección 3ª se analizan nuevos indicadores relacionados con la Transparencia.
 5. *Objetivos operativos 'de nivel 1' y ratios de gestión*, que ilustran el grado de avance hacia las principales metas de la Autoridad Portuaria.

Contexto coyuntural

Sentada la estructura de la presente memoria del plan de empresa, se describe brevemente a continuación el contexto coyuntural en el 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 estuvo marcado por una recuperación paulatina tras la grave crisis provocada por la pandemia de la COVID-19 que supuso en 2020, según los datos del informe anual del Banco de España 2021, una contracción de la economía global, del 3,1%, especialmente severa en países desarrollados como España, con una caída del 11,3% 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, aseguraron en todo momento la prestación de unos servicios catalogados como esenciales, en tanto en cuanto permitió 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.

Sin habernos aún recuperado de la crisis de la COVID, el pasado 24 de febrero de 2022, Rusia inicia el mayor ataque militar convencional en suelo europeo desde las guerras yugoslavas.

Esta invasión está generando un drama humano con miles de víctimas mortales y con la mayor crisis de refugiados en el continente desde la Segunda Guerra Mundial, pues -según los datos del mes de septiembre difundidos por el Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR)- ha obligado a al menos siete millones de refugiados a salir del país y buscar protección en otros estados europeos. Además, hay otros siete millones de desplazados

internos, personas que han abandonado sus hogares y que ahora viven en otros puntos de Ucrania, según la última estimación de la Organización Internacional para las Migraciones.

La invasión de Ucrania por parte de Rusia, además, ha agravado la crisis que viene sufriendo la economía europea desde el verano de 2021 a causa de la escalada del precio del gas natural y ha añadido una elevada incertidumbre respecto a su duración e intensidad. El precio del gas natural, que, dado el diseño del mercado eléctrico europeo determina en gran medida el precio de la electricidad, se ha multiplicado por cinco en un año, subiendo un 25% desde el inicio de la invasión. El petróleo casi ha doblado su precio durante el último año, subiendo un 20% desde finales de febrero de 2022, mientras el precio del trigo ha aumentado el 30% en el mismo periodo. Se ha producido así un aumento abrupto y generalizado de costes de las materias primas y los bienes intermedios, añadido al que ya se venía produciendo como consecuencia de los cuellos de botella en las cadenas de producción debidos a las fricciones generadas por la rápida recuperación económica tras la pandemia. Las consecuencias económicas de esta evolución son un importante aumento de la tasa de inflación, una ralentización del ritmo de crecimiento y una dificultad en determinados mercados para aprovisionarse de materiales o productos en el plazo requerido y a precios razonables.

España está entre los Estados Miembros de la Unión Europea menos expuestos a los efectos directos de la invasión de Ucrania. La diversificación de las fuentes de aprovisionamiento de gas es muy alta y la relación comercial, de inversión y financiera con Rusia y Ucrania es modesta. Sin embargo, los efectos económicos indirectos son considerables, sobre todo a través del aumento del precio del gas y del petróleo, pero también a través del encarecimiento o la escasez de otras materias primas agrícolas y minerales.

Esta situación ha generado un escenario absolutamente atípico: Por un lado, Europa afronta la interrupción temporal de los flujos de gas ruso. En el mes de septiembre de 2022 las reservas de gas ya superaban el 80% de su capacidad en Europa alcanzando en España el 84,37%. Las importaciones de gas natural en nuestros puertos han subido en el primer semestre del año un 67%, aumentando así mismo las importaciones de petróleo crudo en un 18% y las de gasolina en torno al 30%.

A nivel mundial, el conflicto de Ucrania está provocando alteraciones en los patrones habituales del transporte marítimo de petróleo. Ante las sanciones económicas, Rusia está tratando de aumentar los volúmenes de exportación hacia India y China que sustituirán a las exportaciones hacia estos países procedentes del Golfo Pérsico Brasil y África occidental. Estos volúmenes se desplazarán en cambio hacia Europa. Así los puertos estadounidenses del Golfo de México, África occidental y Oriente Medio han aumentado notablemente sus volúmenes de exportación hacia Europa. El mayor aumento se ha registrado en el Golfo Pérsico que se ha convertido en la mayor zona de carga del sector.

Por otra parte, la crisis energética ha provocado que Europa busque orígenes de suministro alternativos de manera urgente para no depender del petróleo, el gas y el carbón rusos, tras los paquetes de sanciones aprobadas y dirigidos a intereses comerciales y financieros de este país. En este contexto, algunas centrales térmicas de carbón se han vuelto a poner en marcha temporalmente en varios países europeos para mantener sus redes de suministro eléctrico nacionales.

Ucrania juega un papel clave como fuente de suministro de graneles agroalimentarios. Uno de los efectos detectados a comienzo de año, fue el aumento de importaciones y consiguiente acopio de estos productos ante la posibilidad que se produjera un conflicto armado. En las previsiones de tráficos, las Autoridades Portuarias han detectado un desplazamiento del origen de este tipo de productos hacia terceros países productores.

Otro efecto de esta crisis y de la continuidad de las restricciones sanitarias en Asia ha sido el basculamiento de las escalas de cruceros que se producen en la zona del mar Báltico y la zona oeste del Mediterráneo hacia España. Esta situación ha producido un crecimiento histórico de las reservas en nuestro país que alcanzaron en mayo un volumen un 144% superior al mismo periodo en 2019. Si bien durante el año en curso aún operan ciertas restricciones en cuanto a la ocupación de los buques, lo que impactará sobre la cifra total de pasajeros, se espera que a corto plazo se pueda llegar a alcanzar un récord del número de escalas de cruceros a nivel nacional.

En términos cuantitativos, el sistema portuario de titularidad estatal movió en 2021 un total de 544,4 millones de toneladas de mercancías, lo que supone una variación del +5,6% respecto del ejercicio 2020 en el que se movieron 515,6 millones. Este registro supone una casi completa recuperación tras la crisis motivada por la COVID 19, habiéndose situado a tan sólo 20,1 millones de toneladas del máximo histórico alcanzado en 2019 con 564,5 millones de toneladas.

Sin embargo, el ejercicio 2021 y el arranque de 2022 inicialmente mantenían ciertas restricciones de movilidad, por lo que la recuperación del tráfico de pasajeros fue más paulatina.

Por su parte, la actividad económica y el comercio marítimo mundial también se vieron marcados por las restricciones de la pandemia, además de por el colapso y las limitaciones operativas que han experimentado algunos puertos asiáticos y americanos.

De este modo según el Fondo Monetario Internacional, el Producto Interior Bruto mundial aumentó un 6,1% (un 5,4 % en zona euro y un 8,1% en China). Y eso a pesar de que se mantuvieron algunos efectos de las consecuencias de la pandemia. Como resultado, el comercio marítimo mundial creció un 3,3%. El tráfico de tránsito está condicionado no sólo por la actividad económica a nivel mundial sino también por la posición de nuestras terminales portuarias en relación con las grandes rutas internacionales. El descenso en este ejercicio de las mercancías en tránsito (-3,9%) ha sido compensado por las subidas de las importaciones (9,5%) y las exportaciones (7,5%).

Motivado por la pandemia, los precios de los fletes iniciaron una importante escalada a lo largo de los años 2020 y 2021. En concreto, el precio de transportar un contenedor de cuarenta pies se llegó a multiplicar por más de cinco pasando de 1.732 dólares (30 de enero de 2020) a 9.477 dólares (el 24 de febrero de 2022), según el índice World Container Index (WCI) elaborado por Drewry. En este año 2022, el coste de los fletes parece que ha entrado en una clara fase de recesión tras la tendencia alcista. Así el WCI ha acumulado treinta caídas semanales consecutivas, alcanzando un valor de 4.472 dólares por contenedor de 40 pies en septiembre del 2022, de modo que se encuentra un 57 % por debajo del máximo alcanzado en septiembre de 2021 cuando el índice marcó un máximo de 10.377 dólares. (No obstante, sigue siendo un 21% más alto que el promedio de 5 años situado en 3.704 dólares por contenedor de 40 pies). Este descenso de precios podría no mantenerse en los próximos meses derivados tanto de la inestabilidad geopolítica que genera la agresión de Rusia a Ucrania, como el alza de la demanda

y la falta de capacidad de transporte real motivado por la falta de construcción de nuevos buques y por la concentración de las empresas en este sector.

La economía española creció un 5,1%, lo cual acompañó una subida de las importaciones (9,5%) y un 7,5% en el caso de las exportaciones. Estas subidas se deben a la mayor demanda de la industria y de los consumidores.

Por tipos de tráfico, tanto los graneles líquidos como los sólidos, así como la mercancía general, en su mayoría mercancía en contenedores, ascendieron en el ejercicio 2021.

Las importaciones en graneles líquidos (Crudo fundamentalmente) aumentaron un 3,5% y las exportaciones (productos refinados) aumentaron un 5%. El gas natural incrementó un 7%.

Destacan así mismo los ascensos de las importaciones de graneles sólidos, un 17,2% (a pesar del cierre previsto de centrales térmicas). Las exportaciones solo crecieron un 3,4%.

El tráfico de carbón y coque de petróleo, que hasta ahora era el responsable de casi una quinta parte de las toneladas de granel sólido movidas por nuestros puertos, ha sido superado por el de otros minerales no metálicos, que aumentaron considerablemente (+30,3 %).

La mercancía general sigue siendo la principal forma de presentación por volumen (es el 51 % del total). Destacaron los tráfico de productos químicos, otros productos alimenticios, materiales de construcción, productos siderúrgicos, maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos, frutas, hortalizas y legumbres y papel y pasta. Comparando con 2020, donde la demanda interna era muy débil debido a las circunstancias, en 2021 han aumentado de forma destacada las importaciones de mercancía general (+15,9 %). Por otra parte, gracias a la competitividad de nuestra economía y a los valores positivos del producto mundial bruto, las exportaciones de mercancía general han aumentado un 10,8 %.

Respecto al tráfico de la mercancía general en tránsito, que depende más de la actividad económica internacional, y se trata de un tráfico de alta volatilidad por las decisiones que toman los agentes económicos en función de sus costes y la calidad de los servicios recibidos, en 2021 descendió un 3,3 %, representando casi un tercio del tráfico total.

La mercancía cargada o descargada del buque por medios rodados (ro-ro) aumentó un 14,4 % gracias al avance económico del norte de África, transportando productos hortofrutícolas, textiles y ganado a través del Estrecho de Gibraltar y productos demandados por las islas.

La mercancía general se transporta principalmente en contenedores (más de un 72 % de toda la mercancía general que se mueve por nuestros puertos) ya que facilita su acarreo sin manipulación en toda la cadena de transporte, pero requiere un alto grado de especialización de las terminales (con tendencia a la automatización).

De igual forma que se divide la mercancía general, los contenedores (medidos en TEU) se pueden diferenciar entre los que se destinan para import-export, los cuales aumentaron un 12,5%, y los contenedores en tránsito, que prácticamente se han mantenido en los niveles de 2020, un 0,3%, a pesar de la falta generalizada de contenedores para atender la demanda.

El tráfico de pasajeros es el que más sufrió las consecuencias de la crisis sanitaria de 2020 y por tanto el que más creció en 2021, una vez se levantaron la mayoría de las restricciones a principios de verano en 2021. Así, transitaron por nuestros puertos un 34,8 % más de pasajeros, ya fueran en régimen de transporte (de línea regular) o de crucero, representando estos últimos

2,2 millones, cuando en 2020 fueron 1,4. No obstante, tanto la pandemia y las medidas asociadas para el control de la COVID 19 como la Crisis diplomática con el Reino de Marruecos hizo que en el año 2021 no se realizara la Operación Paso del Estrecho, lo cual dificultó aún más la total recuperación del tráfico de pasajeros de línea regular en nuestros puertos.

La normalización de las relaciones diplomáticas con Marruecos este año 2022 ha motivado la recuperación de la Operación Paso del Estrecho, lo cual ha supuesto la recuperación de tráficos de pasajeros prácticamente hasta la normalidad a cierre del mes de julio 2022.

Así en el último año antes de la pandemia (2019) a cierre del mes de julio, el total de pasajeros movidos por el sistema portuario ascendió a 19.971 miles de pasajeros, de los cuales 5.670 mil corresponden a pasajeros de crucero. La diferencia, 14.301, son pasajeros de línea regular.

En este año 2022, una vez recuperada la OPE, el total de pasajeros del sistema portuario ha ascendido a cierre del mes de julio a 16.269 miles de pasajeros, de los cuales 3.488 miles corresponden a pasajeros de crucero. La diferencia, 12.781, son pasajeros de línea regular.

En datos estrictamente relacionados con la OPE, en el año 2019 se batieron récords, y para este año ambos gobiernos (marroquí y español) han previsto aumentar tal cifra en un 10% por lo que estiman que se alcanzarán los 3,6 millones de pasajeros desde 15 de junio a 15 de septiembre de 2022.

No obstante lo anterior, en el momento de elaboración y discusión de los planes de empresa se adoptaron cifras conservadoras en las previsiones de tráficos de las Autoridades Portuarias afectadas por la OPE, ante la incertidumbre existente en ese momento sobre las condiciones en las que se iba a producir.

En el resto de los tráficos en este ejercicio 2022, a cierre del mes de julio, el registro de entrada de mercancías y pasajeros presentaban crecimientos respecto al año 2021 de un 6,9% y un 122% respectivamente, alcanzándose cifras muy similares a las alcanzadas durante el año récord 2019.

Así el total de mercancías manipuladas asciende a 332.756.499 toneladas, a tan solo 529.000 toneladas del hito marcado en 2019. Destaca respecto del mismo periodo del año anterior el incremento de los graneles líquidos (107,5 millones de toneladas a cierre de julio), con un +12,4%, en el que resulta clave el efecto de la actual crisis energética (con un notable aumento de hasta un 70% en el gas natural, 13 millones de toneladas), la subida en graneles sólidos que marca un 11,8% (53,2 millones de toneladas movidas a cierre de julio), con una representativa subida tanto del carbón y coque del petróleo (con un 55% de subida hasta casi alcanzar los 10 millones de toneladas a cierre de julio) como del tráfico de cereales y harinas (que crecen un 40% para superar los 7,5 millones de toneladas, y el avance del 10,9% de la mercancía general (163,4 millones de toneladas a cierre de julio), mientras que la mercancía general en contenedor (113,2 millones de toneladas a cierre de julio) se contraería un 2,6%.

Por su parte los TEU alcanzan en julio los 10,3 millones de unidades, de los cuales casi 5,4 millones son TEUS con mercancía en tránsito, 3,7 millones lo fueron import-export y 1,2 millones entradas y salidas nacionales.

El año 2022 es un año clave para el sistema portuario. Los puertos de interés general, además de ser nodos estratégicos en la cadena logística, son centros económicos, hubs de energía y de economía circular y centros de innovación. Esta década será para los puertos la de la

digitalización, la sincro-modalidad y el compromiso medioambiental, con el objetivo de lograr unos puertos conectados, seguros y sostenibles, y por lo tanto más competitivos.

La estrategia que estamos aplicando para nuestros puertos se apoya en una triple dimensión: medioambiental, económica y social. Hoy día los propios mercados reclaman, ya no solamente una elevada relación calidad/ precio, sino una serie de factores impulsados justamente desde el sector público y apoyados en la protección del interés general. Estos factores se relacionan con el buen desempeño verde, la seguridad y la transparencia, entre otros, los cuales se asientan en una concepción del puerto como elemento irradiador de acciones que hagan frente a la emergencia climática y eleven la calidad de vida de las personas.

La influencia de los puertos sobre las redes de transporte, logística y comercio es cada vez mayor. En materia ambiental, estamos en disposición de dar soporte a la renovación energética en curso, en paralelo con la transformación progresiva de los operadores de transporte marítimo, y el fomento del empleo del ferrocarril para grandes volúmenes de carga. En este sentido ya se están lanzando proyectos de electrificación de muelles, de autosuficiencia energética con origen en renovables y, en general, iniciativas buscando el objetivo de un saldo neutro de emisiones de gases de efecto invernadero en 2050.

En el transcurso de las reuniones del Plan de Empresa 2023 con las Autoridades Portuarias se ha comprobado que, sistemáticamente, la previsión de cierre para el ejercicio 2022 de determinadas partidas económicas superará la cifra presupuestada para este año. Este aumento es especialmente significativo en los gastos de suministros y consumos motivado por la subida que se ha venido produciendo en los últimos meses en determinados mercados, resultando especialmente significativos los asociados a materias primas, materiales y al ámbito energético y eléctrico, por las razones explicadas anteriormente. Todo ello ha llevado a una revisión al alza de estos gastos, con una variación prevista en 2022 respecto del presupuesto original 2022 del +31,5%.

Para disponer de suficiente crédito presupuestario con el que hacer frente a dichos incrementos el Consejo Rector de Puertos del Estado ha aprobado, tras las reuniones de plan de empresa, una modificación en el presupuesto de explotación actualizado para el ejercicio 2022 a nivel consolidado del Sistema Portuario, en el epígrafe Otros gastos de explotación. Dicha modificación ha reducido, en una cuantía suficiente para absorber el incremento de gastos de energía de las Autoridades Portuarias, el presupuesto de explotación actualizado para 2022 de Puertos del Estado, apoyado en retrasos en la ejecución del proyecto “Puertos 4.0”.

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponían al ordenamiento jurídico español ciertas Directivas europeas permitía en su artículo 103 la revisión periódica y predeterminada para los contratos de obra del sector público a través del mecanismo de la revisión de precios, aplicable cuando el contrato se hubiera ejecutado al menos en un 20 por ciento de su importe y hubieran transcurrido dos años desde su formalización. No obstante, la magnitud y el carácter imprevisible del alza experimentada en el último año por los precios de determinadas materias primas indispensables para la realización de las obras no es posible afrontarla con dicho mecanismo en aquellos contratos cuyos pliegos no incorporan revisión de precios, así como en aquellos que, incorporándola, no hubieran transcurrido dos años desde su formalización o no se hubiera ejecutado el 20 por ciento de su importe. Ante esta circunstancia, notablemente perjudicial para el interés público subyacente en cualquier contrato

del sector público y que también afecta severamente a los operadores económicos del sector de la obra civil, el gobierno publicó dos reales Decretos, (el Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo y el Real Decreto ley 6/2022 de 29 de marzo), que entre otros asuntos regulan medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos de obras públicas. De este modo se han adoptado medidas urgentes y de carácter excepcional para, únicamente en los supuestos indicados, permitir una revisión excepcional de los precios del contrato. Esta aprobación supone que no hay que autorizar el incremento de coste por estas revisiones de precios extraordinarias al emanar de los reales decretos mencionados.

Tales revisiones de precios extraordinarias se han debido incluir en los planes de inversiones tal como se incluyen habitualmente las revisiones de precios ordinarias. En cualquier caso, y a pesar de lo anteriormente mencionado, persiste una problemática latente en la gestión de las obras derivada tanto del incremento de las materias primas y de los precios de determinados suministros en general, como de la falta de fiabilidad en los suministros, tanto en los que se refiere a plazos de entrega de materiales como de coste garantizado de los mismos. Toda esta situación está generando una problemática generalizada en la gestión de las obras, que afecta al Sistema Portuario como centro de carácter inversor.

Por último, el Real Decreto ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania ha previsto, una serie de medidas de carácter extraordinario y transitorio a aplicar, entre otros, al sector portuario (bonificación a la tasa del buque y tasa de la mercancía en líneas marítimas de conexión entre la península y puertos extrapeninsulares pertenecientes al sistema portuario de titularidad estatal, medidas aplicables a los tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales y exención de la tasa de la pesca fresca) que se ha tenido en cuenta a la hora de la elaboración de los correspondientes presupuestos.

Criterios generales

Como ya se ha indicado al inicio de esta introducción, a diferencia de años anteriores y con el objetivo de hacer más productivas las reuniones, se abordaron todos los contenidos del Plan de Empresa 2023 en una única reunión de Plan de Empresa. Por ello y al no producirse la reunión técnica formal previa a la reunión de presidentes, se ha requerido de un trabajo colaborativo planificado entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado de modo que se pudiera abordar la reunión de Plan de Empresa con la suficiente y necesaria preparación previa para que se pudieran debatir y concretar aquellos aspectos que resultaran más relevantes para cada Autoridad Portuaria.

Para facilitar este trabajo colaborativo planificado se diseñó una programación de reuniones y un sistema de intercambio de ficheros, basado en un entorno SharePoint, que ha facilitado el trabajo.

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

- En relación con los Planes de inversiones, pese a las dificultades para definir acertadamente las previsiones de demanda en un escenario de gran incertidumbre como el que se está viviendo en este año, se hizo hincapié en la necesidad de que la

programación de inversiones públicas mantuviera los criterios ya adoptados en el Plan de Empresa del año pasado. En particular, debían estar orientados a demanda constatable, con un objetivo de rentabilidad financiera y socioeconómica, y bajo unos criterios que combinaran el obligado realismo en relación con los procesos de proyecto y ejecución de obra. Así mismo, se recordó, ante el bajo grado de ejecución presupuestaria de los planes de inversión a nivel consolidado (del 36% del presupuesto de inversiones inicialmente previsto en el ejercicio 2021), que resulta necesario realizar una planificación realista de nuestras inversiones que permita conseguir un elevado grado de cumplimiento posterior incrementándose el de años anteriores.

- Continuando con el capítulo dedicado a las inversiones, en el presente plan de empresa desde Puertos del Estado se ha trasladado y hecho especial hincapié en la necesidad de que las Autoridades Portuarias prioricen y agilicen los trámites y calendarios asociados al desarrollo de las actuaciones financiadas a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), del que el Sistema Portuario es beneficiario. Dicho marco de ayudas plantea una serie de hitos y objetivos ambiciosos en cuanto a su horizonte de consecución, cuyo cumplimiento es imprescindible alcanzar de cara al cobro de las subvenciones. Este objetivo de cumplimiento es de la máxima importancia para Puertos del Estado, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno en su conjunto, razón por la cual se ha habilitado la puesta en marcha de un conjunto de procedimientos de seguimiento, que se requerirá a las Autoridades Portuarias que vayan cumplimentado para garantizar el éxito de la iniciativa.
- Como el año pasado, los Planes de inversiones se han diseñado con una plantilla en la que figuran los pagos y devengos al mismo nivel de desagregación. El nuevo Plan de inversiones se realizó sobre la base de una revisión de las actuaciones ya programadas en el Plan de Inversiones anterior, incorporándose, con carácter general, como nuevas líneas solo aquellas actuaciones que estrictamente fueran necesarias para atender nuevas demandas o atender situaciones claramente reconocibles de reciente aparición.
- Por lo que respecta a la inversión ajena, se ha mantenido el objetivo general de que acompañe el desarrollo de las inversiones acometidas por las Autoridades Portuarias, tratando de buscar la mayor implicación de los operadores en este sentido, hecho que es un indicador del éxito y la eficiencia de los proyectos a acometer. Este año, en el Plan de Inversiones ajenas se ha mantenido el capítulo destinado a identificar los proyectos que las empresas privadas hayan planteado desarrollar y financiar en los puertos con cargo al MRR y en los que las Autoridades Portuarias actúen como facilitadores de estas iniciativas.
- Los nuevos coeficientes correctores y bonificaciones presentados se ha considerado que entrarían en vigor el 1 de enero de 2023.
- Las actuales circunstancias a nivel global han motivado una situación de inflación desconocida desde hace muchos años. Desde el punto de vista de los ingresos se han estimado sin aplicar incrementos monetarios. Del lado de los gastos, la situación actual ha impuesto una contención y racionalización de estos, que en la medida de lo posible haya podido disminuir el mencionado efecto de la subida de los precios. Por tanto, en este caso se solicitó a las Autoridades Portuarias que realizaran una previsión lo más

ajustada posible. No obstante lo anterior, en algunas partidas presupuestarias ha resultado inevitable asumir incrementos superiores a los que hemos venido experimentando en los ejercicios pasados, siendo especialmente relevantes aquellas que están ligadas a costes energéticos o al precio de materias primas que hayan experimentado aumentos durante los últimos meses.

- En relación con las inversiones, respecto a la cofinanciación europea u otras ayudas, únicamente se han debido incluir en el presupuesto las subvenciones o asignaciones aprobadas o que se encuentran ya tramitadas y con un alto grado de probabilidad de ser concedidas. En lo que respecta al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), se ha considerado a nivel presupuestario que los devengos van acompasados con las anualidades del plan de inversiones tal como se consideró en el Plan de Empresa 2022. En cuanto a los cobros el criterio a seguir ha sido igualarlos a los devengos para los ejercicios presupuestarios 2023 a 2026. En el caso de la previsión de cierre de 2022, se ha empleado el mismo criterio (Devengos=Cobros) descontando las cantidades que, eventualmente, hubieran sido cobradas anticipadamente en 2021 y que correspondían a anualidades de obras no ejecutadas en el mencionado ejercicio o incluyendo en su caso el exceso de cantidades devengadas por obras ejecutadas en 2021 y no cobradas con el anticipo de 2021.
- La reducción del endeudamiento sigue siendo una prioridad con carácter general. En el nuevo Proyecto de Presupuesto para el año 2023 se han tratado de minimizar los saldos de endeudamiento y no crear nuevas necesidades de endeudamiento para financiar inversiones. Solamente se recomendó incrementar el endeudamiento cuando se tratara de lanzar aquellas actuaciones relevantes que estuvieran suficientemente justificadas tanto desde el punto de vista de la demanda como de la rentabilidad financiera y socioeconómica y se hubiera comprobado que se contaba con suficiente soporte económico-financiero. La carga financiera soportada para atender el montante de endeudamiento se ha estimado bajo criterios de un crecimiento de los gastos asociados a este concepto, a la vista de la actual tendencia de subida de los tipos de interés de mercado en el horizonte presupuestario, si bien entendiendo que la alta volatilidad en el comportamiento de estas cifras en los últimos meses hace que resulte muy difícil efectuar una predicción fiable en este sentido.
- Aquellas Autoridades Portuarias cuyo indicador de cobertura de la deuda previsto para 2026, dado por el siguiente cociente: $(\text{endeudamiento total a LP} + \text{endeudamiento total a CP}) / \text{cash flow}$, haya sido superior a 4,5; o su previsión para 2026 del servicio de la deuda en relación con el 'cash flow' haya superado el 40%, han tenido que incorporar a la documentación que se solicita una estimación de la evolución de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación en el que se observe de forma individualizada los distintos orígenes y aplicaciones hasta al menos 2036, así como la evolución del saldo de deuda bancaria a largo y corto plazo.
- Como en ejercicios anteriores, la estimación de los ingresos procedentes de enajenaciones de inmovilizado se ha debido realizar 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.

- En relación con el Fondo de Compensación Interportuario, de conformidad con lo previsto en el artículo 159.3 del TRLPEMM, y tal como acordó el Comité de Distribución de dicho Fondo el pasado 30 de junio de 2021, se ha aplicado el 5% (4%+1%) como porcentaje general de aportación sobre el componente b) de la base de aportación prevista en dicho artículo hasta el ejercicio 2026, (dicho porcentaje se reduce a la mitad para la Autoridades Portuarias extra-peninsulares y Sevilla). En el porcentaje citado se contempla ya el 1% correspondiente al Plan “Puertos 4.0”. Dado que se mantienen las necesidades económicas excepcionales de fondos de Ceuta y Melilla para 2023, en lo que se refiere a actuaciones singulares concretas que con carácter discrecional se encuadran en la columna del recibe ‘resto de criterios art 159.5 b)’, no se han tenido en cuenta nuevas solicitudes de fondos. Exclusivamente se ha considerado la reasignación a 2022 de fondos previamente asignados para 2021 y que no hubiesen sido finalmente llevados a cabo, en actuaciones cuya financiación con cargo al Fondo ya hubiese acordado el Comité.
- En relación con el **Fondo de Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria**, se consideró como escenario más probable la aprobación a lo largo de este año 2022 de la modificación del Real Decreto 707/2015 por el que se regula el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. Ello supuso que el cálculo y exigibilidad de las aportaciones se ha presupuestado siguiendo el criterio mantenido tradicionalmente por Puertos del Estado, que es el que se recoge en la modificación antes apuntada. Finalmente, la modificación del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, ha sido aprobada por el Real Decreto 901/2022, de 25 de octubre.
- En lo tocante al impuesto de sociedades, como en el Plan de Empresa del año anterior, la base imponible de cada ejercicio se ha debido estimar aplicando sobre el resultado presupuestario los ajustes que estuvieran identificados claramente (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 debía aplicar 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 han identificado 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) N° 651/2014, de la Comisión, de 17 de junio de 2014 (Reglamento General de Exención por Categorías o GBER).
- En cuanto a las partidas presupuestarias relativas a los recursos humanos, para el ejercicio 2022 se encuentra autorizado por los Presupuestos Generales del Estado un incremento del 2%. Adicionalmente a lo anterior, y comprometido con la representación social, se encuentra un 1,6% adicional máximo para el colectivo sujeto a Convenio Colectivo, por lo que serían estos porcentajes los que se han considerado cara a

determinar estas partidas presupuestarias para el ejercicio 2022. Estos mismos porcentajes se han considerado para el ejercicio 2023 y siguientes.

- En lo que concierne a la dimensión ambiental, se continúa con la evaluación del seguimiento de indicadores de sostenibilidad ambiental, los cuales se diseñan conforme al Marco Estratégico, sobre la base de dos perspectivas:
 - Perspectiva interna, según la cual, en su doble condición de urgencia e importancia, se ha propuesto trabajar en la 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. En este sentido se trata de 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 ha tratado 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 necesaria 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 ‘Acuerdo verde’ y los objetivos de descarbonización de las instituciones europeas (saldo neutro total para 2050), plasmados a medio plazo en la estrategia “FIT FOR 55”, 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 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.
- A su vez, en lo relativo a la dimensión social, y en línea con lo que propugna el nuevo Marco Estratégico se ha tratado de reforzar el compromiso que las Autoridades Portuarias tienen con la sociedad, concibiendo el puerto para las personas, lo que da pleno sentido a una acción de intensificación de la colaboración y cooperación

interinstitucional. Por ello se ha tratado de avanzar, entre otras, en las siguientes materias:

- Actuaciones puerto-ciudad. Además de identificarse en el cuadro del Plan de inversiones un bloque específico en esta materia, como ya se adelantó en el plan de empresa del año pasado, se ha tratado de 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.
- Se ha realizado un seguimiento del estado de situación de los planes de emergencias, autoprotección, lucha contra la contaminación marina, así como a los planes de protección, tanto los relacionados con las instalaciones portuarias como los del puerto en su conjunto.
- También se recogen aspectos relevantes relacionados con las ayudas a la navegación.
- Cultura ética corporativa. Se ha tratado de impulsar una cultura ética corporativa en el sistema portuario de interés general para 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 tiene ese organismo encomendadas.
- Así mismo se ha analizado desde el punto de vista de los recursos humanos, la fijación de sistemas de comunicación eficaces en distintos planos y el fomento de la igualdad tanto de género, como en lo relativo a la discapacidad, a lo cual se vuelve a solicitar la valoración de los indicadores diseñados en el plan de empresa del año pasado.

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 2023.

Para facilitar dicho análisis conjunto, se valoró 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": "N".

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

Del análisis del DAFO en el plan de empresa se resaltaron los siguientes aspectos:

AMENAZAS

En la visión externa de la Autoridad Portuaria se presenta exclusivamente una mejora en la amenaza A.5, cuatro empeoramientos A.1, A.3, A.4 y A.7 manteniéndose la valoración en las dos restantes (A.2 y A.6).

No obstante, en la reunión de plan de empresa se analizaron brevemente algunas de las Amenazas incluidas en el DAFO.

Puertos del Estado compartió su punto de vista con la Autoridad Portuaria en torno al empeoramiento de las cuatro primeras amenazas que inicialmente reflejaba el DAFO propuesto por la Autoridad Portuaria:

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* "

A.4. " *Competencia:*

- *Nuevas líneas Europa/Marruecos.*

- *OSP's y evolución oferta aérea* "

Las cuatro amenazas se encuentran íntimamente relacionadas al gravitar sobre una relación entre España y Marruecos que se había agravado en el tiempo, y acentuó la difícil situación de aislamiento que sufre en los últimos años el puerto de Melilla. Sin embargo, Puertos del Estado manifestó que entendía que no se debía indicar un empeoramiento de estas amenazas del DAFO pues la situación algo ha mejorado respecto la situación del año pasado al reiniciarse la operación paso del estrecho y al proceder a la apertura, aunque en aquel momento se estimara parcial, de la frontera. Por tanto, no parecía realista marcar un empeoramiento respecto la situación del año pasado en las tres primeras amenazas. La Autoridad Portuaria de Melilla, manifestó que la frontera se encontraba abierta para pasajeros, pero no así para mercancías.

Por tanto y aunque tenían expectativa de mejora, la Autoridad Portuaria decidió mantener una tendencia negativa. No obstante, se acordó modificar el enunciado de la primera amenaza indicando que se trataba de un cierre comercial.

Así mismo se acordó a propuesta de Puertos del Estado, eliminar la amenaza A.3 *“Crisis con Marruecos”* y eliminar de la A.4 *“nuevas líneas de Europa con Marruecos”*.

↓ La anterior A.5 ahora A.4 *“Régimen Económico, Fiscal, Aduanero y para-Aduanero, de la ciudad de Melilla carente de actualización”*. Puertos del Estado preguntó a la Autoridad Portuaria por el estado en que se encontraba el Plan Integral para Melilla que debería estar próximo a su finalización. El secretario de Estado de política territorial estuvo en diciembre de 2021 en Melilla para presentar el plan estratégico integral que debería vertebrar un cambio en la economía de Ceuta y de Melilla. El 9 de marzo se hizo una presentación en Melilla con un documento de diagnóstico, pendiente de enriquecerlo en un proceso participativo con propuestas en proyectos e inversiones de las distintas administraciones públicas y de los agentes socioeconómicos. Estos planes debían identificar las reformas necesarias además de sectores económicos y proyectos a los que destinar las inversiones y que van a ser la mejor herramienta para canalizar el flujo de fondos europeos del plan de recuperación y transformación y resiliencia. Melilla por otro lado ofrece una Fiscalidad y unas condiciones que son óptimas para el desarrollo de negocios. Ante este nuevo panorama Puertos del Estado planteó si la amenaza debía consignar un empeoramiento. La Autoridad Portuaria manifestó que desconocían si iba a mejorar la situación actual por lo que decidió mantener el empeoramiento.

↑ Se compartió por ambas partes 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, O.3, O.4 y O.5, una mejora en la O.7 y un mantenimiento de situación en las restantes oportunidades reflejadas en el DAFO.

↑ Oportunidad O.7 *“Reconversión del modelo económico a nuevos tráficos no ligados al comercio con Marruecos”*.

↔ O.1 *“Nuevo marco de ayudas europeas”*, que engloban también los fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

↓ O.3 *“Externalización de líneas de negocios de baja rentabilidad”*

↓ O.4 *“Fidelización y captación tráficos (ROPAX, LOLO)”*

↓ O.6 *“Limitaciones técnicas en el Puerto de Nador”*

DEBILIDADES

Se destacó el empeoramiento de tres debilidades, D-4, D.5 y D.6, la mejora de dos de ellas, D.7 y D.8 y el mantenimiento de las restantes.

↓ En la reunión de plan de empresa se comentó el empeoramiento de la 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.

↑ Se comentó la mejora de la Fortaleza F.5 *“Participación iniciativa privada en la gestión de los servicios portuarios”* que contrastaba con la debilidad D.5 inicialmente planteada por la Autoridad Portuaria: *“Incertidumbre en la viabilidad económica de los servicios portuarios”*. En el plan de empresa del año pasado la Autoridad Portuaria avanzó que tenían 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 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 paralizar su tramitación, hasta tener un contexto de mayor estabilidad del que se desprendan unas tarifas más ajustadas y competitivas. La Autoridad Portuaria aclaró que la incertidumbre en la viabilidad económica de los servicios portuarios se refería a la prestación de los servicios técnico-náuticos. Se acordó modificar la debilidad D.5 incluyendo en la redacción que la viabilidad económica se refiere a esos servicios.

↓ D.6 *“Limitación a la hora de ejecutar obras por presencia de Patella Ferruginea”*.

Mejoran dos debilidades

↑ D.7 *“Incapacidad para hacer frente a inversiones para adaptarse a la nueva situación económica”*

↑ El TRLPEMM fue modificado por la Ley 13/2021, de 1 de octubre, en su disposición final segunda que introdujo que las Autoridades Portuarias cuya rentabilidad de cualesquiera de los 5 ejercicios inmediatamente anteriores al año en que se acuerde el Plan de Empresa, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno, supere la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario, no recibirán cantidad alguna del Fondo de Compensación Interportuario por los supuestos 1 al 5 de la letra b) del apartado 5, así como tampoco las compensaciones a las Autoridades Portuarias de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias por sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad, excepto que se encuentre debidamente formalizado a través de un protocolo, acuerdo o norma de alcance nacional»: Puertos del Estado planteó que la debilidad D.8 *“Inadecuación de mecanismo FCI a necesidades reales Autoridad Portuaria”*, podría analizarse convertirla en oportunidad al haberse modificado la forma de reparto y disponer de mayor cantidad para libre disposición al sacar del FCI a las Autoridades Portuarias de Baleares y Las Palmas. 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 mencionada modificación del FCI que debe 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.

En las fortalezas destaca la mejora de dos fortalezas F.4 y F.5 y el empeoramiento de la Fortaleza F.6 manteniéndose las restantes:

- ↑ F.4 *“nuevas tecnologías en la comunidad portuaria”*
- ↑ F.5 *“Participación iniciativa privada en la gestión de los servicios portuarios “*
- ↓ F6. *“Agilidad y solvencia para abordar proyectos innovadores”*

2. DIMENSIÓN ECONÓMICA

SECCIÓN 1ª

En el Anexo II de este documento plan de empresa 2023 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.

No se destacó novedad alguna en referencia al Plan Director.

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, revisándose algunas de las líneas estratégicas y sujetándose al nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general.

Puertos del Estado informó, tal como se indica en la introducción de este documento, de la aprobación del Marco Estratégico en un breve plazo de tiempo, por lo que se comprometió a remitir a la Autoridad Portuaria la versión definitiva del Marco Estratégico, excepto lo referente al Apéndice de Recursos Humanos, pendiente de ser acordado con el Ministerio de Hacienda en el momento de la reunión de plan de empresa.

Puertos del Estado informó que el nuevo marco generaba unas mayores necesidades de personal adaptado a las nuevas funciones: digitalización, sostenibilidad ... Puertos del Estado explicó que debía producirse una transición hacia un nuevo capital humano que sea capaz de enfrentar estos retos.

2. INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.

DEUP EN TRAMITACIÓN

Por orden FOM/37/2016 de 9 de marzo, se aprobó modificación sustancial de la DEUP del puerto de melilla. (BOE 22-03-2016).

La Autoridad Portuaria en el plan de empresa del año anterior, 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 introducción de usos puerto Ciudad en Playas y en la urbanización de la estación marítima. La Autoridad Portuaria informó que la contratación de la asistencia técnica para la redacción se encontraba demorada al estar en el tribunal de recursos al ser impugnada la licitación por la consultora de don Jose Luí Estrada, no habiendo sido resuelto en el plazo establecido para ello.

Puertos del Estado indicó que, a la vista de las modificaciones que se planteaba realizar con la introducción de usos indicados, era probable que la Dirección General de Costas pidiera la desafectación de las playas, concretamente la playa de San Lorenzo. Así mismo se recordó que de la modificación sustancial anterior, ya se habían desafectado gran cantidad de línea de playa.

Puertos del Estado recordó que, de acuerdo a experiencias en otras tramitaciones de modificaciones sustanciales de las DEUP, la Dirección General de Costas había solicitado desafectación de playas aun no estando prevista tal modificación en la DEUP inicialmente planteada. Puertos del Estado pidió que una vez resuelto el litigio y redactado el borrador, se produjera una revisión conjunta de la modificación de la DEUP con Puertos del Estado para analizar la mejor manera de avanzar en base a la experiencia adquirida con la tramitación de otras modificaciones sustanciales de otras DEUP de otras Autoridades Portuarias.

VALORACIÓN DE TERRENOS Y AGUAS DEL PUERTO

Puertos del Estado se interesó en la previsión de revisión de la valoración de terrenos y aguas anunciada en el plan de empresa anterior donde la Autoridad Portuaria informó que tenía previsión de realizar una nueva valoración de terrenos debido al alto precio fijado en la valoración en vigor. La Autoridad Portuaria anunció que no se iba a realizar nueva valoración. Al tratarse de una valoración aprobada por orden FOM/1229/2018, de 7 de noviembre, aún no corresponde normativamente proceder a tal revisión de la valoración.

SERVICIOS PORTUARIOS.

En el plan de empresa, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria analizaron el cuadro de servicios portuarios.

La Autoridad Portuaria no tiene publicado en Boletín Oficial del Estado ninguno de los pliegos de prescripciones particulares que regulan los servicios portuarios.

Prevé así mismo una revisión de todos los pliegos de prescripciones particulares, tanto de los servicios técnico-náuticos como de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga, y servicios al pasaje. Prevé además la revisión y el envío de los pliegos de manipulación de mercancías y suministro a buques. Todas ellas durante el ejercicio 2022.

Puertos del Estado informó sobre el envío de modelos de redacción de los Pliegos de Prescripciones Particulares una vez revisados por los Servicios Jurídicos de Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria tenía prevista también la redacción del Plan de Recepción y Manipulación de desechos y su envío a lo largo de 2022 para informa de Puertos del Estado.

En la reunión se acordó la modificación del cuadro pues se debían eliminar las fechas que el cuadro inicial aparecían de aprobación en el BOE dado que como se ha indicado no se encuentran publicados.

SECCIÓN 2ª

1. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

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.

PREVISIÓN DE TRÁFICOS 2021 - 2026

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
Mercancías (Miles de Toneladas)							
Graneles líquidos	65	77	67	77	80	82	96
Graneles sólidos	39	56	40	42	47	52	53
Mercancía General	491	624	495	513	542	569	635
Mercancías según presentación	595	757	602	632	669	703	784
Pesca Fresca	0	0	0	0	0	0	0
Avituallamiento	6	11	4	7	11	17	21
Tráfico interior	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL MERCANCÍAS	601	768	606	639	680	720	805
CONTENEDORES							
CONTENEDORES (TOTAL TEUS)	7.919	9.730	8.846	9.730	10.217	10.727	11.264
CONTENEDORES TRÁNSITO (TEUS EN TRÁNSITO)	0	0	0	0	0	0	0
PASAJEROS (número)							
Pasajeros en régimen de transporte y crucero	265.573	462.000	466.000	539.920	606.910	667.451	719.181
En régimen de transporte	264.199	462.000	462.000	535.920	602.910	663.201	714.931
De crucero	1.374	0	4.000	4.000	4.000	4.250	4.250
Pasajeros de interior	0	0	0	0	0	0	0
BUQUES							
Buques (número)	948	983	976	983	1.011	1.041	1.084
Uds. Arqueo Bruto (G.T)	20.076.000	20.495.000	22.027.000	22.176.000	22.176.000	22.176.000	22.176.000

El cierre 2021 del tráfico de mercancías por forma de presentación (595 miles Tm) se sitúa por debajo tanto de la cifra presupuestada para dicho año (668 miles Tm), como de su previsión de cierre (632 miles Tm), destacando menores cumplimientos en los graneles sólidos y la mercancía general. El tráfico de pasajeros (265.573 pasajeros) cerró por debajo de su presupuesto inicial (570.913 pasajeros), pero por encima de su previsión de cierre (184.173 pasajeros). Estas cifras, muy alejadas de los datos previos a 2018, ponen de manifiesto las circunstancias excepcionales derivadas no solo de la pandemia sino también de la crisis diplomática con Marruecos que han derivado en una merma de los tráficos.

Las previsiones para 2022 y siguientes se plantearon inicialmente bajo la premisa de cierre de fronteras con Marruecos y ausencia de Operación Paso del Estrecho (OPE en adelante) a través de los puertos españoles. En una reunión interna y preparatoria del plan de empresa, Puertos del Estado solicitó una revisión de las estimaciones, en vista de que en el mes de mayo se acordaba por ambos gobiernos la reanudación de la OPE en 2022, tras dos años de suspensión. La revisión alcanzaría únicamente al tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje (similar al menos al presupuesto 2022), no así al de mercancías, al no haber previsión de que el Gobierno de Marruecos permitiera restablecer el llamado comercio atípico, ni preverse una mejora en el resto de los tráficos.

Con todo ello, la previsión de cierre 2022 del tráfico de mercancías por forma de presentación (602 miles Tm) se sitúa por debajo de su presupuesto inicial (757 miles de Tm), con bajadas esperadas en todos los segmentos y se plantea un crecimiento promedio anual para el periodo 2022-2026 del 7,6%, sin alcanzar en 2026 las cifras previas a 2018.

En cuanto al tráfico de pasajeros, tras la mencionada revisión, la previsión de cierre 2022 de los pasajeros de línea regular (462 miles) se estimó por parte de la Autoridad Portuaria de Melilla similar al presupuesto, bajo la premisa de una modesta recuperación derivada de una OPE con mucha incertidumbre, provocada por los requisitos exigidos por Marruecos para pasar la frontera, lo que podría derivar en una búsqueda por parte de los marroquíes de otras alternativas al Puerto de Melilla para entrar al país vecino. Por la misma razón, el tráfico de vehículos en régimen de pasaje se estimó para 2022 (92.000 vehículos) igual a su presupuesto.

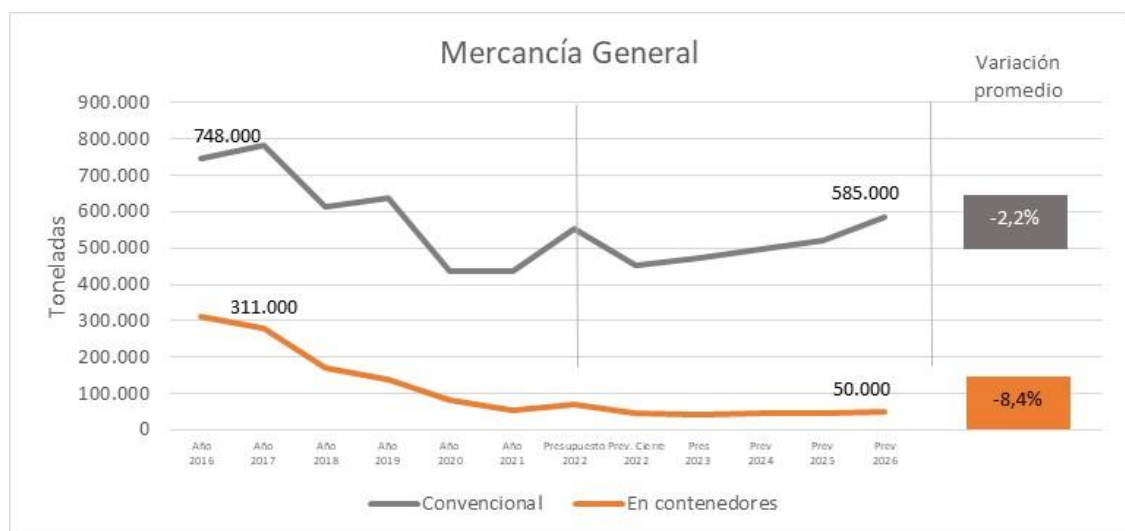
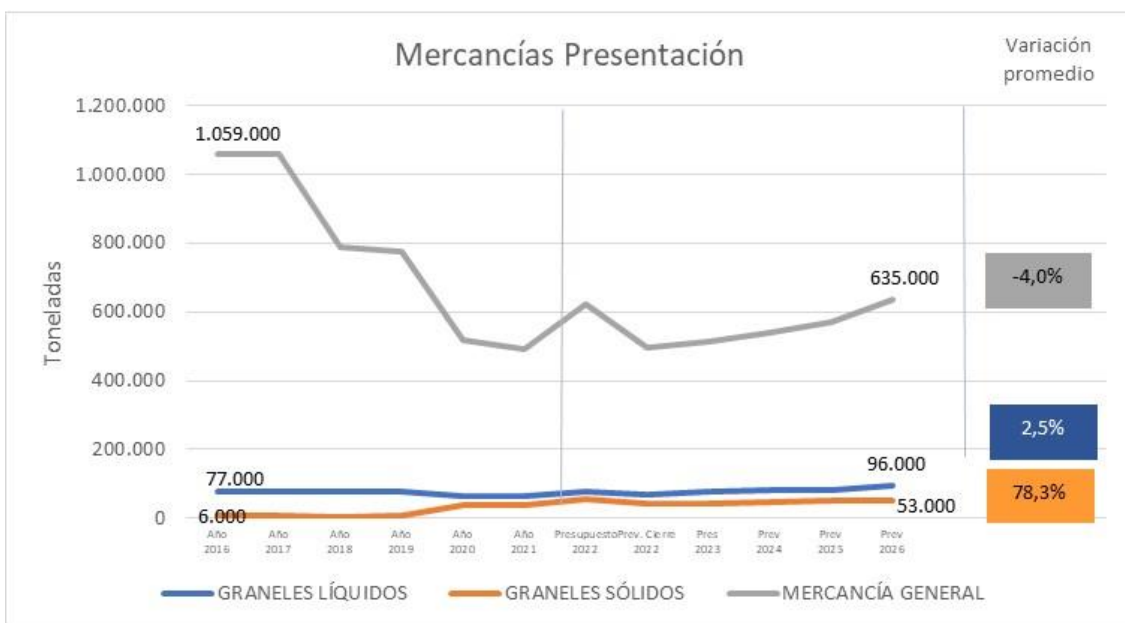
En este sentido la Autoridad Portuaria manifestó que, a pesar de la apertura de fronteras, la OPE se estaba desarrollando de forma tímida, condicionada por los requisitos administrativos impuestos en la frontera de Marruecos como sellado de pasaportes, inspección de vehículos, etc, que derivaban en unos tiempos muy dilatados para cruzar la frontera (entre 11 y 12 horas). Además, se estaban produciendo sustracciones de enseres personales de los pasajeros por las autoridades marroquíes alegando que se trataba de una importación de mercancías, todo lo cual estaba desalentando la entrada a través del Puerto de Melilla. Asimismo, recordó que la competencia ejercida por el avión se había incrementado como consecuencia de un cambio de hábitos tras la pandemia, que se reflejan en la frecuencia de vuelos con Málaga y un precio del billete de avión más barato que el del ferry.

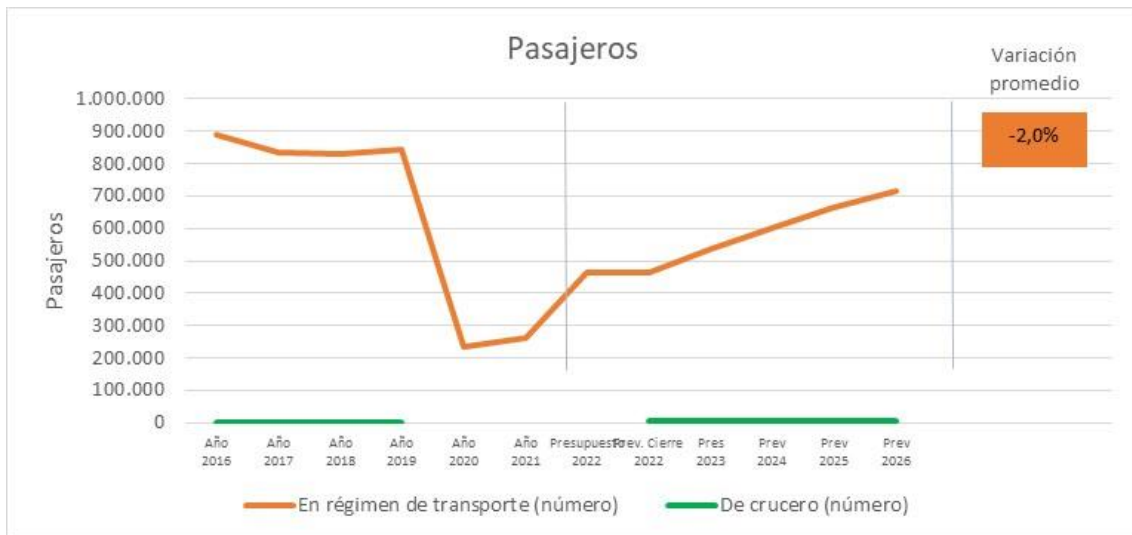
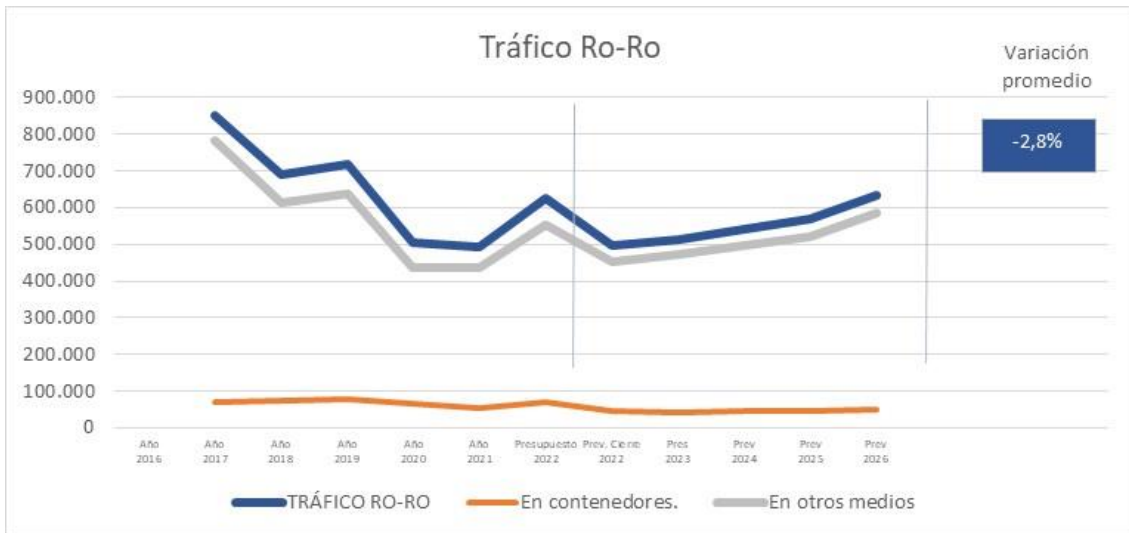
A pesar de lo indicado en el párrafo anterior, durante los meses de verano se constataba que, si bien la OPE no se estaba desarrollando al mismo ritmo que en la etapa prepandemia y crisis diplomática, las estimaciones realizadas en el plan de empresa quedarían cortas con toda probabilidad en cuanto a volumen de pasajeros y vehículos, no así en lo relativo al tráfico de mercancías.

A la fecha de redacción de este documento, a la vista de los datos de cierre de 2022 se constata que tanto el tráfico de pasajeros de línea regular como de vehículos en régimen de pasaje se ha comportado mejor de lo previsto en el plan de empresa, con 634,4 miles de pasajeros y cerca de 135 miles de vehículos, aunque muy alejado de las cifras de 2018 y anteriores. Sin embargo, las previsiones para el tráfico de mercancías por forma de presentación se cumplen al cerrar 2022 con 565 miles de toneladas.

A la vista de estos datos, en el plan de empresa 2024 se realizará una revisión de las previsiones.

A continuación, se adjuntan las gráficas de los distintos tráficos más representativos con su evolución histórica desde el año 2016, en las se aprecia claramente el descenso en los tráficos tras la pandemia y crisis diplomática con Marruecos.





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 2022-2026, 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 y los planos de la programación de inversiones.

La ejecución del plan de inversiones correspondiente al año 2021 ha sido del 34% respecto del presupuesto aprobado y del 31% respecto de la previsión de cierre 2021 recogida en el Plan de Empresa 2022, tal como se refleja en el cuadro siguiente. Este bajo cumplimiento está asociado a retrasos en los capítulos *Rehabilitaciones y Remodelaciones, Instalaciones de Seguridad y Protección, Actuaciones de sostenibilidad ambiental e Inversiones Genéricas y Menores* (Mejora accesibilidad, Otras inversiones, principalmente).

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2021 En devengos

INVERSIONES DEVENGOS	Miles €	% Ejecución
Presupuesto 2021	2.437	33,9%
Previsión de cierre 2021	2.651	31,1%
Cierre 2021	825	

En lo que respecta a la programación para el periodo 2022-2026, se recoge en el siguiente cuadro el esfuerzo inversor previsto y su comparación con el periodo común del plan de empresa anterior, destacando un incremento del volumen de inversión en el plan de empresa 2023.

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

INVERSIONES DEVENGOS	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2025- 2022
Plan de Empresa 2022	2.651	4.640	9.253	8.548	4.448		26.889
Plan de Empresa 2023	825	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299	30.224
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022		-839	-3.942	1.552	6.564		3.335

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

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

INVERSIONES PAGOS	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Acumulado 2025- 2022
Plan de Empresa 2022	2.375	4.513	8.483	8.666	5.130		26.792
Plan de Empresa 2023	1.020	1.265	5.321	9.421	10.379	6.747	26.386
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022		-3.248	-3.162	755	5.249		-406

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

A continuación, se recogen las principales inversiones y los aspectos tratados en la reunión de plan de empresa:

- **ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS**

Este capítulo recoge la línea de inversión *Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras* con un presupuesto de 13.480 miles de € y su *Proyecto* con un presupuesto de 300 miles de €.

En cuanto a la infraestructura, y sin perjuicio del estudio de soluciones, la Autoridad Portuaria prevé con esta actuación la ejecución de un muelle de 480 metros aproximadamente, compuesto por una alineación de atraque de 400 m. aproximadamente y 11,00 m. de calado y un ancho de muelle de 17,00 m., que permitirá el atraque en ambos lados del muelle y un acceso para servicio desde las instalaciones portuarias existentes. Esta actuación está condicionada a la obtención de orígenes externos a la Autoridad Portuaria y a la tramitación de la correspondiente concesión.

En cuanto al Proyecto del Atraque, el objeto es la redacción de un proyecto constructivo que comprenda los trabajos de campo necesarios para el diseño de la infraestructura portuaria. A este respecto la Autoridad Portuaria planteó una discrepancia relacionada con el importe de la actuación, que debía estar, a su juicio, entorno a los 450 miles de euros. La Autoridad Portuaria expuso que el importe dedicado al proyecto sería correcto, en torno a los 150 mil euros, pero consideraba que el importe previsto para la contratación de medios marítimos con objeto de realizar la campaña de estudios geotécnicos era insuficiente. Se acordó que el CEDEX mediara en la determinación del importe. Puertos del Estado solicitó a través del laboratorio de Geotecnia del CEDEX diversas ofertas para la realización de la campaña geotécnica asociada al proyecto de atraque de grandes esloras. De entre las recibidas se consideraba por Puertos del Estado como más razonable la suministrada por la empresa Sergeycó, con un presupuesto de 112 miles de €, mientras que el CEDEX había presentado otra oferta con plataforma de patas que elevaba el presupuesto a 168 miles de €, por lo que, para Puertos del Estado, la partida de 300 miles para todo el proyecto cubría todos los gastos. La Autoridad Portuaria manifestó no estar de acuerdo con dicha valoración, pero asumió el importe.

- **DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES**

Las dos principales actuaciones son la *Pavimentación Dársena de Embarcaciones Menores* con un presupuesto de 1,1 millones de € y la *Ampliación Muelle Sur y nuevo foso de Travelift* con un presupuesto de 2 millones de €.

Respecto de la segunda, tiene por objeto la ampliación del Muelle Sur para dar cobertura a la demanda de superficie de reparación e hibernación junto con el interés de posibles concesionarios en la Marina Seca. Esta actuación está condicionada a la aparición de un operador.

De otro lado, en cuanto a la actuación *Dotación nuevos pantalanes para embarcaciones*, se acordó por ambas partes adelantar la anualidad a 2023 y elevar su importe hasta los 600 miles de € a resultas de que el temporal del mes de abril de 2022 había provocado la pérdida de varios atraques en la dársena de embarcaciones deportivas.

- **ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR**

Inicialmente este capítulo recogía las siguientes actuaciones, por un importe total de 614 miles de €: *Inversiones en eficiencia energética y agua; Conexión eléctrica para vehículos; Cold Ironing; Vehículos eléctricos.*

La Autoridad Portuaria indicó que, aunque no se cuestionaba la realización de las anteriores actuaciones existían dudas sobre el cumplimiento de los requisitos del mecanismo de los fondos MRR, al entender que son muy *exigentes* y que con la actual dotación de personal que tiene la Autoridad Portuaria había dudas para poder acometerlos, planteando, por tanto, una renuncia a los mismos. Puertos del Estado, a la vista de la situación financiera en la que se encuentra la Autoridad Portuaria, que además ha necesitado de cantidades adicionales de FCI por situaciones económicas excepcionales, en detrimento de otras Autoridades Portuarias, expresó su desacuerdo a renunciar a estos fondos e instó a la Autoridad Portuaria a reducir o concentrar las líneas de inversión de este capítulo con el fin de disminuir la carga administrativa de la tramitación de los fondos y se pudo a disposición de la Autoridad Portuaria en lo que fuera necesario.

La Autoridad Portuaria planteó la posibilidad de modificar el contrato de conexión eléctrica para vehículos sin MRR (con un importe total de inversión de 415 m€) al no ser necesario disponer de tantas plazas de recarga y asignar esos fondos a otro proyecto para disponer de placas fotovoltaicas, incluyendo esta nueva actuación en el capítulo de Sostenibilidad Ambiental y energía con MRR.

Por tanto, se acordó por ambas partes dejar en el capítulo de Actuaciones en materia de sostenibilidad ambiental y energía con MRR la actuación de *Cold Ironing* e incluir la de *Generación de Placas Fotovoltaicas* por importe de 0,4 miles de € y anualidad para 2022 y trasladar el resto de las actuaciones al capítulo de Sostenibilidad ambiental y energía sin MRR.

De otro lado, en relación con las actuaciones de sostenibilidad ambiental, el pasado 14 de julio, la Comisión Europea anunció una serie de medidas, englobadas en el Paquete “Fit for 55”, para alinear la legislación europea con el aumento de su ambición climática y los objetivos asociados: alcanzar la neutralidad de emisiones a 2050, y reducirlas en al menos un 55% para 2030.

Las emisiones de gases contaminantes generadas por los buques constituyen una de las principales causas de contaminación del aire, y este problema cobra especial relevancia en las áreas portuarias. Una posibilidad para reducir este impacto y contribuir al cumplimiento de las regulaciones cada vez más estrictas en cuanto a las emisiones contaminantes del tráfico marítimo es el uso de la tecnología OPS (Onshore Power Supply), también conocida como “Shore Power”, “Cold Ironing”, “Alternative Maritime Power” (AMP) o “Shoreside Electricity” (SEE).

Esta técnica consiste en la conexión a la red general eléctrica de los buques atracados en puerto, constituyendo así una alternativa a la quema de combustible por los motores auxiliares de los buques, que de otra manera utilizarían para generar la energía requerida para satisfacer sus distintas necesidades de a bordo. Esto supondrá minimizar las emisiones de gases contaminantes, ya que la energía eléctrica suministrada debería contar con certificación de origen renovable. Asimismo, la implementación de sistemas OPS en el puerto permitirá una reducción significativa del ruido producido por dichos motores.

La electrificación y mejora de las infraestructuras de los puertos se considera fundamental para el correcto desarrollo de la transición ecológica. De hecho, y de acuerdo con la política energética de la UE, los puertos marítimos de la RTE-T cuyo promedio anual de escalas en los tres últimos años, cumpla los siguientes mínimos:

- para buques portacontenedores > 5 000 GT, superior a cincuenta escalas;

- para buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de alta velocidad > 5 000 GT, superior a cuarenta escalas;
- para buques distintos de los buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de alta velocidad > 5 000 GT, superior a veinticinco escalas;

estarán obligados a garantizar una potencia disponible en puerto suficiente para satisfacer al menos el 90 % de cada una de estas demandas respectivamente, por lo que estas infraestructuras de suministro eléctrico a buques deberán estar disponibles a más tardar el 1 de enero de 2030

Esta infraestructura es necesaria para el tráfico de ferrys en el caso del puerto de Melilla.

A este respecto la Autoridad Portuaria comentó que existe una estación de transformación y conexión eléctrica de baja tensión para ferrys a raíz de un proyecto impulsado con el Puerto de Motril. Asimismo, la Autoridad Portuaria ha solicitado a las dos navieras que operan ferrys en el puerto (Armas-Transmediterránea y Balearia) información sobre los buques que están operando en el puerto para realizar un estudio de necesidades de energía eléctrica, de forma que todos los buques que operan tengan disponibilidad de conexión eléctrica.

Puertos del Estado comentó al respecto que estas actuaciones de conexión eléctrica podrían ser receptoras de fondos MRR a la vista de una posible reprogramación de estos en 2023. Asimismo, ambas partes comentaron la problemática derivada de la necesidad de convertir el servicio comercial de suministro eléctrico a buques a servicio portuario

En lo que se refiere a la inversión ajena, en el anexo IV de este documento se recoge igualmente un cuadro resumen con la estimación de actuaciones. En el año 2023 el importe estimado de inversión ajena es de 271 miles de € con dos actuaciones: Punto de inspección Fronterizo y Centro lúdico deportivo. De esta forma el porcentaje de inversión ajena / inversión pública para 2023 es de un 5,10%, porcentaje inferior al de años precedentes y posteriores a 2023.

2. CONECTIVIDAD MARITIMO TERRESTRE

En el Anexo IV de este documento de Plan de Empresa 2023 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 2022-2026.

En el anexo V se incorporan los cuadros correspondientes a la programación económico - financiera 2022-2026 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

El presupuesto presentado en este plan de empresa prevé un resultado de explotación negativo para todo el horizonte temporal como consecuencia de la caída de tráficos ya comentada y la subida prevista de los gastos, excepto el ejercicio 2022 que arrojará previsiblemente un resultado positivo como consecuencia de la aportación del Fondo de Compensación Interportuario (dentro del epígrafe Otros ingresos de explotación), tal como se recoge en el siguiente cuadro.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN 2021- 2026
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
Importe neto de la cifra de negocios	5.834	7.448	6.831	7.570	8.290	8.549	8.740
Otros ingresos de explotación	4.596	8.856	9.701	4.687	2.931	2.931	2.931
Gastos de personal	-5.264	-5.880	-6.315	-6.547	-6.503	-6.634	-6.768
Otros gastos de explotación	-2.284	-3.352	-4.677	-4.751	-2.750	-2.765	-2.770
Amortizaciones	-5.743	-5.986	-5.746	-5.757	-5.545	-5.211	-4.986
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.761	1.826	1.757	1.755	1.704	1.652	1.451
Exceso de provisiones	4	0	0	0	0	0	0
Deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado	-88	0	0	0	0	0	0
Otros resultados	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	-1.185	2.911	1.551	-3.043	-1.873	-1.478	-1.402

Del lado de los ingresos, el importe neto de la cifra de negocios espera un crecimiento promedio anual para el periodo 2022-2026 del 7,0%, observándose una recuperación a partir de 2022 tras la abrupta caída de ingresos de 2020 y 2021, pero sin llegar a alcanzar los niveles previos al año 2018. Este crecimiento esperado para el periodo 2022-2026 se apoya en los ingresos asociados a concesiones y autorizaciones (tasa de ocupación y actividad) y en las tasas de utilización.

En cuanto a los primeros, de especial importancia por su carácter de ingresos fijos, la tasa de ocupación prevé un crecimiento promedio anual del 6,6% para el periodo de referencia, con un crecimiento importante en 2024, en el que se superan los 2,6 millones de €, que se correlaciona con una subida de los m² concesionados, que alcanzan los 93.025 m², por la concesión prevista del puerto deportivo y la concesión para la construcción del hotel del cargadero de mineral, cuyo proyecto se recoge en el cuadro de inversión ajena. Para 2025 y 2026 tanto los ingresos como la superficie en concesión se mantienen constantes. Como consecuencia, el ingreso medio por m² concesionado experimenta un aumento destacable en 2024 para alcanzar los 28,09 €/m².

En el siguiente cuadro se muestra un resumen de los datos analizados en el párrafo anterior.

INGRESOS DERIVADOS DE CONCESIONES 2021- 2026
(en miles de euros)

CONCEPTO	Cierre Año 2021	Presupuesto 2022	Prev. Cierre 2022	Presupuesto 2023	Previsión 2024	Previsión 2025	Previsión 2026
Tasa de ocupación	1.978	2.077	2.065	2.114	2.613	2.613	2.613
Tasa de actividad	680	995	839	937	1.100	1.106	1.115
TOTAL ANUAL	2.658	3.071	2.904	3.051	3.713	3.719	3.728
Variación promedio 2022- 2026							7,1%
% Tasa ocupación y actividad sobre INCN	46%	41%	43%	40%	45%	44%	43%
m2 concesionados	77.580	88.121	78.955	79.125	93.025	93.025	93.025
Variación promedio 2022- 2026							4,5%
Tasa ocupación/m2 concesión (€/m2)	25,50	23,56	26,15	26,72	28,09	28,09	28,09
Variación promedio 2022- 2026							1,8%

En cuanto a las tasas de utilización, tras la caída de los años 2020 y 2021, el año 2022 muestra el inicio de la recuperación de estos ingresos vinculados a los tráficos portuarios, con una tasa de crecimiento promedio anual del 9,5% para todo el periodo 2022-2026, hasta superar previsiblemente los 3,9 millones de € en 2026, cifra sin embargo muy inferior a la previa a 2018.

En la previsión de cierre 2022 destaca la recuperación de los ingresos procedentes de la tasa del pasaje por la reanudación de la OPE tal como se ha comentado en el apartado relativo a las previsiones de tráfico. Al mismo tiempo, los menores ingresos previstos en la tasa del buque y de la mercancía son consecuencia de la bonificación a estas tasas establecida en el *Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania*. Este Real Decreto-Ley adoptó como medida compensatoria y transitoria una rebaja de las tasas portuarias del buque (T-1) y de la mercancía (T-3) en líneas marítimas de conexión entre la península y los puertos extrapeninsulares de titularidad estatal situados en Ceuta, Melilla, Canarias y Baleares, al ser elementos claves para garantizar la seguridad en la cadena de suministro a la población y al tejido económico general en los respectivos territorios, con el objetivo de mejorar las condiciones de explotación de dichas líneas, coadyuvando a soportar el incremento de costes que las mismas han venido sufriendo. Del mismo modo, se ha recogido en la partida subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio, la compensación de la bonificación a dichas tasas establecida en el mencionado artículo 23, a través del crédito extraordinario en la aplicación 17.20.451N.445 conforme a lo establecido en el artículo 47 de la Ley 22/2021, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2022. En el caso de la Autoridad Portuaria de Melilla este importe ha ascendido a 235 miles de €.

De esta forma, el epígrafe subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio recoge para 2022 el importe de la compensación a las bonificaciones comentadas en el párrafo anterior. Del mismo modo, recoge una partida de 700 miles de € para 2022 y 2023 respectivamente correspondiente a unos fondos otorgados por Ciudad Autónoma de Melilla para la financiación de varios estudios generales previstos realizar por la Autoridad Portuaria.

Por último, el Comité de Distribución del Fondo de Compensación Interportuario acordó, en su sesión de 14 de octubre de 2021 para atender la situación económica excepcional de la Autoridad Portuaria de Melilla vinculada tanto a los problemas fronterizos comentados como al empeoramiento general de la situación por la crisis del COVID-19, la disposición inicial de 8.444 miles de € para la anualidad 2022. Una vez actualizado el cálculo de la disposición para

compensar las pérdidas de 2022 respecto del promedio de ingresos de los ejercicios 2015-2019, así como la pérdida de 2021 no recuperada en ese ejercicio, el importe final acordado de la disposición por situaciones económicas excepcionales del art. 159.b)5 del TRLPEMM ha ascendido a 8.288 miles de €. Del mismo modo la propuesta inicial acordada para 2023 por el mismo concepto ha ascendido a 2.558 miles de €, quedando así reflejado en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En relación con las previsiones conservadoras tanto de tráficos como de ingresos, Puertos del Estado advirtió que estas asignaciones del Fondo de Compensación Interportuario eran provisionales y dependerían del cierre definitivo del ejercicio en curso 2022. El presidente de la Autoridad Portuaria entendía que era preferible ser receptor de la totalidad de fondos prevista y en caso de tener que ser regularizado ya lo sería en el siguiente ejercicio.

Del lado de los gastos, el año 2021 se ajusta a su presupuesto aprobado en todos los conceptos: gastos de personal, otros gastos de explotación y amortizaciones del inmovilizado, no así la previsión de cierre 2022 que incumple el presupuesto aprobado de gastos de personal y otros gastos de explotación.

En cuanto a los gastos de personal el incumplimiento presupuestario se debe a la culminación de nuevas contrataciones previstas inicialmente.

Respecto de los otros gastos de explotación, Puertos del Estado mostró su preocupación por el incremento de estos en 2022 respecto de ejercicios anteriores, situándose además por encima de su presupuesto aprobado, incremento que se mantiene en 2023 y que corresponde a las partidas de reparaciones y conservación, suministros y consumos y servicios de profesionales independientes.

La Autoridad portuaria con posterioridad a la celebración de las reuniones de plan de empresa indicó que si bien, las cifras de la previsión de cierre 2022 eran superiores a las inicialmente presupuestadas en Gastos de Personal y otros Gastos de Explotación, las cifras finales de cierre real 2022, estuvieron por debajo de las presupuestadas en ambos casos. Los Gastos de Personal Cerraron en 5.701 miles de euros, esto es un 97% de la cifra inicialmente presupuestada para 2022. En relación con los Otros Gastos de Explotación, éstos cerraron en 2.902 miles de euros, es decir un 87% respecto de la cifra presupuestada. La razón de que no se alcanzaran las cifras de previsión de cierre, en los dos casos, es que no se llegaron a culminar las contrataciones consideradas.

Los gastos de reparaciones y conservación se incrementan de forma significativa en 2022 respecto de los años anteriores, manteniéndose durante todo el horizonte de este plan de empresa en niveles similares a los 2022. Ante la preocupación manifestada por Puertos del Estado a consecuencia de dicho incremento y su sostenimiento en el tiempo, la Autoridad Portuaria manifestó que en el año 2022 se habían realizado muchas actuaciones de mantenimiento ante el déficit acumulado en ejercicios anteriores, al tiempo que su sostenimiento en el tiempo era fruto de un plan de mantenimiento integral de infraestructuras de hormigón en el que estaban trabajando y para el que se esperaba tener un primer borrador a finales de 2022. En concreto en el año 2022 destacaban los trabajos realizados en las cámaras de circuito cerrado de televisión, en equipos de climatización, etc. Puertos del Estado solicitó un desglose de los gastos de reparaciones de 2022, así como una copia del plan de mantenimiento

de infraestructuras una vez se haya concluido por la Autoridad Portuaria. En cuadro adjunto se muestra el detalle de gastos enviado por la Autoridad Portuaria para el ejercicio 2022

1.REPARACIONES Y CONSERVACION	868.340,00
REPARACIONES Y CONSERVACION	120.000,00
MANTEN.PREV.TERMINAL	0,00
MANTEN.APLICAC.INFORMATICAS	38.000,00
MANTEN.EQUIPO INTERNO	6.000,00
CONSUMIBLES INFORMATICA	9.000,00
MANTEN.SEÑALES MARITIMAS	12.000,00
ELECTRICIDAD	65.000,00
FONTANERIA	15.000,00
OBRAS	75.000,00
CARPINTERIA	6.000,00
PINTURA	4.000,00
JARDINERIA	30.000,00
INSTALAC.GENERALES	36.500,00
ESCALERA MEC.Y ASCENS.(CTO)	8.000,00
CARRETILLAS ELVADORAS	13.500,00
GRUAS PORTICOS	37.500,00
PASARELA VIAJEROS	0,00
BASCULA	4.840,00
TRAVELIFT Y GRUA DEPORTIVA	10.000,00
PARQUE VEHICULOS	6.000,00
MANTEN.GRAL.MAQUINARIA	20.000,00
MAQUINARIA AUXILIAR	0,00
GASTOS GENERALES TALLER	12.000,00
MANTEN.INSTALAC.(METAL)	19.000,00
MANTEN.CAMARAS VIGILANCIA	145.000,00
MANTEN.CAJERO P.D.	7.500,00
MANTEN.EXTINTORES	20.000,00
MANTEN.ELECT.EXTERNO	0,00
MANTEN.RAYOS X (CTO)	0,00
MANTEN.ELEC.C.TRANSF.(CTO)	42.000,00
MANTEN.ELECT.EXTERNO (CTO)	0,00
MANTEN.JARDINES (CTO)	0,00
INSTALAC.GRALES (CTO)	25.000,00
EQUIPOS DE PROTECCIÓN	17.000,00
MANTEN.AIRE ACONDICIONADO (CTO)	42.000,00
GASTOS GENERALES UTILLAJE	2.500,00
MANTEN.DETECCIÓN INCENDIO	0,00
MANTEN.MEDIOS MEDIOAMB.	20.000,00
REPARAC.Y CONSERV.NEREIDAS	0,00
REPARAC.Y CONSERV.PLATEMES	0,00
REPARACIÓN DAÑOS SISMO ENERO 2016	0,00
REPARACIONES Y CONSERVACIÓN GNL HIVE	0,00
REPARAC.Y CONSERV.LIFE PATELLA	0,00
REPARAC.Y CONSERV.PREDCORIA	0,00

En cuanto a los suministros y consumos, el incumplimiento presupuestario en 2022 es derivado de la subida de los precios de la energía eléctrica comentada en la introducción de este documento. A este respecto, Puertos del Estado indicó que preveía solicitar una modificación presupuestaria al MITMA en esta partida con el fin de disponer de crédito suficiente para hacer frente a la subida de los precios de la electricidad. Dicha modificación presupuestaria finalmente no se ha solicitado al MITMA, en su lugar el Consejo Rector de Puertos del Estado aprobó en su sesión de 23 de noviembre de 2022, apoyado en retrasos en la ejecución del proyecto “Puertos 4.0”, una reducción en el presupuesto de explotación actualizado 2022 de Puertos del Estado, en una cuantía suficiente para absorber el incremento de gastos de energía de las Autoridades Portuarias.

En cuanto a los gastos de servicios de profesionales independientes la Autoridad Portuaria manifestó que los elevados importes previstos para 2022 y 2023 recogían la realización de varios estudios por importe total de 1,4 millones de € que serían financiados por la Ciudad Autónoma (700 miles de € cada año) cuyo ingreso se ha recogido como subvención a la explotación tal como se ha señalado anteriormente. Asimismo, la Autoridad Portuaria aclaró que en caso de que no recibir tal financiación los citados estudios no se realizarían. Al margen de lo anterior se incluyen en esta partida gastos de profesionales independientes relacionados con una consultoría para la implementación de un Sistema de Control Interno, servicio de mantenimiento de instalaciones subacuáticas, soporte y mantenimiento informático, externalización del servicio de recursos humanos, entre otras.

PRESUPUESTO DE CAPITAL

Se destaca la difícil situación Económico-Financiera de la Autoridad Portuaria de Melilla, con una generación de recursos propios negativa en todo el horizonte presupuestario, acorde con los resultados previstos, entre otros, por la pérdida de tráficos, con la que no puede hacer frente al esfuerzo inversor previsto y la devolución de los préstamos suscritos, todo ello, al margen de las subvenciones consignadas que condicionan la ejecución de la actuación *Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras*, ya comentada en el apartado correspondiente a la programación de inversiones.

Junto con la pérdida de tráficos por la pandemia y la crisis diplomática con Marruecos esta Autoridad Portuaria, al igual que la de Ceuta, presenta una serie de disfuncionalidades que han ido creciendo a lo largo de los años y que explican igualmente las tensiones financieras que sufre. Entre ellas destaca una estructura de ingresos limitada y condicionada, por un lado, por la dificultad, si no imposibilidad de captar nuevos tráficos, más allá de los estrictamente relacionados con la conectividad y suministro a la Ciudad Autónoma fruto de su limitación de espacio, y por otro, la aplicación de bonificaciones a las tasas impuesta por el TRLPMM con el fin de coadyuvar al desarrollo económico y social de la Ciudad Autónoma, que si bien se compensan parcialmente con el FCI, este no cubre el importe total bonificado. Al mismo tiempo, del lado de los gastos destaca el elevado porcentaje de costes fijos, así como una serie de gastos sobrevenidos, más vinculados al control de fronteras que estrictamente a la actividad portuaria.

Bajo este escenario y en tanto se buscaba una solución al problema estructural generado, el Comité de Distribución del FCI acordó la disposición de cantidades adicionales en 2022 y 2023 con el fin de compensar la pérdida de ingresos que desde 2020 se ha venido agravando por la crisis sanitaria y el cierre de fronteras con Marruecos, tal como se ha comentado, aportaciones imposibles de mantener en el tiempo por las características de funcionamiento y finalidad de este Fondo, al margen de que el problema estructural de estas Autoridades Portuarias no debe ser asumido por el resto del Sistema Portuario.

Asimismo, para hacer frente a las necesidades financieras derivadas de este plan de empresa se ha consignado en el presupuesto de la Autoridad Portuaria la disposición de nuevos préstamos para 2024 y 2025 por un importe total de 10 millones de €.

En el siguiente cuadro se muestra un resumen del nuevo endeudamiento planteado en el horizonte de este plan de empresa, así como del saldo de balance las deudas con entidades de crédito y con empresas del grupo y asociadas tanto a largo como a corto plazo.

ENDEUDAMIENTO 2021- 2026
(en miles de euros)

NUEVO ENDEUDAMIENTO A L/P(*)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2022/2025
PLAN EMPRESA 2022	0	6.700	0	0	0	0	6.700
PLAN EMPRESA 2023	1	0	0	6.029	4.000	0	10.029
DIFERENCIAS							
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022		-6.700	0	6.029	4.000		3.329

(*) 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)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PLAN EMPRESA 2022	8.186	13.005	11.120	9.231	7.347	
PLAN EMPRESA 2023	8.162	6.793	5.424	10.084	12.215	10.346
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022	-24	-6.212	-5.696	853	4.868	

(*) 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)	2021	2022	2023	2024	2025	2026
PLAN EMPRESA 2022	1.943	2.480	2.484	2.488	2.483	
PLAN EMPRESA 2023	1.422	1.369	1.369	1.369	1.869	1.869
DIFERENCIAS						
Plan Empresa 2023 - Plan Empresa 2022	-521	-1.111	-1.115	-1.119	-614	

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

No obstante, dicho endeudamiento con un alto grado de probabilidad, no se materializará pues desde Puertos del Estado se ha estado trabajando con el MITMA para llevar a cabo alguna acción que permitiera resolver la delicada situación Económico-Financiera en la que se encuentran tanto la Autoridad Portuaria de Melilla como la de Ceuta.

Como resultado de este trabajo y con posterioridad al plan de empresa, se ha habilitado con horizonte 2023-2026 un mecanismo extraordinario que garantice la viabilidad del Puerto de Melilla. El Consejo de Ministros de 18 de octubre de 2022 aprobó el Plan Integral de Desarrollo Socioeconómico de la ciudad de Melilla, en el que se prevé la medida *Nuevo Marco Institucional y Financiero para el Puerto de Melilla, que incluye un cambio en la ley de Puertos (no adoptado aún a la firma de este documento)*, y transferencias de capital con cargo a la partida de los Presupuestos Generales del Estado. El importe previsto es de 2 millones de € para 2023 y 4,250 millones anuales para 2024-2026. Es decir, un importe total previsto de 14,750 millones de €.

Adicionalmente se contempla otra medida denominada Impulso de la competitividad del puerto de Melilla, que lleva aparejadas inversiones con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, por importe de 15.258.527 euros, en periodo 2023-2030.

El importe de estas transferencias de capital no se ha reflejado en el presupuesto de este plan de empresa por no tener constancia de estas en la fecha de su celebración.

A la vista de lo anterior, en el plan de empresa 2024 se analizará de nuevo el escenario en el que se mueve la Autoridad Portuaria en relación con sus futuros tráficos y generación de recursos, teniendo en cuenta igualmente los fondos asignados con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y realizando las correspondientes estimaciones a largo plazo, que no se incluyen en este plan de empresa al no haber tenido en cuenta en el horizonte 2023-2026 las transferencias de capital con cargo a los PGE 2023, por no disponer de la información durante la celebración del plan de empresa.

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 2023.

EVOLUCIÓN EBITDA Y CASH FLOW 2021- 2026
(en miles de euros)

INDICADOR	2021	2022	2023	2024	2025	2026
EBITDA	2.886	5.540	959	1.968	2.081	2.132
CASH FLOW	-1.657	-3.204	-3.003	-943	-838	-785

2. COEFICIENTES CORRECTORES Y RENTABILIDAD.

Los coeficientes correctores a las tasas del buque, pasaje y mercancía propuestos para 2023 son los mismos que los aprobados ya en la Ley de PGE-2022, así y en cumplimiento del artículo 166 del TRLPEMM, los coeficientes correctores a aplicar por la Autoridad Portuaria de Melilla en 2023 a las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía son los siguientes:

COEFICIENTES CORRECTORES - PLAN DE EMPRESA 2023

	2019	2020	2021	2022	2023
Coefficiente corrector Tasa del buque	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
Coefficiente corrector Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Rentabilidad media ajusta 3 últimos ejercicios					-5,24%

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 2023, 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 2023, con los datos disponibles en el momento de su estimación, es del **-7,89%**.

Por otro lado, el coeficiente corrector a aplicar a la tarifa fija establecida en el artículo 132.8 del TRLPEMM por el servicio de recepción de desechos de buques se mantiene en 1,30 para el ejercicio 2023 y siguientes

3. BONIFICACIONES.

La Autoridad Portuaria incorporó en su Presupuesto 2021 una estimación de impacto económico de las bonificaciones a las tasas portuarias propuestas para este mismo ejercicio. Una vez cerrado el ejercicio 2021, corresponde recoger el impacto económico real de las bonificaciones a las tasas portuarias, significando que las bonificaciones aplicadas en 2021 correspondieron a las bonificaciones aprobadas en el Ley de Presupuestos Generales de 2021. En el Anexo VI, se incorpora un cuadro que para cada una de las tasas portuarias afectadas para 2021 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 2023.

Se procede también a acordar la propuesta de **Bonificaciones a las tasas portuarias** a aplicar en 2023 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 2023 de la Autoridad Portuaria de Melilla se incorporan los cuadros de Bonificaciones para 2023 (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 2022 son:

BONIFICACIONES DEL ART. 245.3

Se modifica la redacción de la bonificación incluida el año pasado al tráfico de “buques ropax con ~~escalas~~ *estancias* superiores a 24 horas”.

El resto se mantienen igual.

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 acabo 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 2022 y 2023. Además, en las fichas siguientes se ha incorporado la columna “ESTADO 2021”, al objeto de que con su comparación con la de “META 2021”, 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.

A nivel genérico desde Puertos del Estado se realizaron las siguientes observaciones:

- **Conexión eléctrica a buques:** Aplicar la metodología de estimación de necesidades de OPS elaborada por ISDEFE y enviar el formulario Excel completado a Planes de Empresa.
- **Estado de la red eléctrica:** Realizar un diagnóstico de situación de la red eléctrica de puerto que permita evaluar su adecuación para acometer proyectos de OPS, de autoconsumo con volcado a la red, y posible electrificación de actividades portuarias (se propondrá metodología para ello).
- **Proyectos eficiencia y autoconsumo:** Desarrollar proyectos de eficiencia energética y autoconsumo en edificios de la Autoridad Portuaria (Oficinas, Estaciones de Pasajeros, Lonjas, edificios de control, etc.) para poder optar con rapidez a posibles ayudas (se está preparando el plan nacional de eficiencia energética).

La Memoria de Sostenibilidad 2021 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. No obstante, en la reunión de plan de empresa se trasladó a la Autoridad Portuaria que aunque la ficha remitida era correcta no constaba en Puertos del Estado la fecha de aprobación por el consejo de administración aunque constaba el envío del informe de la dirección General de protección civil de fecha 14 de junio de 2021. Se solicitó que se elevara a consejo tal aprobación. En la ficha actualizada la Autoridad portuaria indica como fecha de aprobación en consejo el pasado 13 de enero de 2023.

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. En la actualización del cuadro remitido por la Autoridad Portuaria figura la presentación subida a SECUREPORT de toda la documentación de la nueva revisión del Plan de Protección del Puerto de fecha 8 de marzo de 2023.

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, este Plan de Empresa incluye una serie de indicadores, ya incluidos en el Plan de Empresa 2022, 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. Si que dispone de un plan de renovación y modernización, por ello indican en el cuadro aportado que tiene previsto realizar una renovación de los equipos que pasa del 33% del año 2021 al 66% en el año 2026. También prevé mantener 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 incluyeron en el plan de empresa del año pasado, 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, no existe un foro permanente Puerto Ciudad. Además, la Autoridad Portuaria de Melilla informó que, aunque no existe un estudio de impacto socioeconómico del Puerto, preveían 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 2023 añade los siguientes indicadores relacionados con objetivos de extensión y renovación, inclusividad e igualdad, comunicación, ética y cumplimiento corporativo:

- Indicadores de plantilla media en 2021 y la previsión para 2026.
- % de hombres y mujeres tanto dentro como fuera de convenio. (Tanto el actual como la previsión a 2026)
- 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.

Puertos del Estado agradece 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 TRANSPARENCIA

Puertos del Estado expuso que con motivo de la auditoría realizada por el Tribunal de cuentas y alineado con una de las líneas fundamentales del Marco Estratégico ha introducido en este Plan de Empresa 2023 una ficha en la que se revisa el estado de situación en torno a esta materia. Puertos del Estado agradeció a la Autoridad Portuaria la consignación de la información.

Puertos del Estado indicó en la reunión que la Autoridad Portuaria de Melilla que la información publicada era incompleta y se encontraba dispersa por la web lo que dificultaba su localización.

Se acordó remitir el listado de aspectos que deberían mejorarse:

Incluir un espacio dedicado a la transparencia que recoja la información contemplada en los indicadores, a fin de cumplir con las obligaciones de publicidad activa establecidas en la LTAIBG. Debe cumplimentarse su contenido incluyendo enlaces que redirijan a la información que se encuentra en otros lugares de la web, o bien incluyendo información que no se encuentra recogida en la web.

SECCIÓN 4ª ANALISIS Y PREVISIÓN DE RRHH

A fecha de la reunión -16 de junio de 2022- desde RRHH de Puertos del Estado se informó que, aunque la Oferta de Empleo Público 2022 (OEP) había sido publicada, aún no se había podido completar el análisis por lo que aún no se había realizado el correspondiente reparto.

En cuanto a los temporales, se informó que se encontraba en el momento de celebración de las reuniones de Plan de Empresa, a punto de ser aprobada al haberse ligado a la contratación de efectivos para la Operación Paso del Estrecho, por lo que se estimaba que sería remitida en pocos días.

Así mismo Puertos del Estado indicó brevemente el estado de tramitación en que se encontraba la estabilización del empleo temporal, es decir la conversión de determinadas plazas temporales en plazas fijas (un total de 131 efectivos a nivel nacional).

Tal como se ha puesto de relieve en la introducción a esta memoria dos aspectos esenciales para la modernización de las Autoridades Portuarias y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Marco Estratégico son tanto una ampliación como a la vez, una recalificación del personal de los Organismos Portuarios, a fin de recuperar el terreno perdido y prepararse para el futuro. En este sentido el presidente de Puertos del Estado informó sobre el estado de la difícil negociación con Hacienda.

Además, se informó por parte de Puertos del Estado que se encontraba pendiente de un informe de los servicios jurídicos de Puertos del Estado para comunicar a las Autoridades Portuarias la posibilidad de materializar el aumento salarial del 2% previsto en los presupuestos generales del Estado como hacen otras entidades y empresas dependientes del grupo MITMA no esperando la autorización formal de la CECIR, dado que existe un mandato legal que establece tal subida.

Así mismo se explicó la situación en que se encontraban las adicionales para lo que se cuenta con la aprobación de la CECIR para un importe solamente de 500.000 euros. El resto del importe se encuentra condicionado a la aplicación de una medida de ahorro bastante importante que supone garantizar la contratación de nuevo personal en un punto de partida salarial tal que permita ir acumulando la cantidad que por otro lado pretende regularizarse al resto de personal. Puertos del Estado informa que deben ser aclarado con la Dirección General de Costes.

El 24 de mayo de 2022 se publicó el Real Decreto 407/2022, por el que se aprueba la oferta de empleo público para el año 2022, publicado en el Boletín Oficial del Estado el día 25 del mismo, asigna en su anexo I, Entes Públicos, personal laboral, un total de **266 plazas** de cupo general a Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

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 que han servido para elaborar su reparto al objeto de equilibrar y objetivar el mismo, procede llevar a cabo la asignación de personal de nuevo ingreso.

Puertos del Estado informa 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:

- Cifra de Negocios: Ratio del importe neto de cifra de negocios por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 40% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Tráfico: Su evaluación asigna hasta un máximo del 25% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Resultados de explotación. Margen de resultados por persona. Su evaluación asigna hasta un máximo del 20% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Ratios por incidencia del pasaje. Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- Configuración Física de la Autoridad Portuaria: Ratios por insularidad, dispersión geográfica de la Autoridad Portuaria, numero de puertos dársenas, puertas, etc... Su evaluación asigna hasta un máximo del 15% de las bajas comunicadas por la Autoridad Portuaria como reposición.
- El resto de las plazas se asignan siguiendo un criterio de reequilibrio determinado por la Presidencia de Puertos del Estado.

En consecuencia, tras dicho análisis relativo a los criterios de tráfico, económicos, tasas de reposición y reequilibrio entre Autoridades Portuarias, se ha procedido a la asignación de **6** 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 2022.

Con posterioridad a la celebración de Plan de Empresa, desde RRHH se indica que sin perjuicio de lo anterior, debe hacerse especial mención a los principios que han de regir los procesos de selección de personal de nuevo ingreso, recogidos en el artículo 50 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011; en su caso, en el artículo 13 del III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias y, en el artículo 55 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 5/2015. Asimismo, dichos procesos de selección deberán ser convocados de conformidad con las bases aprobadas por Función Pública, así como por las directrices de Puertos del Estado remitidas al conjunto de Autoridades Portuarias.

En último lugar, respecto a las plazas que la Autoridad Portuaria quiera destinar a la cobertura de personal fijo de "Fuera de Convenio", deberá observar de la existencia de vacante en la estructura aprobada para esa Autoridad Portuaria y además, que la misma no esté comprometida con reserva de puesto por parte de persona empleada por la misma, así como el respeto a la normativa antes indicada que le sea de aplicación.

Al margen de la OEP de fijos descrita anteriormente, una vez finalizadas las reuniones de planes de empresa y valoradas todas las necesidades, para cubrir las necesidades coyunturales se autoriza una asignación de **6** temporales.

A continuación, se muestra el detalle de la estructura de personal que se traslada desde RRHH de Puertos del Estado

Estructura de personal

Estructura organizativa autorizada y efectivos de fuera de convenio (cierre y previsiones)				
	Cierre 31/12/2021		Previsión Cierre 31/12/2022	
	Estructura	Efectivos	Estructura	Efectivos
Altos Cargos				
Presidencia y Dirección	2	2	2	1
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	6	7	7
Jefaturas de Unidad	2	2	2	2
Secretarías FC	1	1	1	1
Subtotal F.C.	14	12	14	13
TOTAL ALTOS CARGOS+F.C.	16	14	16	14

Desglose plantilla			
Efectivos reales		Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
Altos Cargos		2	1
Fijos	Fuera convenio	12	13
	De convenio	60	59
TOTALES FIJOS		74	73
Temporales de oferta de empleo público	Fuera convenio		
	De convenio	8	9
Otros Temporales (1)	Fuera convenio	1	1
	De convenio	14	16
TOTALES TEMPORALES		23	26
		Cierre 2021	Previsión cierre 2022
Relevado con cargo a OEP (25% jornada) (2)	Fuera convenio		
	De convenio	0,50	0,25

Plantilla a efectos presupuestarios				
Plan de Empresa 2023	Cierre 2021	Previsión cierre 2022	Proyecto presupuesto 2023	2024
Plantilla total	97	99	98	104
Plantilla media	97,00	99,00	98,00	104,00

Nº de efectivos de personal incluido en convenio (cierre y previsiones)			
		Cierre (3) 31/12/2021	Previsión Cierre (4) 31/12/2022
		Grupo II	Banda I Responsables
	Banda II Técnicos	16	17
Grupo III	Banda I Jefes de Equipo	11	10
	Banda II Policía Portuaria, Administrativos y Oficiales	24	23
	Banda III Servicio Soporte	0	0
TOTAL		60	59
Cierre 2020 = 55			
ALTAS		Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO D.C.		10	3
OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO F.C.			
OTRAS ALTAS D.C.			
OTRAS ALTAS F.C.			
TOTAL:		10	3
BAJAS		Cierre 2021	Previsión Cierre 2022
JUBILACIONES D.C.		1	1
JUBILACIONES F.C.			
OTRAS BAJAS D.C.			3
OTRAS BAJAS F.C.			
TOTAL:		1	4
Presup. de masa salarial autorizada para 2021 (€) (5)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	15	818.468,95	188.041,07
D.Convenio (*)	53	1.226.190,16	242.680,84
Presup. Homogeneizado de masa salarial solicitada para 2022 (€) (5) y (6)			
	Efectivos	Básicas	Productividad
F.Convenio	15	840.115,37	173.922,51
D.Convenio (*)	60	1.436.724,70	284.348,88
		IPGE	3,50%

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 2021, 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 2021 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 2021, 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 este Plan de Empresa 2023, 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 (2022/2023). Se incluyen como continuación del Anexo X.

2. RATIOS DE GESTIÓN 2021/2026.

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

Autoridad Portuaria de Melilla		ANÁLISIS DEL ENTORNO				Plan de Empresa 2023	
AMENAZAS				OPORTUNIDADES			
	DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23		DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23
A.1	Consolidación del cierre al paso de mercancías por la frontera con Marruecos.	↓	↓	0.1	Nuevo marco de ayudas europeas.	↑	↔
A.2	Incertidumbre frente a decisiones externas en el tráfico de pasajeros.	↓	↔	0.2	Desempeño destacado en materia de Protección y Seguridad, respecto de alternativas portuarias próximas.	↔	↔
A.3	Competencia: OSP's y evolución oferta aérea.	↓	↓	0.3	Externalización de líneas de negocios de baja rentabilidad.	↓	↓
A.4	Régimen Económico, Fiscal, Aduanero y para-Aduanero, de la ciudad de Melilla carente de actualización.	↓	↓	0.4	Fidelización y captación tráficos (ROPAX, LO-LO)	↓	↓
A.5	COVID-19	↑	↑	0.5	Desarrollo económico del entorno	↓	↔
A.6	Persistencia de la presión por la inmigración ilegal con insuficiencia de dotación de medios humanos y materiales para su contención	↔	↔	0.6	Limitaciones técnicas en el Puerto de Nador	↓	↓
A.7	Amenazas terroristas físicas y digitales	↓	↓	0.7	Reconversión del modelo económico a nuevos tráficos no ligados al comercio con Marruecos	↔	↑

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

ANÁLISIS DE LA EMPRESA

DEBILIDADES				FORTALEZAS			
	DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23		DESCRIPCIÓN	PE 22	PE 23
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 técnico náuticos.	↔	↓	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

FOM/1229/2018, de 7 de noviembre.

ANEXO III. PREVISIONES DE TRÁFICO PORTUARIO

MERCANCIAS CLASIFICADAS POR SU NATURALEZA	Cierre Real 2021	2022		Presupuesto 2023	2024	2025	2026
		Aprobado PE 2022	Previsión Cierre				
GRUPO ENERGÉTICO	66	77	69	79	85	87	101
1.- Petróleo crudo	-	-	-	-	-	-	-
2.- Fueloil	44	45	45	50	53	55	57
3.- Gasoil	13	22	14	17	21	21	22
4.- Gasolina	7	6	7	8	7	7	8
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	-	-	-	-	-	-	10
51.- Biocombustibles	-	1	1	1	1	1	1
GRUPO SIDEROMETALÚRGICO	8	7	8	9	10	11	11
8.- Mineral de hierro	4	3	3	4	4	4	4
10.- Otros minerales y residuos metálicos	-	-	-	-	-	-	-
11.- Chatarras de hierro	-	-	1	1	2	2	2
13.- Productos siderúrgicos	4	4	4	4	4	4	4
36.- Otros productos metalúrgicos	-	-	-	-	-	1	1
GRUPO MINERALES NO METÁLICOS	50	26	51	51	53	56	59
25.- Sal común	1	1	1	1	1	4	4
52.- Otros minerales no metálicos	49	25	50	50	52	52	55
GRUPO ABONOS	-	-	-	-	-	-	-
14.- Fosfatos	-	-	-	-	-	-	-
15.- Potasas	-	-	-	-	-	-	-
16.- Abonos naturales y artificiales	-	-	-	-	-	-	-
GRUPO PRODUCTOS QUÍMICOS	12	17	12	12	13	15	17
17.- Productos químicos	12	17	12	12	13	15	17
GRUPO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	50	68	51	57	62	67	71
5.- Asfalto	-	-	-	-	-	-	-
18.- Cemento y clinker	17	50	18	22	22	22	24
20.- Materiales de construcción elaborados	33	18	33	35	40	45	47
GRUPO AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	109	150	111	119	123	128	142
21.- Cereales y sus harinas	4	11	4	4	4	5	5
22.- Habas de soja	-	-	-	-	-	-	-
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	18	19	17	18	17	18	17
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	34	40	33	35	37	38	42
27.- Conservas	3	10	3	4	5	6	7
28.- Tabaco, cacao, café y especias	1	5	1	2	2	2	5
29.- Aceites y grasas	2	4	3	3	4	4	4
30.- Otros productos alimenticios	44	55	45	47	49	50	57
33.- Pescado congelado y refrigerado	2	4	3	4	3	3	3
37.- Piensos y forrajes	1	2	2	2	2	2	2
GRUPO OTRAS MERCANCIAS	42	51	42	47	51	55	60
19.- Maderas y corcho	1	2	1	1	2	2	2
26.- Papel y pasta	2	2	2	2	2	2	2
31.- Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos	14	9	14	14	15	15	16
34.- Resto de mercancías	25	38	25	30	32	36	40
GRUPO VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	258	361	258	258	272	284	323
32.- Automóviles y sus piezas	2	6	3	3	4	4	6
38.- Taras de equipamiento ro-ro	239	336	240	242	255	267	303
39.- Tara contenedores	17	19	15	13	13	13	14
TOTAL MERCANCIAS SEGÚN SU NATURALEZA	595	757	602	632	669	703	784

ANEXO IV. PROGRAMACIÓN DE INVERSIONES.

- ✓ Plan de inversiones 2022/2026.
- ✓ Previsión de inversión ajena 2022/2026.
- ✓ Planos programación de inversiones.
- ✓ Principales actuaciones de infraestructuras para la mejora de la accesibilidad terrestre.

PLAN DE INVERSIONES 2022-2026

DEVENGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
1800		ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS			2022	2025	13.780	0	0	200	100	6.483	6.997	0	0
	ML1G2002	Proyecto Atraque			2022	2023	300			200	100				
	ML1A3008	Atraque para Embarcaciones de Grandes EsloRAS (1)	0		2024	2025	13.480					6.483	6.997		
1801		DIQUE DE ABRIGO			2022	2027	1.910	0	0	50	250	500	725	335	50
	ML1A2001	Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo	FCI		2022	2027	810			50	200		175	335	50
	ML1A2008	Rehabilitación Espaldón y Galería			2023	2025	1.100				50	500	550		
1803		DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES			2021	2025	4.025	0	265	270	1.090	1.000	1.400	0	0
	ML1E1002	Pavimentación Dársena de Embarcaciones Menores	F3,FCI		2021	2025	1.055		265	270	270		250		
	ML1D2002	Adquisición e inst. de equipos elevadores			2025	2025	400						400		
	ML1A4005	Ampliación Muelle Sur y nuevo foso de Travelift (2)	0		2023	2025	1.970				220	1.000	750		
	ML1A3009	Dotación nuevos pantalanes para embarcaciones	FCI		2023	2023	600				600				
1805		TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS RO-RO			2017	2027	2.570	1.531	0	0	0	300	300	200	239
	ML1A4006	Tacón Muelle NE III			2017	2020	1.531	1.531							
	ML1B3002	Conexión eléctrica Muelle Ribera I y Ribera II			2026	2027	439							200	239
	ML1C1003	Nuevos Tinglados n°9 y n°10			2024	2025	600					300	300		
1804		REHABILITACIONES Y REMODELACIONES			2012	2025	2.920	1.289	91	790	300	50	50	350	0
	ML1B2003	Habilitación y Mejora de Instalaciones Náutico-deportivas			2012	2026	1.692	1.251	91	50				300	
	ML1C1002	Rehabilitación Tinglado e IFCM	F3,FC1		2022	2023	878	38		640	200				
	ML1H9004	Reparación cantiles muelles comerciales			2022	2026	350			100	100	50	50	50	
1806		SEÑALES MARÍTIMAS			2017	2026	436	67	6	50	141	51	70	51	0
	ML1G1001	Mejora de Señales Marítimas			2017	2026	436	67	6	50	141	51	70	51	
1807		AMPLIACIÓN EXTERIOR DEL PUERTO			2006	2022	2.297	2.209	0	88	0	0	0	0	0
	ML1A4001	Estudios Previos			2006	2006	1.481	1.481							
	ML1A4002	Proyecto y Estudios Ambientales			2017	2022	816	728		88					
1808		INSTALACIONES DE PROTECCIÓN Y CONTROL			2022	2026	3.465	1.847	77	303	738	100	200	200	0
	ML1B9003	Implantación de Instalación de Protección	F3		2022	2026	3.315	1.847	77	303	588	100	200	200	
	ML1C9003	Rehabilitación Puesto de control PC1	F3		2023	2023	150				150				
1809		DÁRSENA COMERCIAL			2015	2024	1.509	1.269	0	0	120	120	0	0	0
	ML1G3001	Habilitación Instalaciones Portuarias para grúa portacontenedores			2015	2020	1.269	1.269							
	ML1B1001	Renovación bolardos atraque Muelle Mercancías peligrosas			2023	2024	240				120	120			
6918		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR			2022	2022	614	0	0	414	0	200	0	0	0
	ML1G3004	Generación Placas Fotovoltaicas	MRR		2022	2022	414			414					
	ML1B3008	Cold Ironing	MRR		2024	2024	200					200			
SUBTOTAL							33.526	8.212	439	2.165	2.739	8.804	9.742	1.136	289

* Código de 4 dígitos que aparece en la versión en pagos del Plan de Inversiones 21/25

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

(2) Condicionada a la aparición de un operador

PLAN DE INVERSIONES 2022-2026
DEVENGOS (Miles de Euros)

Hoja 2 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
Suma anterior:							33.526	8.212	439	2.165	2.739	8.804	9.742	1.136	289
1811		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2010	2025	10.998	2.802	165	1.091	1.791	1.196	1.140	2.813	0
	ML1H9005	2% Cultural			2022	2024	258			12	40	206			
	ML1H9003	I+D+I			2016	2026	414	154		20	40	100	50	50	
	ML1C9002	PIF			2010	2026	560	35						525	
	ML1G5001	Equipos informáticos	F3		2017	2026	841	146	15	50	480	50	50	50	
	ML1G4001	Liquidaciones y revisiones de precios			2017	2026	1.729	181					200	1.348	
	ML1G3003	Mejora Accesibilidad	F3		2020	2026	567	8		298	171	30	30	30	
	ML1G2001	Asistencias Técnicas			2018	2026	2.107	414	143	310	310	310	310	310	
	ML1H9001	Otras inversiones	FCI		2017	2026	4.522	1.864	7	401	750	500	500	500	
1813		ACTUACIONES SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			2020	2026	1.215	213	0	291	431	0	30	250	0
	ML1G3002	Inversiones en eficiencia energética y agua			2020	2026	601	213		8	300		30	50	
		Contratos de Agua y Luz. Telegestión.	F3		2022	2022	239			239					
	ML1H2001	Equipo anticontaminación marítima			2026	2026	200							200	
	ML1B3010	Inversiones en eficiencia energética y agua			2022	2023	75			44	31				
	ML1D3002	Vehículos eléctricos			2023	2023	100				100				
1812		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2017	2026	1.417	292	221	254	350	100	100	100	0
	ML1I19001	Otro inmovilizado inmaterial	F3		2017	2026	1.417	292	221	254	350	100	100	100	
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							47.156	11.519	825	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299	289

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Codigo de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Estantería Inteligente para ordenación de pequeñas emb.	600
	Ampliación de la Marina Seca de la DEM	2.016
	Adelantamiento Muelle NE I	6.715
	Ampliación Puerto de Melilla	296.288
	Refuerzo manto principal Dique de Abrigo	1.750
	Dragados de limpieza DEM	1.100
	Nueva red de saneamiento en NE II y NEIII	390

PLAN DE INVERSIONES 2022-2026

PAGOS (Miles de Euros)

INVERSIÓN MATERIAL E INTANGIBLE

Hoja 1 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo N°	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
1800		ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS			2022	2026	13.780	0	0	60	210	5.430	6.913	1.167	0
	ML1G2002	Proyecto Atraque			2022	2024	300			60	210	30			
		Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras (1)	O		2024	2026	13.480					5.400	6.913	1.167	
1801		DIQUE DE ABRIGO			2023	2027	1.910	0	0	0	150	150	675	885	50
	ML1A2001	Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo	FCI		2023	2027	810				150	100	175	335	50
	ML1A2008	Rehabilitación Espaldón y Galería			2024	2026	1.100					50	500	550	
1803		DÁRSENA DE EMBARCACIONES MENORES			2021	2026	4.025	0	235	30	270	1.090	1.000	1.400	0
	ML1E1002	Pavimentación Dársena de Embarcaciones Menores	F3,FCI		2021	2026	1.055		235	30	270	270		250	
	ML1D2002	Adquisición e inst. de equipos elevadores			2026	2026	400							400	
	ML1A4005	Ampliación Muelle Sur y nuevo foso de Travelift (2)	O		2024	2026	1.970					220	1.000	750	
	ML1A3009	Dotación nuevos pantalanes para embarcaciones	FCI		2024	2024	600					600			
1805		TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS RO-RO			2017	2026	2.570	1.274	257	0	0	0	300	300	439
	ML1A4006	Tacón Muelle NE III			2017	2021	1.531	1.274	257						
	ML1B3002	Conexión eléctrica Muelle Ribera I y Ribera II			2027	2027	439								439
	ML1C1003	Nuevos Tinglados n°9 y n°10			2025	2026	600						300	300	
1804		REHABILITACIONES Y REMODELACIONES			2012	2027	2.920	1.289	91	0	790	300	50	50	350
	ML1B2003	Habilitación y Mejora de Instalaciones Náutico-deportivas			2012	2027	1.692	1.251	91		50				300
	ML1C1002	Rehabilitación Tinglado e IFCM	F3,FC1		2023	2024	878	38			640	200			
	ML1H9004	Reparación cantiles muelles comerciales			2023	2027	350				100	100	50	50	50
1806		SEÑALES MARÍTIMAS			2017	2027	436	67	6	0	50	141	51	70	51
	ML1G1001	Mejora de Señales Marítimas			2017	2027	436	67	6		50	141	51	70	51
1807		AMPLIACIÓN EXTERIOR DEL PUERTO			2006	2021	2.297	2.209	0	88	0	0	0	0	0
	ML1A4001	Estudios Previos			2006	2006	1.481	1.481							
	ML1A4002	Proyecto y Estudios Ambientales			2017	2022	816	728		88					
1808		INSTALACIONES DE PROTECCIÓN Y CONTROL			2017	2027	3.465	1.806	109	59	536	455	100	200	200
	ML1B9003	Implantación de Instalación de Protección	F3		2017	2027	3.315	1.806	109	59	386	455	100	200	200
	ML1C9003	Rehabilitación Puesto de control PC1	F3		2023	2023	150				150				
1809		DÁRSENA COMERCIAL			2015	2024	1.509	1.269	0	0	120	120	0	0	0
	ML1G3001	Habilitación Instalaciones Portuarias para grúa portacontenedores			2015	2020	1.269	1.269							
	ML1B1001	Renovación bolardos atraque Muelle Mercancías peligrosas			2023	2024	240				120	120			
6918		ACTUACIONES EN MATERIA DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y ENERGÍA CON MRR			2023	2025	614	0	0	0	414	154	46	0	0
	ML1G3004	Generación Placas Fotovoltaicas	MRR		2023	2023	414				414				
	ML1B3008	Cold Ironing	MRR		2024	2025	200					154	46		
SUBTOTAL							33.526	7.914	698	237	2.540	7.840	9.135	4.072	1.090

* Código de 4 dígitos que aparece en la versión en pagos del Plan de Inversiones 21/25

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

(2) Condicionada a la aparición de un operador

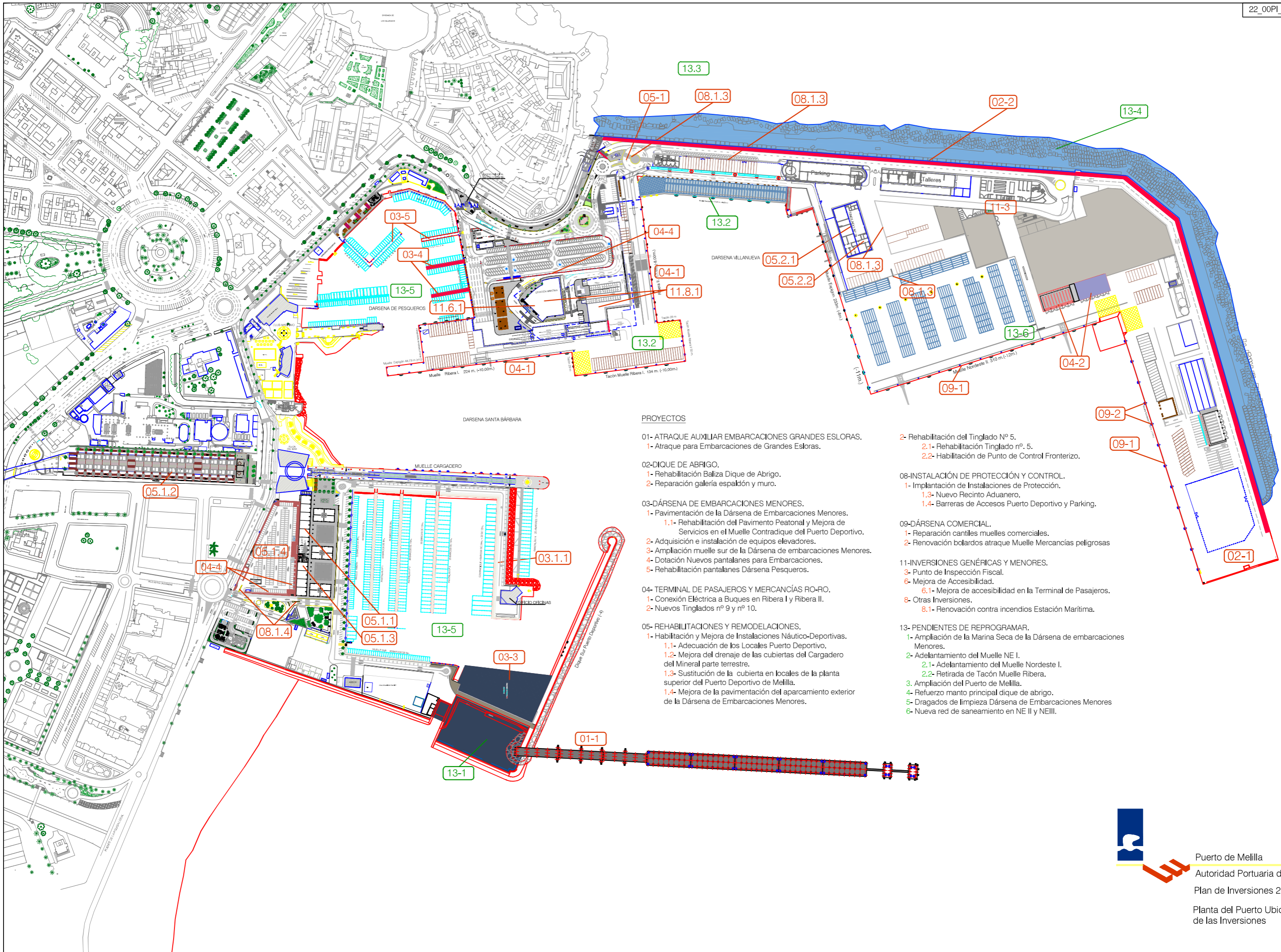
PLAN DE INVERSIONES 2022-2026
PAGOS (Miles de Euros)

Hoja 2 de 2

Codigo de inversión (Presupuestos)	Código SEINVER	PROYECTO	Subven. ()	Objetivo Nº	Año inicio	Año fin	Total inversión	Real acumulado a 31/12/2020	Real 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027 y siguientes
Suma anterior:							33.526	7.914	698	237	2.540	7.840	9.135	4.072	1.090
1811		INVERSIONES GENÉRICAS Y MENORES			2010	2025	10.998	2.766	144	702	1.772	1.439	1.114	2.534	527
	ML1H9005	2% Cultural			2022	2024	258			12	40	206			
	ML1H9003	I+D+I			2016	2027	414	154		16	37	90	58	50	9
	ML1C9002	PIF			2010	2027	560	35						437	88
	ML1G5001	Equipos informáticos	F3		2017	2027	841	146		15	450	121	50	50	9
	ML1G4001	Liquidaciones y revisiones de precios			2017	2026	1.729	181					166	1.157	225
	ML1G3003	Mejora Accesibilidad	F3		2020	2027	567	8		105	335	54	30	30	5
	ML1G2001	Asistencias Técnicas			2018	2027	2.107	389	133	197	351	310	310	310	107
	ML1H9001	Otras inversiones	FCI		2017	2027	4.522	1.853	11	357	559	658	500	500	84
1813		ACTUACIONES SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL			2020	2027	1.215	213	0	47	675	0	30	41	209
	ML1G3002	Inversiones en eficiencia energética y agua			2020	2027	601	213		8	300		30	41	9
		Contratos de Agua y Luz. Telegestión.	F3		2023	2023	239				239				
	ML1H2001	Equipo anticontaminación marítima			2027	2027	200								200
	ML1B3010	Inversiones en eficiencia energética y agua			2022	2023	75			39	36				
	ML1D3002	Vehículos eléctricos			2023	2023	100				100				
1812		INMOVILIZADO INTANGIBLE			2020	2027	1.417	267	178	279	334	142	100	100	17
	ML1I19001	Otro inmovilizado inmaterial	F3		2020	2027	1.417	267	178	279	334	142	100	100	17
TOTAL INVERSIÓN MATERIAL + INTANGIBLE							47.156	11.160	1.020	1.265	5.321	9.421	10.379	6.747	1.843

ACTUACIONES PENDIENTES DE PROGRAMACIÓN

Código de inversión	PROYECTO	Total inversión
	Estantería Inteligente para ordenación de pequeñas emb.	600
	Ampliación de la Marina Seca de la DEM	2.016
	Adelantamiento Muelle NE I	6.715
	Ampliación Puerto de Melilla	296.288
	Refuerzo manto principal Dique de Abrigo	1.750
	Dragados de limpieza DEM	1.100
	Nueva red de saneamiento en NE II y NEIII	390



PROYECTOS

01- ATRAQUE AUXILIAR EMBARCACIONES GRANDES ESLORAS.
 1- Atraque para Embarcaciones de Grandes Esloras.

02-DIQUE DE ABRIGO.
 1- Rehabilitación Baliza Dique de Abrigo.
 2- Reparación galería espaldón y muro.

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- Adquisición e instalación de equipos elevadores.
 3- Ampliación muelle sur de la Dársena de embarcaciones Menores.
 4- Dotación Nuevos pantalanes para Embarcaciones.
 5- Rehabilitación pantalanes Dársena Pesqueros.

04- TERMINAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS RO-RO.
 1- Conexión Eléctrica a Buques en Ribera I y Ribera II.
 2- Nuevos Tinglados nº 9 y nº 10.

05- REHABILITACIONES Y REMODELACIONES.
 1- Habilitación 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.

09-DÁRSENA COMERCIAL.
 1- Reparación cantiles muelles comerciales.
 2- Renovación bolardos atraque Muelle Mercancías peligrosas

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 de la Marina Seca 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.
 4- Refuerzo manto principal dique de abrigo.
 5- Dragados de limpieza Dársena de Embarcaciones Menores
 6- Nueva red de saneamiento en NE II y NEIII.

ANEXO IV
ESTIMACIÓN DE 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								Inversión Total	Anterior 2021	Realizado 2021	Previsión de Inversiones					2027 y siguientes
		Objeto	Otogamiento	Vencimiento	Canon Anual Total	Titular		Empresa adjudicataria de la obra civil					2022	2023	2024	2025	2026	
						CIF	Nombre	CIF	Nombre									
Directamente relacionadas con la actividad portuaria:										2.928	2.681	137	110	0	0	0	0	0
	Edificio multifuncional piscina	Centro náutico deportivo	16/2/1994	16/2/2038		G29901550	Real Club Marítimo de Melilla			2.058	1.933	75	50					
	Pantalán y centro actividades náuticas	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035		B52024957	Alborán Marine Management			324	202	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:										284	13	0	200	71	0	0	0	0
	Punto de inspección fronterizo	punto inspección fronterizo	21/12/2021	21/12/2036		B52037454	Kayo Commerce, S.L.			271			200	71				
	Aislamiento local centro de trabajo	fabricación elementos construcción	11/12/2015	29/12/2025		B52033495	Maritimac Producciones, S.L.			13	13							
Inversiones ligadas a la ampliación de plazos concesionales:										1.680	0	840	840	0	0	0	0	0
	Adquisición fingers	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035		B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.			1.180		590	590					
	Climatización Estación Marítima	Explotación Estación Marítima	1/7/2011	1/7/2035		B52024957	Estaciones y Terminales Marítimas, S.L.			500		250	250					
Otras:										3.682	72	5	246	200	1.000	1.159	1.000	0
	Centro lúdico deportivo	centro entrenamiento	21/12/2021	16/12/2036						446			246	200				
	Proyecto hotel cargadero parte marítima						Hoteles Recinto Amurallado de Melilla, S.L.U.			2.159					1.000	1.159		
	Acondicionamiento local y terraza vinoteca	Explotación local	19/12/2019			45303992H	Joaquín Aznar Guerra			73	70	3						
	Acondicionamiento terraza cafetería	Explotación terraza	13/7/2020			B52037231	La Compañía de las minas del Rif			4	2	2						
	Otras									1.000							1.000	
TOTAL										8.574	2.766	982	1.396	271	1.000	1.159	1.000	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

IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS

(Miles de euros)

CONCEPTO	Real 2021	2022		Presupuesto 2023	PREVISIONES		
		Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre		2024	2025	2026
A. Tasas portuarias	5.012	6.590	5.767	6.500	7.220	7.479	7.670
a) Tasa de ocupación	1.978	2.077	2.065	2.114	2.613	2.613	2.613
b) Tasas de utilización	2.334	3.502	2.843	3.429	3.487	3.740	3.922
1. Tasa del buque (T1)	617	745	504	703	723	744	775
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	344	326	350	350	132	132	132
3. Tasa del pasaje (T2)	876	1.545	1.551	1.798	2.018	2.220	2.318
4. Tasa de la mercancía (T3)	493	884	435	575	611	641	694
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	-	-	-	-	-	-	-
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	3	3	3	3	3	3	3
c) Tasa de actividad	680	995	839	937	1.100	1.106	1.115
d) Tasa de ayudas a la navegación	20	16	20	20	20	20	20
B. Otros ingresos de negocio	822	859	1.064	1.070	1.070	1.070	1.070
a) Importes adicionales a las tasas	169	56	194	200	200	200	200
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	550	695	750	750	750	750	750
c) Tarifas por el servicio de recepción de desechos generados por buques.	103	107	120	120	120	120	120
Importe neto de la cifra de negocios	5.834	7.448	6.831	7.570	8.290	8.549	8.740
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	4.596	8.856	9.701	4.687	2.931	2.931	2.931
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	59	64	50	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	-	935	700	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	41	-	41	41	41	41	41
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	4.496	8.792	8.676	3.896	2.840	2.840	2.840
Tráfico total (Miles tons)	601	768	606	639	680	720	805
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	20.076	20.495	22.027	22.176	22.176	22.176	22.176
Pasajeros (número)	265.573	462.000	466.000	539.920	606.910	667.451	719.181
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)	77.580	88.121	78.955	79.125	93.025	93.025	93.025
Ratio m2 concesión/m2 superficie total concesionable (%)	40,08	45,52	40,79	40,87	48,06	48,06	48,06
Importe Neto Cifra Negocios por tonelada (Euros/ton)	9,71	9,70	11,27	11,85	12,19	11,87	10,86
Ingresos Tasas portuarias por tonelada (Euros/ton)	8,34	8,58	9,52	10,17	10,62	10,39	9,53
Tasa del buque/G.T. (Euros/G.T.)	0,03	0,04	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03
Tasa del pasaje/Pasajero (Euros/pasajero)	3,30	3,34	3,33	3,33	3,33	3,33	3,22
Tasa de la mercancía/tonelada (Euros/ton)	0,82	1,15	0,72	0,90	0,90	0,89	0,86
Tasa ocupación/Importe Neto Cifra de Negocios (%)	33,91	27,88	30,23	27,93	31,52	30,57	29,90
Tasas ocupación y actividad/Importe Neto Cifra Negocios (%)	45,56	41,23	42,51	40,30	44,79	43,50	42,66
Tasa ocupación/Superficie en concesión (Euros/m2)	25,50	23,56	26,15	26,72	28,09	28,09	28,09
Tasas ocupación y actividad/Superficie en concesión (Euros/m2)	34,26	34,85	36,78	38,56	39,91	39,98	40,08

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.
- ✓ Previsiones Largo Plazo.

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
1. Importe neto de la cifra de negocios	5.834	7.448	6.831	7.570	8.290	8.549	8.740
A. Tasas portuarias	5.012	6.590	5.767	6.500	7.220	7.479	7.670
a) Tasa de ocupación	1.978	2.077	2.065	2.114	2.613	2.613	2.613
b) Tasas de utilización	2.334	3.502	2.843	3.429	3.487	3.740	3.922
1. Tasa del buque (T1)	617	745	504	703	723	744	775
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T5)	344	326	350	350	132	132	132
3. Tasa del pasaje (T2)	876	1.545	1.551	1.798	2.018	2.220	2.318
4. Tasa de la mercancía (T3)	493	884	435	575	611	641	694
5. Tasa de la pesca fresca (T4)	-	-	-	-	-	-	-
6. Tasa por utilización especial de la zona de tránsito (T6)	3	3	3	3	3	3	3
c) Tasa de actividad	680	995	839	937	1.100	1.106	1.115
d) Tasa de ayudas a la navegación	20	16	20	20	20	20	20
B. Otros ingresos de negocio	822	859	1.064	1.070	1.070	1.070	1.070
a) Importes adicionales a las tasas	169	56	194	200	200	200	200
b) Tarifas y otros (no incluido Marpol)	550	695	750	750	750	750	750
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	103	107	120	120	120	120	120
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	-	-	-	-	-	-	-
5. Otros ingresos de explotación	4.596	8.856	9.701	4.687	2.931	2.931	2.931
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	59	64	50	50	50	50	50
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	-	-	935	700	-	-	-
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	41	-	41	41	41	41	41
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	4.496	8.792	8.676	3.896	2.840	2.840	2.840
6. Gastos de personal	(5.264)	(5.880)	(6.315)	(6.547)	(6.503)	(6.634)	(6.768)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(4.068)	(4.398)	(4.646)	(4.922)	(4.893)	(4.990)	(5.090)
b) Indemnizaciones	-	-	(66)	-	-	-	-
c) Cargas sociales	(1.287)	(1.482)	(1.603)	(1.625)	(1.610)	(1.644)	(1.678)
d) Provisiones	91	-	-	-	-	-	-
7. Otros gastos de explotación	(2.284)	(3.352)	(4.677)	(4.751)	(2.750)	(2.765)	(2.770)
a) Servicios exteriores	(1.965)	(3.034)	(4.351)	(4.409)	(2.394)	(2.394)	(2.394)
1. Reparaciones y conservación	(327)	(755)	(873)	(822)	(715)	(715)	(715)
a. Reparaciones y conservación (excluido Marpol)	(327)	(750)	(868)	(817)	(710)	(710)	(710)
b. Gastos de recogida de desechos generados por buques Marpol)	-	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)	(5)
2. Servicios de profesionales independientes	(249)	(350)	(1.397)	(1.413)	(350)	(350)	(350)
3. Suministros y consumos	(334)	(669)	(829)	(1.016)	(669)	(669)	(669)
4. Otros servicios exteriores	(1.054)	(1.259)	(1.251)	(1.158)	(659)	(659)	(659)
b) Tributos	(105)	(105)	(105)	(105)	(105)	(105)	(105)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	(52)	(30)	(30)	(30)	(30)	(30)	(30)
d) Otros gastos de gestión corriente	(66)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)	(83)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1.b) RDL 2/2011	(90)	(92)	(100)	(115)	(130)	(144)	(150)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(7)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)	(8)
8. Amortizaciones del inmovilizado	(5.743)	(5.986)	(5.746)	(5.757)	(5.545)	(5.211)	(4.986)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.761	1.826	1.757	1.755	1.704	1.652	1.451
10. Excesos de provisiones	4	-	-	-	-	-	-
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(88)	-	-	-	-	-	-
a) Deterioros y pérdidas	-	-	-	-	-	-	-
b) Resultados por enajenaciones y otras	(88)	-	-	-	-	-	-
Otros resultados	-	-	-	-	-	-	-
a) Ingresos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
b) Gastos excepcionales	-	-	-	-	-	-	-
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	(1.185)	2.911	1.551	(3.043)	(1.873)	(1.478)	(1.402)
12. Ingresos financieros	20	1	-	-	-	-	-
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	20	1	-	-	-	-	-
c) Incorporación al activo de gastos financieros	-	-	-	-	-	-	-
13. Gastos financieros	(34)	(52)	(35)	(34)	(38)	(46)	(45)
a) Por deudas con terceros	(11)	(33)	(15)	(14)	(18)	(26)	(25)
b) Por actualización de provisiones	(22)	(19)	(20)	(20)	(20)	(20)	(20)
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)	(14)	(51)	(35)	(34)	(38)	(46)	(45)
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	(1.199)	2.860	1.516	(3.077)	(1.911)	(1.524)	(1.447)
17. Impuesto sobre beneficios	18	(34)	-	-	-	-	-
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	(1.181)	2.826	1.516	(3.077)	(1.911)	(1.524)	(1.447)
RESUMEN DE PLANTILLA							
Cifra media de empleados	97	96	98	98	96	96	96
Cifra final de empleados	97	95	98	98	95	95	95
Variación interanual retribución media (x 100)	0,0%	0,0%	13,0%	5,9%	1,5%	2,0%	2,0%

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
A) FLUJOS EFECTIVO DE LAS ACTIV. DE EXPLOTACIÓN	3.418	7.255	5.267	885	1.893	1.994	2.047
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	(1.199)	2.860	1.516	(3.077)	(1.911)	(1.524)	(1.447)
2. Ajustes del resultado	4.133	4.211	3.983	3.995	3.838	3.564	3.539
a) Amortización del inmovilizado (+)	5.743	5.986	5.746	5.757	5.545	5.211	4.986
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
c) Variación de provisiones (+/-)	89	-	-	-	-	-	-
d) Imputación de subvenciones (-)	(1.761)	(1.826)	(1.757)	(1.755)	(1.704)	(1.652)	(1.451)
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmov. (+/-)	88	-	-	-	-	-	-
f) Rdos. por bajas y enajenac. de instrum. financ. (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
g) Ingresos financieros (-)	(20)	(1)	-	-	-	-	-
h) Gastos financieros (+)	34	52	35	34	38	46	45
i) Variación valor razonable en instr. financieros (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
j) Ingresos trasp. al rdo. por concesiones revertidas (-)	(41)	-	(41)	(41)	(41)	(41)	(41)
k) Imputac. a rdos. anticipos ventas o prestac. servicios (-)	-	-	-	-	-	-	-
l) Otros ingresos y gastos (+/-)	(0)	-	-	-	-	-	-
3. Cambios en el capital corriente	485	184	(198)	-	4	-	-
a) Existencias (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	404	184	153	-	4	-	-
c) Otros activos corrientes (+/-)	4	-	1	-	-	-	-
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	117	-	(352)	-	-	-	-
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	(41)	-	-	-	-	-	-
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
4. Otros flujos de efectivo de las activ. de explotación	(0)	(1)	(35)	(34)	(38)	(46)	(45)
a) Pagos de intereses (-)	(12)	(52)	(35)	(34)	(38)	(46)	(45)
b) Cobro de dividendos (+)	-	-	-	-	-	-	-
c) Cobros de intereses (+)	20	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	-	-	-	-	-
g) Otros pagos (cobros) (-/+)	(8)	-	-	-	-	-	-
B) FLUJOS EFECTIVO ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(1.020)	(4.513)	(1.265)	(5.321)	(9.421)	(10.379)	(6.747)
6. Pagos por inversiones (-)	(1.020)	(4.513)	(1.265)	(5.321)	(9.421)	(10.379)	(6.747)
a) Empresas del grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
b) Inmovilizado intangible (-)	-	(350)	(254)	(350)	(100)	(100)	(100)
c) Inmovilizado material (-)	(1.020)	(4.163)	(1.011)	(4.971)	(9.321)	(10.279)	(6.647)
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	(1.328)	6.141	(943)	(153)	6.112	9.190	5.128
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	26	785	414	1.216	1.452	6.559	6.997
a) Subvenciones europeas (+)	26	785	414	1.216	1.452	6.559	6.997
b) Aumento/Disminución de Patrimonio (+/-)	-	-	-	-	-	-	-
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	(1.354)	5.356	(1.357)	(1.369)	4.660	2.631	(1.869)
a) Emisión	1	6.700	-	-	6.029	4.000	-
1. Deudas con entidades de crédito (+)	1	6.700	-	-	6.029	4.000	-
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (+)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (+)	-	-	-	-	-	-	-
b) Devolución y amortización de	(1.355)	(1.344)	(1.357)	(1.369)	(1.369)	(1.369)	(1.869)
1. Deudas con entidades de crédito (-)	(1.355)	(1.344)	(1.357)	(1.369)	(1.369)	(1.369)	(1.869)
2. Deudas con empresas grupo y asociadas (-)	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras deudas (-)	-	-	-	-	-	-	-
E) AUMENTO/DISMINUC. NETA DEL EFECTIVO O EQUIV.	1.070	8.883	3.058	(4.590)	(1.416)	805	428
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio.	2.900	879	3.970	7.028	2.439	1.023	1.828
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	3.970	9.762	7.028	2.439	1.023	1.828	2.256
Inversiones en Inmovilizado no financiero (Anexo LPGE)	(1.020)	(4.513)	(1.265)	(5.321)	(9.421)	(10.379)	(6.747)

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ORÍGENES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
1. Recursos procedentes de las operaciones	(1.657)	(1.798)	(3.204)	(3.003)	(943)	(838)	(785)
2. Ampliaciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario recibido	4.496	8.792	8.676	3.896	2.840	2.840	2.840
4. Subvenciones, donaciones y legados recibidos	-	1.712	1.757	1.252	200	6.689	6.997
a) Subvenciones, donaciones y legados de capital	-	1.712	1.757	1.252	200	6.689	6.997
FEDER M.C.A. 14/20	-	1.126	1.343	1.252	-	-	-
Otras de la Unión Europea	-	-	-	-	-	-	-
Fondos MRR.	-	-	414	-	200	-	-
Otras subvenciones, donaciones y legados de capital	-	586	-	-	-	6.689	6.997
b) Otras subvenciones, donaciones y legados	-	-	-	-	-	-	-
c) Ingresos por reversión de concesiones	-	-	-	-	-	-	-
5. Altas de pasivo no corriente	67	6.700	-	-	6.029	4.000	-
a) Deudas a l.p. con entidades de crédito	1	6.700	-	-	6.029	4.000	-
b) Deudas a l.p. con proveedores de inmovilizado	66	-	-	-	-	-	-
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	1	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.	1	79	-	-	-	-	-
e) Transferencias de activos a otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
7. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ORÍGENES	2.907	15.486	7.229	2.144	8.126	12.691	9.052

APLICACIONES	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
1. Altas de activo no corriente	844	4.640	3.801	5.311	10.100	11.142	4.299
a) Adquisiciones innov. intangible, material e invers. Inmobiliarias	825	4.640	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299
b) Inmovilizado financiero	18	-	-	-	-	130	-
Participaciones en instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
Subvenciones a cobrar a l.p.	-	-	-	-	-	130	-
Préstamos a l.p. concedidos al Fondo de Accesibilidad	-	-	-	-	-	-	-
Otras inversiones financieras a l.p.	18	-	-	-	-	-	-
c) Inmovilizado por concesiones revertidas	-	-	-	-	-	-	-
d) Transferencias de activos desde otros org. Públicos	-	-	-	-	-	-	-
2. Reducciones de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
3. Fondo de Compensación Interportuario aportado	7	8	8	8	8	8	8
4. Bajas de pasivo no corriente	2.901	1.881	1.369	1.369	1.369	1.869	1.869
a) Canc./trasp. a c.p. deudas con entidades de crédito	1.369	1.881	1.369	1.369	1.369	1.869	1.869
b) Canc./trasp. a c.p. deudas con proveedores de inmovilizado	40	-	-	-	-	-	-
c) Canc./trasp. a c.p. deudas con empr. grupo y asoci. 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.	1.492	-	-	-	-	-	-
5. Otros	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL APLICACIONES	3.752	6.529	5.178	6.688	11.477	13.019	6.176
VARIACIÓN DE CAPITAL CIRCULANTE	(845)	8.957	2.051	(4.544)	(3.351)	(328)	2.876

Fondo de maniobra principio de ejercicio	1.907	(1.033)	1.062	3.112	(1.431)	(4.782)	(5.110)
Variación de circulante	(845)	8.957	2.051	(4.544)	(3.351)	(328)	2.876
Fondo de maniobra final de ejercicio	1.062	7.924	3.112	(1.431)	(4.782)	(5.110)	(2.234)

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

ACTIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
A) ACTIVO NO CORRIENTE	94.217	96.474	92.273	91.827	96.382	102.313	101.626
I. Inmovilizado intangible	171	531	317	496	409	333	250
1. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	-	-	-	-	-	-	-
2. Aplicaciones informáticas	171	531	317	496	409	333	250
3. Anticipos para inmovilizaciones intangibles	-	-	-	-	-	-	-
II. Inmovilizado material	68.176	69.914	66.086	65.461	70.103	75.980	75.377
1. Terrenos y bienes naturales	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295	14.295
2. Construcciones	51.267	47.176	47.073	44.157	40.147	37.376	49.417
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.740	2.844	1.740	1.740	1.740	1.740	1.740
4. Inmovilizado en curso y anticipos	515	5.084	2.619	4.910	13.563	22.211	9.566
5. Otro inmovilizado	358	515	358	358	358	358	358
III. Inversiones inmobiliarias	25.841	23.932	25.841	25.841	25.841	25.841	25.841
1. Terrenos	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895	3.895
2. Construcciones	21.946	20.037	21.946	21.946	21.946	21.946	21.946
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	10	11	10	10	10	140	140
1. Instrumentos de patrimonio	-	-	-	-	-	-	-
2. Créditos a terceros	2	2	2	2	2	2	2
3. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	-	-	-	-	-	130	130
4. Otros activos financieros	9	9	9	9	9	9	9
VI. Activos por impuesto diferido	18	2.085	18	18	18	18	18
VII. Deudores comerciales no corrientes	-	-	-	-	-	-	-
B) ACTIVO CORRIENTE	5.279	12.099	9.526	4.972	2.300	3.106	3.533
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	-	-	-	-	-	-	-
II. Existencias	-	-	-	-	-	-	-
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.308	2.332	2.497	2.533	1.277	1.277	1.277
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.222	800	1.144	1.144	1.140	1.140	1.140
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	-	-	-	-	-	-	-
3. Deudores varios	76	65	-	-	-	-	-
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	0	1.462	1.343	1.379	127	127	127
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	10	5	10	10	10	10	10
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	1	5	-	-	-	-	-
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	3.970	9.762	7.028	2.439	1.023	1.828	2.256
1. Tesorería	3.970	9.762	7.028	2.439	1.023	1.828	2.256
2. Otros activos líquidos equivalentes	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL ACTIVO (A+B)	99.497	108.574	101.798	96.799	98.682	105.419	105.160

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

(en miles de euros)

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	Cierre real 2021	Presupuesto 2022 PGE	Presupuesto Actualizado 2022	Presupuesto 2023	2.024	2.025	2.026
A) PATRIMONIO NETO	83.394	86.136	84.863	81.306	78.038	80.881	84.245
A-1) Fondos propios	60.225	62.575	61.741	58.665	56.754	55.230	53.783
I. Patrimonio	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911	37.911
II. Resultados acumulados	23.494	21.837	22.314	23.830	20.754	18.843	17.319
III. Resultado del ejercicio	(1.181)	2.826	1.516	(3.077)	(1.911)	(1.524)	(1.447)
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	23.169	23.562	23.122	22.641	21.284	25.651	30.463
B) PASIVO NO CORRIENTE	11.885	18.261	10.522	9.090	13.562	16.322	15.147
I. Provisiones a largo plazo	-	1.509	-	-	-	-	-
1. Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal	-	-	-	-	-	-	-
2. Provisión para responsabilidades	-	1.509	-	-	-	-	-
3. Otras provisiones	-	-	-	-	-	-	-
II. Deudas a largo plazo	8.649	13.466	7.280	5.911	10.571	12.702	10.833
1. Deudas con entidades de crédito	8.162	13.005	6.793	5.424	10.084	12.215	10.346
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
3. Otras	487	461	487	487	487	487	487
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
IV. Pasivos por impuesto diferido	3.236	3.286	3.242	3.179	2.991	3.621	4.314
V. Periodificaciones a largo plazo	-	-	-	-	-	-	-
C) PASIVO CORRIENTE	4.218	4.176	6.414	6.404	7.083	8.216	5.768
II. Provisiones a corto plazo	1.710	195	1.710	1.710	1.710	1.710	1.710
III. Deudas a corto plazo	1.586	3.276	4.134	4.124	4.803	5.936	3.488
1. Deudas con entidades de crédito	1.357	2.480	1.369	1.369	1.369	1.869	1.869
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	181	779	2.717	2.707	3.386	4.019	1.571
3. Otros pasivos financieros	48	17	48	48	48	48	48
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	65	-	-	-	-	-	-
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	857	705	570	570	570	570	570
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	511	402	511	511	511	511	511
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones	59	33	59	59	59	59	59
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	287	270	-	-	-	-	-
VI. Periodificaciones	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)	99.497	108.574	101.798	96.799	98.682	105.419	105.160

	2022	2023	2024	2025	2026	PdE. 2022
Porcentaje general a aplicar	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%

	Cierre Real 2021	Previsión Cierre 2022	Presupuesto	2024	2025	Previsión Cierre 2021
Tasa de ayudas a la navegación Art. 159 3.a)	10	10	10	10	10	10
a = Cuantía de la aportación (80% de la tasa)	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
b = Regularización tasa 2021	-	-	-	-	-	-

Resultado del ejercicio (A.4).	-1.181	1.516	-3.077	-1.911	-1.524	-2.936
Amortizaciones (Ep.8)	5.743	5.746	5.757	5.545	5.211	6.121
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-).	88	-	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-).	-	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-).	-1.761	-1.757	-1.755	-1.704	-1.652	-1.830
Otros Resultados Extraordinarios	-18	-	-	-	-	-418
Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios (+/-)	19	-	-	-	-	-
FCI Aportado (Ep.7.f)	7	8	8	8	8	7
FCI Recibido (Ep.5.d))	-4.496	-8.676	-3.896	-2.840	-2.840	-4.561
Tasa de Ayudas a la Navegación (Ep.A.d)	-20	-20	-20	-20	-20	-10
Base de la Aportación	-1.618	-3.183	-2.983	-922	-817	-3.626

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

FONDO DE COMPENSACIÓN A APORTAR	2022	2023	2024	2025	2026	2022
Total Aportación a+b+c	8	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:

- 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.
- 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.

	2023	2024	2025	2026	PdE. 2022
Porcentaje de beneficios a aportar	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%	12,50%
	Cierre Real 2021	Previsión Cierre 2022	Proyecto Presup. 2023	2024	Previsión Cierre 2021
Resultado del ejercicio (A.4)	-1.181	1.516	-3.077	-1.911	-2.936
FCI recibido (art. 159.5.b, ordinales 1º a 5º TRLPEMM) (+)	-3.872	-8.288	-3.473	-	-3.937
Rdo. por enajenac. y bajas activo no corriente (Ep.11.b y 16.b) (+/-)	88	-	-	-	-
Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros (Ep. 12.c) (-)	-	-	-	-	-
Traspaso al rdo. de subvenciones de capital (Ep. 9) (-)	-1.761	-1.757	-1.755	-1.704	-1.830
Intereses recibidos por préstamos concedidos al Fondo Acces. (-)	-	-	-	-	-
Otros resultados extraordinarios (Ingresos -/ Gastos +)	-18	-	-	-	-418
Resultado del ejercicio ajustado	-6.743	-8.529	-8.305	-3.615	-9.120
Base de cálculo	-	-	-	-	-
Aportación anual obligatoria teórica = Base x (1)	-	-	-	-	-
Fondo de maniobra (+/-)	1.062	3.112	-1.431	-4.782	-1.033
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 (+/-)	1.070	3.121	-1.423	-4.774	-1.025
150% Aportación anual teórica	-	-	-	-	-
Fondo maniobra ajustado negativo o < 150% Aportación anual teórica	NO	NO	SI	SI	SI

	TOTALES	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Siguientes	2023
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exigido de 2026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
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 período "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

PLAN DE EMPRESA 2023

Versión OPPE 16/11/2022 11:51

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Resultados del ejercicio despues de impuestos	-3.922	-6.335	-1.181	1.516	-3.077	-1.911	-1.524	-1.447
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado (+/-)	2.039	1.762	88	-	-	-	-	-
Otros Resultados Extraordinarios (+/-)	-	-667	-18	-	-	-	-	-
+/- Gastos/Ingresos financieros litigios tarifarios	19	19	19	-	-	-	-	-
- Ingresos por incorporación al activo de gtos. financieros	-	-	-	-	-	-	-	-
- FCI recibido	-1.768	-1.639	-4.496	-8.676	-3.896	-2.840	-2.840	-2.840
+ FCI aportado	45	21	7	8	8	8	8	8
+ Ajuste dotación amortización prorrateo altas	0	0	0	0	0	0	-	-
Resultados del ejercicio ajustados	-3.586	-6.838	-5.580	-7.151	-6.964	-4.743	-4.356	-4.279

PdE. 2022
2022
2.826
-
34
-
-
-8.792
8
0
-5.924

	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026
Saldo Balance Activo no corriente	112.378	105.966	100.952	94.217	92.273	91.827	96.382	102.313	101.626
Inmovilizado material en curso	-2.443	-536	-768	-515	-2.619	-4.910	-13.563	-22.211	-9.566
Terrenos y bienes naturales sin actividad durante el ejercicio.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Activos por impuesto diferido	-	-	-1.747	-18	-18	-18	-18	-18	-18
Deudores comerciales no corrientes.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste incorporación diques de abrigo, esclusas y accesos	0	-15	-13	-10	-7	-5	-2	-	-
Saldo Balance Activo no corriente ajustado	109.935	105.414	98.425	93.674	89.628	86.893	82.798	80.083	92.042

31-12-2021	31-12-2022
97.900	96.474
-2.313	-5.084
-	-
-2.165	-2.085
-	-
-10	-7
93.413	89.298

Activo no corriente medio	107.675	101.920	96.049	91.651	88.260	84.846	81.441	86.062
----------------------------------	----------------	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

91.355

	Cierre 2019	Cierre 2020	Cierre 2021	2022	2023	2024	2025	2026
RENTABILIDAD ANUAL	-3,33%	-6,71%	-5,81%	-7,80%	-7,89%	-5,59%	-5,35%	-4,97%

-6,48%

-8,24% Prev. cierre 2021 PdE 2022

Coefficientes correctores

	2019	2020	2021	2022	2023
Tasa del buque	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa del pasaje	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Tasa de la mercancía	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30

Cumplimiento condiciones Art. 166 TRLPEMM

Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)	-16.005
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 (suma total 3 años):	-7.981
Tasa del buque, pasaje y mercancía 2019-2021 deflactadas y aplicación coeficientes correctores 2023 (suma total 3 años):	7.981
Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (suma total 3 años)	-16.005
Rdos. del ejercicio ajustados 2019-2021 (media 3 años) (a):	-5.335
Media activo no corriente medio 2019-2021 (b):	101.881
Rentabilidad media ejercicios 2019-2021:	-5,24%

	2019	2020	2021	
Tasa del buque	1.135	543	617	Tasa del buque
Tasa del pasaje	2.354	625	876	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	808	529	493	Tasa de la mercancía
Tasas deflactando sus coeficientes correctores:				
Tasa del buque	873	418	475	Tasa del buque
Tasa del pasaje	1.811	480	674	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	621	407	379	Tasa de la mercancía
Tasas deflactadas y aplicación coeficientes 2023:				
Tasa del buque	1.135	543	617	Tasa del buque
Tasa del pasaje	2.354	625	876	Tasa del pasaje
Tasa de la mercancía	808	529	493	Tasa de la mercancía
TOTAL	4.296	1.697	1.987	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%
SI	NO	---	SI	SI
			NO	---
				SI

COEFICIENTE CORRECTOR TARIFA FIJA ART. 132.8 TRLPEMM

(en euros)

Cuenta de resultados recepción desechos generados por buques	Cierre real 2020	Cierre real 2021	2022		Proyecto Presupuesto 2023	2024	2025	2026
			Presupuesto Aprobado	Previsión Cierre 2022				
c) Ingresos por recepción desechos generados por buques (Marpol)	107.158	103.319	107.157	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Ingreso por R1	100.371	98.319	100.000	90.000	90.000	90.000	90.000	90.000
Ingreso por R2	6.787	5.000	7.157	2.308	2.308	2.308	2.308	2.308
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)	107.158	103.319	102.157	115.000	115.000	115.000	115.000	115.000

Ingreso por recepción de desechos generados por buques (PRESUPUESTO PPyGG)	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
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

Consignar en "Coeficiente corrector propuesto A.P" el coeficiente corrector MARPOL aprobado por la correspondiente LPGE en "Cierre real 2020", "Cierre real 2021", "Presupuesto 2022" y "Previsión de cierre 2022"

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

CONCEPTO	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Cierre	Presupuesto	Previsión cierre	Presupuesto
	2020	2021	2021	2021	2022	2022	2023
Gastos en publicidad, patrocinios, relaciones institucionales, jornadas, ferias, congresos, etc.	16	71	52	18	52	52	52
Publicidad institucional en medios	8	49	34	12	34	34	34
Anuncios licitaciones	1	3	3	0	3	3	3
Protocolo	7	18	15	6	15	15	15
Programa GNL HIVE							
Publicidad ANCHOR LIFE		1					
Publicidad NEREIDAS PLUS							
Publicidadac LUME 2 MARINA							
Subvenciones, becas, donaciones y legados otorgados, etc.	0	0	0	0	0	0	0

valores expresados en miles de euros

ANEXO VI. BONIFICACIONES

- ✓ Impacto económico 2021 de las bonificaciones a las tasas portuarias.
- ✓ Cuadros de Bonificaciones 2023.
- ✓ Estimación económica de las Bonificaciones 2023.
- ✓ Memoria Justificativa de las Bonificaciones 2023.

IMPACTO ECONÓMICO BONIFICACIONES TASAS PORTUARIAS 2021

ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
----------	------	------------

(miles de euros)

		ESTIMADO	REAL	DIFERENCIA
ART.182	TASA DE OCUPACIÓN			
ART. 245.3	TASA DEL BUQUE	10	5	5
	TASA DE LA MERCANCÍA			
	TASA DEL PASAJE	1	1	0
	TOTAL	11	6	5
	LÍMITE	859		
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	587	443	-144
	TASA DE LA MERCANCÍA	376	330	-46
	TASA DEL PASAJE	471	220	-251
	TOTAL	1.434	993	-441
	LÍMITE	3.000		

Donde **Estimado** corresponde al impacto económico estimado de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2021**

Donde **Límite** corresponde al límite de las bonificaciones recogido en el **Plan de Empresa 2021**.

Autoridad Portuaria de: MELILLA

BONIFICACIONES 2023 (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 ESTANCIAS SUPERIORES A 24 HORAS		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 2023 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 2021. Tal como se establece en el artículo 14 del Real Decreto Ley 26/2020, en el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021 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 2023

(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	Límite 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)	
	703.000	825.000	2,1%	85,2%	1.798.000	1.798.000	0,0%	100,0%	575.000	578.779	0,1%	99,3%	13.779	859.000	20,0%	1,6%	
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	9.500	3.779	40%	5.721	34.500	13.779		20.721
	BUQUES ROPAX ESTANCIAS SUP. A 24HORAS			0%	0									0	0		0
		25.000	10.000	40%	15.000			0%	0	9.500	3.779	40%	5.721	34.500	13.779		20.721
TOTAL	25.000	10.000	40%	15.000	0	0	0%	0	9.500	3.779	40%	5.721	34.500	13.779		20.721	

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

Límite conjunto de las bonificaciones: El importe total de las bonificaciones del art. 245.3 aplicadas en el ejercicio 2023 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 2021. Tal como se establece en el artículo 14 del Real Decreto Ley 26/2020, en el caso de que la recaudación anual conjunta de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en el ejercicio 2021 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 2023 (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 2021	Estimación cierre 2022	Estimación 2023
Coefficientes reductores servicios marítimos interinsulares			
Tasa del Buque (art. 197.i)			
Tasa de la Mercancía (art. 216.c)			
Tasa del Pasaje (art. 208.e)			
TOTAL	-	-	-
Bonificaciones por insularidad, especial aislamiento, y ultraperifericidad (Art. 245.5)			
Tasa del Buque	443.562	450.216	468.644
Tasa de la Mercancía	330.009	362.276	383.372
Tasa del Pasaje	219.852	386.283	448.088
TOTAL	993.423	1.198.775	1.300.104

La Autoridad Portuaria propone, como límite máximo superior respecto de la cuantía conjunta de bonificaciones para 2023 , un importe de 3 millones de euros.

Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania.

(euros)

Cantidades dejadas de percibir como consecuencia de aplicar:	Estimación 2022
Artículo 23. Bonificación a la tasa del buque (T-1) y tasa de la mercancía (T-3) en líneas marítimas de conexión entre la península y puertos extrapeninsulares pertenecientes al sistema portuaria de titularidad estatal.	
Tasa del Buque (T-1)	126.064,72
Tasa de la Mercancía (T-3)	108.682,76
TOTAL	234.747,48
Artículo 38. Exención de la tasa de la pesca fresca.	
Tasa de la Pesca Fresca (T-4)	
TOTAL	-



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 2023 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 se irá estabilizando con la actual tímida apertura frontera, quedan en la mayor de las incertidumbres tanto la Operación Paso del Estrecho como la consecución de un fluido tránsito de marroquíes por la frontera melillense, con lo que en el horizonte temporal del plan de Empresa, parece que no se vaya a dar una recuperación de la tendencia de los dos años pasados. Por tanto, la Autoridad Portuaria pretende con esta reducción de bonificaciones amortiguar la defavorable situación descrita..

ANEXO VII SOSTENIBILIDAD

- ✓ Indicadores de Sostenibilidad Ambiental.
- ✓ Memoria de Sostenibilidad Ambiental 2021.

LINEA 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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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. Como principal reto al que nos enfrentamos es, a falta de iniciativa privada, intentar dar el servicio MARPOL.</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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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	2	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	0	0	0	0
		% DE CONCESIONES (1)	0%	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%	0%	0%
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)					
	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, dado que son empresas familiares de poca envergadura, no tienen un sistema de gestión medioambiental implantado y certificado pero se les 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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
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	2
	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): No se ha logrado firmar ningún convenio de buenas prácticas finalmente en el 2021 pero se ha comenzado a trabajar en ello.				

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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	6.000	5.616	6.000	6.000
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (1)	95%	95%	95%	97%
	ENERGÍA ELÉCTRICA	CONSUMOS DE LA AP EN Kwh	1.200.000	1.496.286	1.200.000	1.200.000
		CONSUMOS CONTROLADOS EN % (2)	91%	91%	91%	92%
		LA AP ESTA CERTIFICADA SEGÚN ISO 50001 (SI/NO)	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 el suministro eléctrico a buques. Proyecto que se ha tenido que posponer estos últimos años y que ahora queremos que sea un objetivo prioritario. Además se tiene previsto realizar la instalación de contadores inteligentes que nos ayudará a controlar el consumo de la APM. Por último en el 2022 se realizará un estudio de la capacidad de generación de energía fotovoltaica del puerto.					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (5):					
Debido a que a habido mayor actividad en el año 2021, comparado con el año 2020, el consumo eléctrico ha aumentado. Por ello, se tiene previsto implantar medidas de reducción del gasto energético. El consumo de agua, por el contrario, se ha reducido.						

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
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	NS/NC	NS/NC	NS/NC
	VOLUMEN DE RESIDUOS RECOGIDOS POR EL SERVICIO GENERAL DE LIMPIEZA EXPRESADO EN TONELADAS (1)				
	INERTES MAS NO PELIGROSOS	80	130	80	80
	PELIGROSOS	7	0,7	1	1
	GASTOS DEL SERVICIO G. DE LIMPIEZA DE ZONAS TERRESTRES EN €.	300.000	289.787	300.000	300.000
	GASTOS POR RETIRADA DE RESIDUOS ABANDONADOS EN € (2)				
	<p>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...</p> <p>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. Aunque no se contabiliza ha aumentado de forma considerada la aparición de residuos abandonados en el puerto.</p>				

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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	0	0	0	0
		CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	0	0	0	0
		CONTAMINACIÓN DEL AGUA	0	0	0	0
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: Aunque de forma oficial no se ha recibido ninguna queja relacionada con la contaminación del aire, el agua o acústica, los trabajadores se han quejado en repetidas ocasiones, a través del Comité de Seguridad y Salud del polvo que genera la planta de Hormeco y se están tomando medidas para que éstas se reduzcan.					
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1): EL grado de cumplimiento es bueno.						
Aunque						

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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	
	SO2	Nº SUP. VAL. LIM. DIARIO [125 (µg/m³)]			X	
	NO2	Nº SUP. VAL. LIM. HORARIO [200 (µg/m³)]			X	
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (2)					
	No se realizan mediciones de parámetros de aire debido a la contención del gasto y a que la contaminación del aire no es uno de los impactos significativos ambientales más importantes dentro de nuestra actividad. No obstante, en el 2022 se tiene previsto la adquisición de coches eléctricos y otras medidas para reducir la huella de carbono del puerto.					
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (3): el grado de desarrollo del objetivo es acorde con las características del Puerto de Melilla.						

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
	PARTÍCULAS SEDIMENTABLES TOTALES	-----	Anual	-----
	PM10	Limite DIARIO: 50 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24 Horas	35 superaciones anuales
	NO2	Limite HORARIO: 200 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	1 Hora	18 superaciones anuales
	SO2	Limite DIARIO: 125 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	24 Horas	3 superaciones anuales
<ul style="list-style-type: none"> <i>Puntos de muestreo:</i> Cuando existan varios puntos de muestreo seleccionar aquél que se considere más representativo de las emisiones ligadas a la actividad portuaria. <i>Selección de parámetros:</i> 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. Elaborar normas de obligado cumplimiento que recojan procedimientos operativos destinados a reducir emisiones. Desarrollar planes de reordenación espacial de la actividad para alejar de la ciudad las operaciones con mayores emisiones. Introducir condiciones sobre emisiones a la atmosfera en pliegos reguladores de servicio. Introducir requisitos sobre emisiones a la atmosfera en condiciones de otorgamiento de concesiones y en revisiones de las mismas. 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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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)					
	PARÁMETROS DE CALIDAD DEL AGUA (1)					
	AGUA	CLOROFILA -A (µG/L)				
		SATURACIÓN DE OXIGENO (%)	70	90	70	
		TURBIDEZ (NTU)	<5	2,3	<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.		85%	85%	85%	90%
	% DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE (CON INSTALACIONES) QUE CUENTA CON RECOGIDA Y TRATAMIENTO DE ESCORRENTIAS. (2)		59	59	59	59
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (3)					
	Se realiza la 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.La turbidez en la dársena interior del puerto generalmente no va asociada a la					
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (4):					

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
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	2	2
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: (1) Se solicita a las concesiones con suelos contaminados informe de seguimiento e implantación de medidas.				
	VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (2) : El grado de desarrollo de las iniciativas acordadas es bueno.				

2

Notas	
1	<p>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
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 AMBIENTAL				
OBJETIVO OPERATIVO	INDICADOR	META 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
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	
		LA AP RECURRE A LOS MEDIOS DE EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TÉCNICO-NÁUTICOS MEDIANTE LO EXIGIDO EN PLIEGOS REGULADORES.	X		X	
		LA AP TIENE FIRMADOS CONVENIOS DE APOYO CON OPERADORES DEL PUERTO (QUE SUPONEN CESIÓN O INTEGRACIÓN DE MEDIOS)				
		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	1	1	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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
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”)	0	0	0	0
	NÚMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PIM. DE LA AUTORIDAD PORTUARIA (“SITUACIÓN 0”)	1	0	1	1
	NUMERO DE EMERGENCIAS DE CONTAMINACIÓN MARINA QUE HAN REQUERIDO LA ACTIVACIÓN DEL PLAN MARÍTIMO NACIONAL (“SITUACCIÓN 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
	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.				
VALORACIÓN DEL GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO OPERATIVO (1): Los resultados se van acercando a las expectativas que tiene el puerto de vertido 0.					

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
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	12	10	10
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN La Autoridad Portuaria incentiva el uso de combustibles alternativos, para ello habla con las distintas compañías para facilitar, en la medida de lo posible, su utilización y comunica las posibles bonificaciones aplicables.				
	VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (18): EL grado de desarrollo es acorde con el objetivo.				

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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023	
OB_13: PREVENIR MALAS PRÁCTICAS AMBIENTALES EN LA OPERATIVA PORTUARIA Y EN EL USO DE LAS INSTALACIONES	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	x	
	LA AUTORIDAD PORTUARIA DISPONE DE UN SERVICIO ESPECIALIZADO EN LA VIGILANCIA AMBIENTAL DEL PUERTO. (1)	x	x	x	x	
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 2021	ESTADO 2021	META 2022	META 2023
OB_14: EVALUAR Y GESTIONAR LA HUELLA DE CARBONO	HUELLA DE CARBONO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA CON ALCANCE 1 y 2 (1)	300 t	320,5	300 t	300
	% DEL SUMINISTRO ELÉCTRICO CONTRATADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA CON CERTIFICADO DE GARANTÍA DE ORIGEN RENOVABLE.	0	0	0	0
	% DE CONSUMOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA , PROCEDENTE DE ENERGÍA RENOVABLE EN RÉGIMEN DE AUTOCONSUMO.	0	0	0	5
	INICIATIVAS EN EJECUCIÓN O PREVISTAS PARA ALCANZAR METAS: Se está estudiando la posibilidad de instalar paneles solares con el objeto de reducir el consumo eléctrico y así la huella de Carbono				
	VALORACIÓN DE GRADO DE DESARROLLO DEL OBJETIVO (2): El objetivo se considera aceptable aunque queda mucho recorrido por hacer.				

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>



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD 2021



Memoria de Sostenibilidad 2021

• **Dirección de la Memoria de Sostenibilidad:** Autoridad Portuaria de Melilla



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



• **Fotografías:** Mabel Cotaina Castro y Aymar Asesoría Técnica S.L.L.



• **Portadillas:** pinturas de Eduardo Morillas, obtenidas del libro *Eduardo Morillas, el lenguaje de la luz*, Antonio Abad, publicado por SEYER, Málaga, 1997, ISBN 10: 8486975557 / ISBN 13: 9788486975555

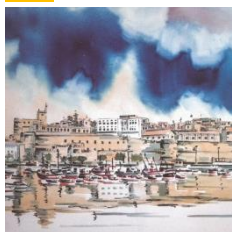


• **Infografías:** Icons made by Freepik from www.flaticon.com



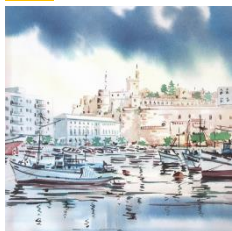


PRESENTACIÓN



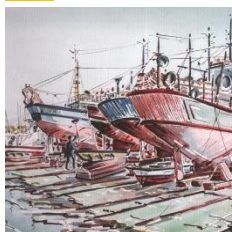
∞ Mensaje del Presidente.....	8
∞ Mapa estratégico.....	10
∞ Objetivos estratégicos.....	12
∞ Misión, visión y valores.....	13
∞ Perfil institucional.....	14

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL



∞ Principales magnitudes.....	18	∞ Promoción comercial.....	36
∞ Hitos y retos.....	19	∞ Hinterland y foreland.....	38
∞ Forma jurídica.....	20	∞ Servicios prestados.....	40
∞ Gobierno y gestión.....	22	∞ Calidad de los servicios.....	44
∞ Infraestructuras portuarias.....	28	∞ Movilidad sostenible.....	48
∞ Infraestructuras en ejecución.....	30	∞ Proyectos de I+D+i.....	50
∞ Estadísticas de tráfico.....	32	∞ Compromiso institucional.....	51
		∞ Comunicación institucional.....	52

DIMENSIÓN ECONÓMICA



∞ Política económica.....	58
∞ Desempeño económico.....	59
∞ Hitos y retos.....	60
∞ Estado económico-financiero.....	62
∞ Negocio y servicios.....	66
∞ Estructura de inversiones.....	68
∞ Valor generado y productividad.....	69

DIMENSIÓN SOCIAL



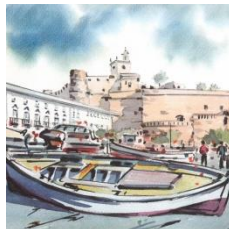
∞ Política social	72
∞ Desempeño social	73
∞ Hitos y retos	74
∞ Datos de plantilla	76
∞ Participación de trabajadores	78
∞ Seguridad	80
∞ Comunidad Portuaria	82
∞ Recursos económicos	84

DIMENSIÓN AMBIENTAL



∞ Política ambiental	88	∞ Contaminación acústica	102
∞ Desempeño ambiental	89	∞ Calidad del agua	104
∞ Hitos y retos	90	∞ Biodiversidad	108
∞ Ecoeficiencia	92	∞ Comunidad Portuaria	110
∞ Gestión de residuos	96	∞ Recursos en materia ambiental	112
∞ Calidad del aire	100		

ÍNDICE DE INDICADORES



∞ Presentación	116
∞ Dimensión institucional	116
∞ Dimensión económica	116
∞ Dimensión social	117
∞ Dimensión ambiental	117



- PRESENTACIÓN -

- Mensaje del Presidente
 - Mapa estratégico
- Objetivos estratégicos
- Misión, visión y valores
 - Perfil institucional





MENSAJE DEL PRESIDENTE

El resultado del ejercicio 2021 de la Autoridad Portuaria de Melilla se ha caracterizado por el mantenimiento de cifras similares a las del año anterior, perjudicadas aún por las consecuencias de la pandemia y por la continuidad del cierre de fronteras con Marruecos.

En particular, el tráfico Lo-Lo, que venía cayendo desde 2016, se ha anulado por completo en 2021, lo que, unido a la reducción del tráfico Ro-Ro, ha repercutido en el descenso del tráfico de mercancía general y del tráfico total de mercancías y, por lo tanto, de los ingresos asociados.

No obstante, el granel sólido y los cruceros han mostrado un leve repunte, a los que se espera sumar el tráfico de línea regular y contenedores una vez reabierta la frontera con el país vecino.

A pesar de ello, aún queda mucho camino por recorrer para restablecer la economía del puerto, dada la importante recesión sufrida debido a las circunstancias de los dos últimos años.

En este ámbito, es relevante la mejora de la aportación del Fondo de Compensación Interportuario al Puerto de Melilla en 2021 y especialmente en 2022 para asegurar la estabilidad financiera del Organismo.

Así, este organismo continúa potenciando nuevas líneas de negocio, principalmente el tráfico de cruceros, destacando el aumento de las navieras con las que ha establecido relaciones en 2021 y acordado hasta 14 escalas de cruceros para 2022 y alguna para 2023, lo que supone la materialización de los esfuerzos realizados en los últimos tres años para entrar en el mercado de cruceros.

Otra de las líneas estratégicas que se pretende consolidar es la náutica recreativa, de la mano de las condiciones fiscales ventajosas existentes en la Ciudad, que cuenta con el mejor régimen fiscal del Mediterráneo en venta y alquiler de yates y el mejor del mundo en compra, además de la reducción de impuestos relacionados con su importación, el suministro de combustible y la contratación de embarcaciones para renting, todo ello unido al registro especial de embarcaciones y buques de recreo en Melilla y Ceuta contemplado en el anteproyecto de la futura ley de puertos.

Asimismo, la Autoridad Portuaria apuesta por rentabilizar las infraestructuras portuarias, adoptando medidas como la sectorización de la zona restringida del puerto en zona comercial y zona aduanera para facilitar la habilitación de naves industriales y del sector de la industria logística, entre otras actuaciones de calado.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria está involucrada en el **“Proyecto de Ampliación de la Ciudad”**, una ampliación del término municipal que ocuparía parte de la zona II de aguas del puerto y daría respuesta al crecimiento de la población melillense y a sus necesidades de infraestructuras e industriales.

Respecto al **“Proyecto de Ampliación del Puerto”**, se sigue trabajando en los requerimientos documentales por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental y a la espera de la misma.

La Autoridad Portuaria lleva por bandera la protección del medio ambiente, como pone de manifiesto su Sistema de Gestión Ambiental (SGA) certificado desde 2012 por entidades externas, conforme a la norma UNE-EN ISO 14001 y el modelo PERS, y la obtención, un año más, del distintivo **“Bandera Azul”** del Puerto Noray.

En el marco del SGA se desarrollan medidas para reducir la ineficiencia en el consumo de recursos y fomentar un transporte marítimo bajo en carbono, de la mano de la energía solar, el GNL y el OPS.

La Autoridad Portuaria de Melilla hace gala también de su Responsabilidad Social Corporativa

mediante convenios de colaboración para la inmersión laboral de jóvenes y estudiantes.

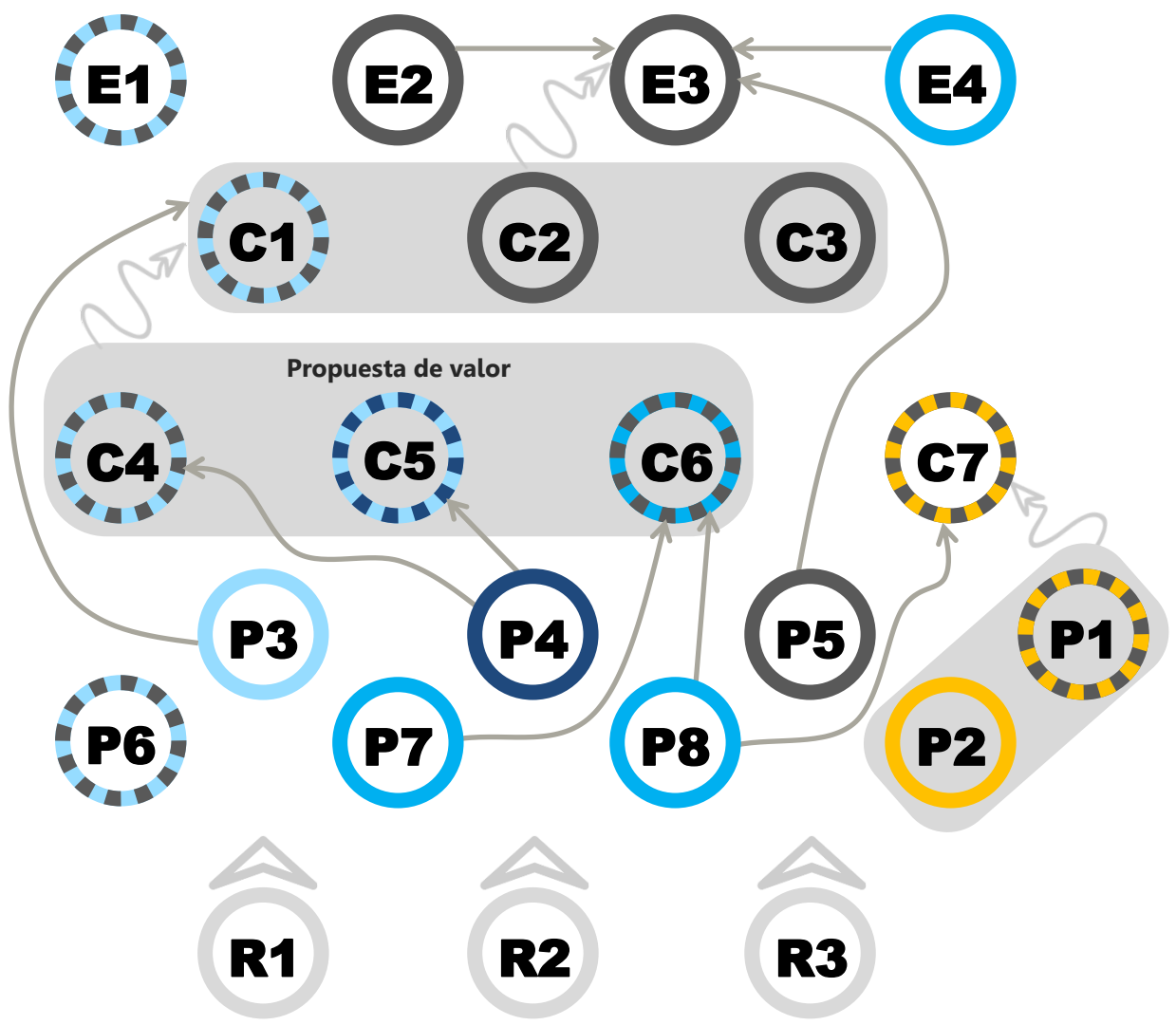
En relación a su personal, esta entidad continúa fomentando su desarrollo profesional y la igualdad de género. A este respecto, en 2021 ha realizado el diagnóstico para la implantación del **“I Plan de Igualdad de la Autoridad Portuaria de Melilla”**, prevista para 2022.

Para concluir, el presente documento constituye la 12ª edición de la Memoria de Sostenibilidad de la Autoridad Portuaria de Melilla, en la que se exponen con detalle los temas mencionados y el desempeño de esta organización durante 2021, en línea con sus principios de transparencia y de compromiso con sus grupos de interés.



D. Víctor Gamero García
Presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla

MAPA ESTRATÉGICO



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

Descripción	Ámbito
E1 Incrementar los recursos generados por las operaciones	Economía
E2 Equilibrio financiero	Economía
E3 Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones	Economía
E4 Rentabilizar inversiones	Economía
C1 Captar tráficos de perfeccionamiento, cruceros y yates	Clientes
C2 Captar nuevos ingresos derivados de las superficies	Clientes
C3 Nuevas compensaciones como Puerto Estratégico	Clientes
C4 Ser percibidos como plataforma logística no TAU (Territorio Aduanero de la Unión Europea) segura, eficiente y baja en tributación	Clientes
C5 Tener precios adecuados al nivel de calidad de servicio, fiabilidad y seguridad	Clientes
C6 Disponer de unas infraestructuras excelentes para atraer tráfico de alto valor	Clientes
C7 Alianzas para internacionalizar economía, desarrollo de turismo y seguridad con Autonomía y Estado	Clientes
P1 Gestionar protección y seguridad	Procesos
P2 Desarrollo y sostenibilidad	Procesos
P3 Potenciar marketing portuario tanto con Puertos del Estado como con la Ciudad Autónoma de Melilla	Procesos
P4 Orientar todos los servicios a la calidad para diferenciarnos y captar y fidelizar clientes	Procesos
P5 Mejorar eficiencia económica	Procesos
P6 Mejorar eficiencia económica	Procesos
P7 Desarrollar infraestructuras e instalaciones adecuadas para atraer tráficos de alto valor	Procesos
P8 Muelle grandes esloras	Procesos
R1 Orientar organización a estrategia y promover cambio cultural	Recursos
R2 Desarrollar y modernizar sistemas de gestión	Recursos
R3 Conseguir un equipo humano formado, motivado y comprometido	Recursos

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- ∞ **E2-000017:** Programa de Sostenibilidad Financiera;
- ∞ **E4-000006:** Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación;
- ∞ **C5-000008:** mejora de la competitividad de los servicios portuarios y comerciales;
- ∞ **C7-000004:** Plan de Accesibilidad Universal;
- ∞ **P1-000008:** elaboración e implantación del PSO y el PPE y reestructuraciones e infraestructuras de seguridad;
- ∞ **P2-000006:** Plan Interior Marítimo (PIM) Zona I y Zona II Puerto de Melilla y Plan de Recepción y Manipulación de Desechos de buques y residuos de carga (PRMD);
- ∞ **P2-000007:** redacción e implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental;
- ∞ **P4-000003:** Guía de usuarios del Puerto Deportivo;
- ∞ **P7-000003:** Plan de Mantenimiento Preventivo de Infraestructuras;
- ∞ **R2-000008:** desarrollo de nuevas tecnologías;
- ∞ **R2-000014:** implementación de un Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera (SCIIF).



MISIÓN, VISIÓN Y VALORES

- ∞ **Misión:** efectuar una prestación de servicios eficiente y que responda a las necesidades de los clientes del puerto, 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

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

FOMENTAR el crecimiento del puerto y su actividad a partir de la iniciativa profesional

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

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

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

PERFIL INSTITUCIONAL

La Autoridad Portuaria de Melilla es un organismo público con personalidad jurídica propia, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través del ente público Puertos del Estado (PPEE).

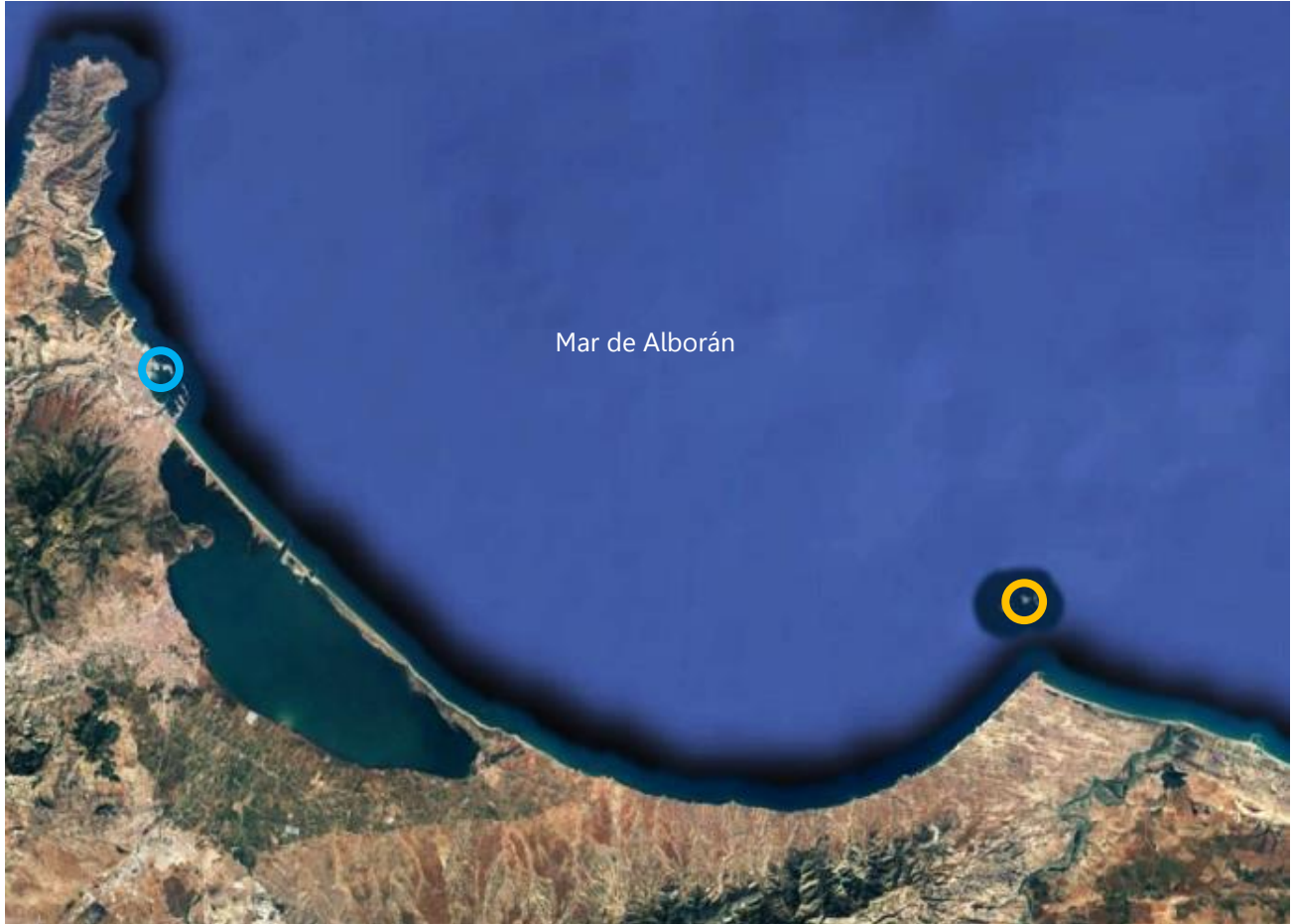
Esta entidad de derecho público administra y gestiona las infraestructuras y el dominio público portuario del Puerto de Melilla y del Puerto de las Islas Chafarinas, bajo criterios de rentabilidad y eficiencia, ajustando sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, conforme establece el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* (TRLPEMM), aprobado por el *Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre*.

Además de la legislación específica de aplicación (el TRLPEMM mencionado), la Autoridad Portuaria de Melilla se rige por otras disposiciones legales, como:

- ∞ Ley General Presupuestaria vigente en cada momento;
- ∞ *Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.*

En la siguiente figura se presenta la ubicación de los dos puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Melilla.

∞ Nombre de la organización	Autoridad Portuaria de Melilla
∞ Teléfono	952.67.36.00
∞ Fax	952.67.48.34
∞ Dirección postal	Avenida de la Marina Española nº4, 52001, Melilla (España)
∞ Dirección web	puertodemelilla.es
∞ Correo electrónico	puertodemelilla@puertodemelilla.es



 Puerto de Melilla  Puerto de las Islas Chafarinas





DIMENSIÓN — — INSTITUCIONAL

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

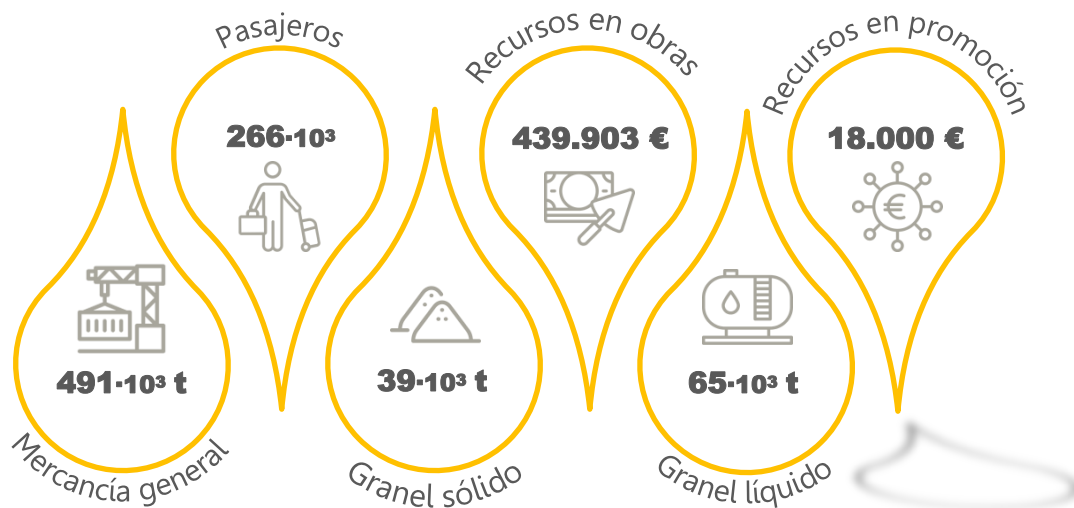
PRINCIPALES MAGNITUDES

Las consecuencias de la pandemia siguen siendo patentes en los datos de tráfico de mercancías, que han vuelto a sufrir un receso, si bien éste ha sido de poca entidad y debido principalmente a la inexistencia de tráfico Lo-Lo y al descenso de tráfico Ro-Ro. No obstante, las cifras de tránsito de graneles se han mantenido respecto al ejercicio anterior, consolidándose así el granel sólido en el Puerto de Melilla.

También han experimentado un ligero incremento las cifras de pasaje, actividad que comienza a recuperarse tras la pandemia.

Los recursos destinados a las obras de construcción durante 2021 se han visto acrecentados, debido a actuaciones de rehabilitación y mejora en las instalaciones e infraestructuras portuarias y de ampliación de la red contra incendios.

En cuanto al montante para la promoción comercial del puerto, éste se ha incrementado levemente respecto al ejercicio anterior.



HITOS Y RETOS

Hitos conseguidos en 2021

En materia institucional, durante el ejercicio 2021 se han alcanzado los hitos presentados a continuación.

Hitos institucionales

Aumento de operaciones de avituallamiento



Aumento del tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje



Consolidación del tráfico de granel sólido



Diversas actuaciones de mejora en las instalaciones portuarias



Actualizaciones de ciberseguridad y otros recursos informáticos



Retos futuros

De cara a seguir mejorando su gestión en el ámbito institucional de la sostenibilidad, la Autoridad Portuaria establece los siguientes retos futuros:

- ∞ **Ampliación Exterior** del puerto;
- ∞ Modificación sustancial de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (**DEUP**) para introducir usos de Puerto-Ciudad en playas y urbanizar la Estación Marítima;
- ∞ Envío a PPEE de **pliegos** de prescripciones particulares de servicios portuarios;
- ∞ Establecimiento de hitos para implantar el "**Plan de Mantenimiento Preventivo de Infraestructuras**";
- ∞ **Actualización y optimización del gestor documental**;
- ∞ **Mejoras en el centro de procesamiento de datos** (CPD), con servidores más potentes y de menor consumo;
- ∞ Mejora de la **información sobre locales disponibles** para concesiones.

FORMA JURÍDICA

- ∞ **Régimen de funcionamiento:** las actividades se ajustan al ordenamiento jurídico privado, salvo en las funciones de poder público de la organización.
- ∞ **Régimen económico:** los puertos de titularidad estatal se rigen por el principio de autosuficiencia del conjunto del sistema portuario y de cada Autoridad Portuaria, con autonomía de gestión económica y financiera.



Recursos económicos

Rentas y productos del patrimonio



Aportaciones del Fondo de Compensación Interportuario y Presupuestos Generales del Estado



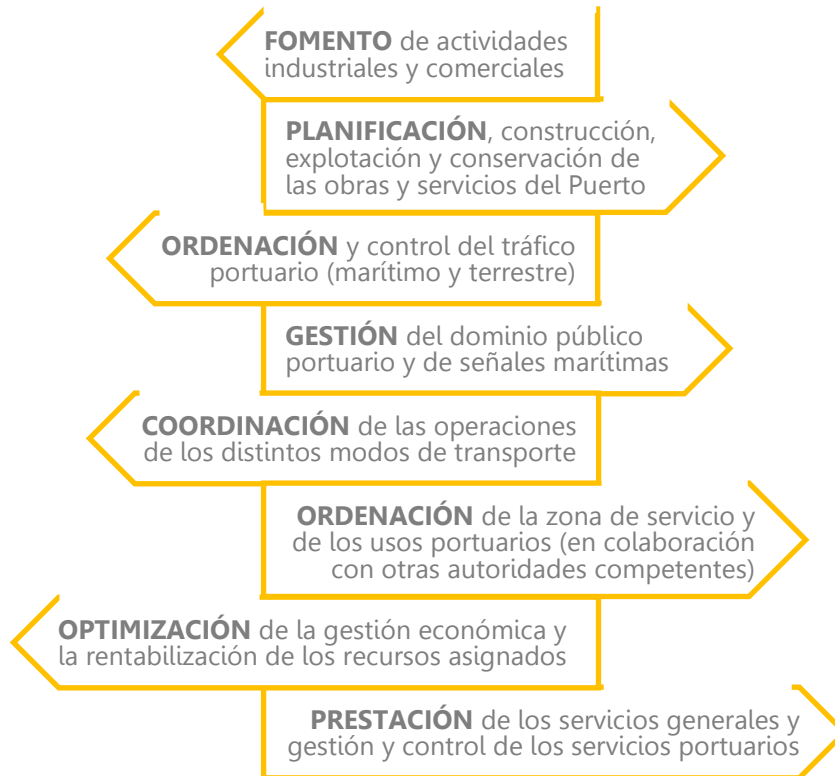
Tasas



Operaciones con entidades de crédito



■ Competencias



GOBIERNO Y GESTIÓN

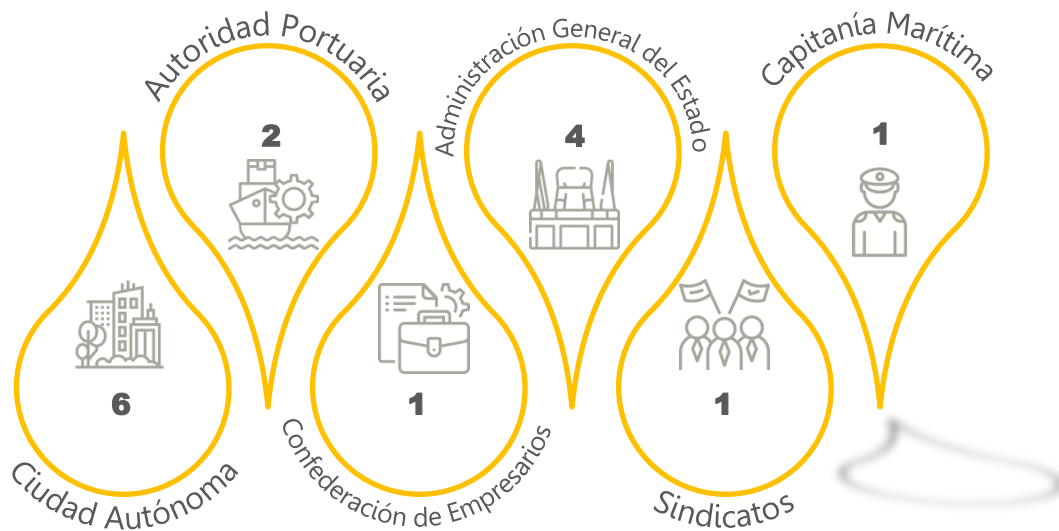
Órganos de gobierno

- ∞ **Consejo de Administración:** administra y aprueba la organización del Puerto, su actividad económica y cuentas anuales, fija los objetivos de gestión y las tarifas por servicios comerciales, aprueba las ordenanzas, y demás competencias que le atribuye el artículo 30 del TRLPEMM.
- ∞ **Presidente:** representa a la Autoridad Portuaria y su Consejo de Administración, establece directrices generales para la gestión de los servicios, vela por el cumplimiento de las normas, y demás funciones que le atribuye el artículo 31 del TRLPEMM.





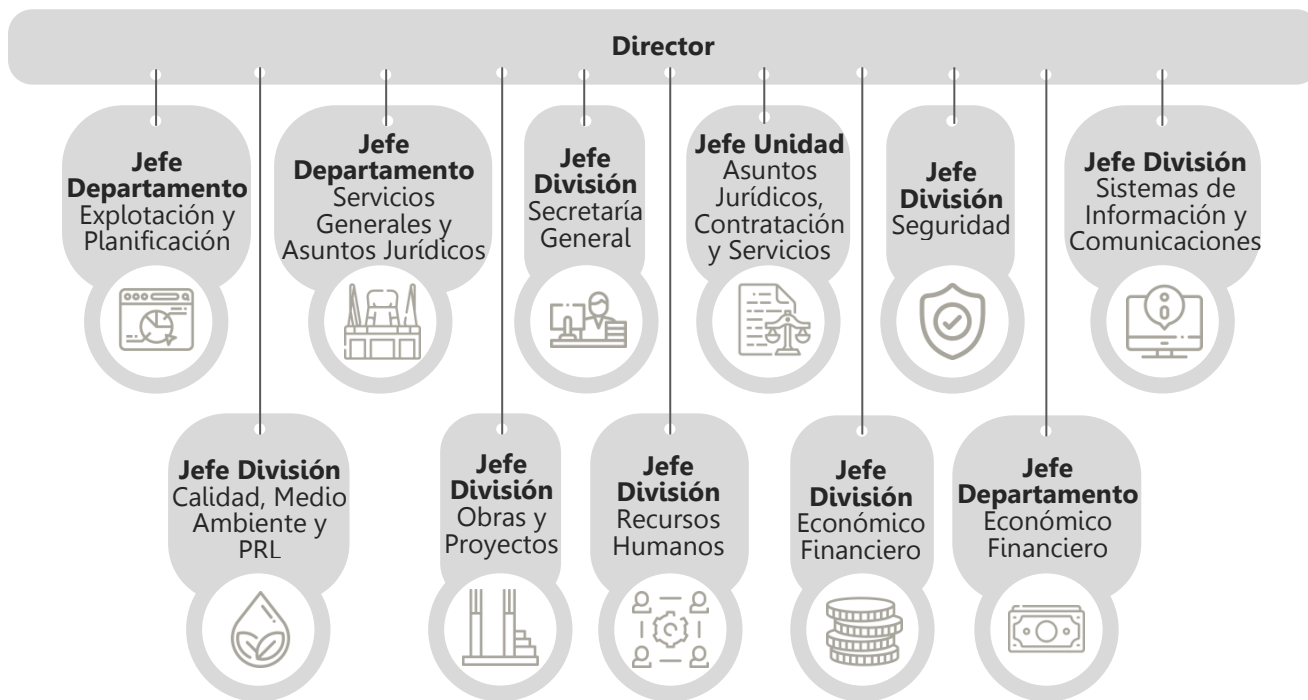
Composición del Consejo de Administración



Órganos de gestión

- ∞ **Director:** dirige y gestiona la entidad y sus servicios, propone los objetivos de gestión y los criterios de actuación, inversión, financiación, cuentas anuales y necesidades de personal, y demás funciones que le atribuye el artículo 33 del TRLPEMM.
- ∞ **Comité de Dirección:** conformado por personal no adscrito a convenio a criterio del Director para que le preste asistencia en sus funciones. En la fecha de elaboración del presente documento, forman parte del Comité de Dirección las personas indicadas a continuación:

Organigrama del Comité de Dirección



Órganos y comités de asistencia

Los consejos y comités que, directa o indirectamente, asisten a los órganos de gobierno y gestión de la Autoridad Portuaria de Melilla son:

- ∞ **Consejo de Navegación y Puerto:** órgano de información del Presidente y la Capitanía Marítima con representación de las personas físicas y jurídicas relevantes o con interés en el comercio marítimo y el funcionamiento portuario;
- ∞ **Comité de Servicios Portuarios:** se constituye en el Consejo de Navegación y Puerto, y de él forman parte los usuarios de servicios (u organizaciones que los representen) y las organizaciones sectoriales más representativas de trabajadores y prestadores de servicios;
- ∞ **Comité del Sistema de Gestión:** lidera, coordina y analiza el desempeño en calidad, medio ambiente y prevención de riesgos laborales (PRL);
- ∞ **Comité de Seguridad y Salud:** realiza una consulta regular y periódica de las actuaciones de la Autoridad Portuaria en materia de PRL;
- ∞ **Comité de Empresa:** órgano colegiado que representa al conjunto del personal;

- ∞ **Comité Consultivo de Protección:** asesora en medidas para una protección adecuada del puerto y sus usuarios;
- ∞ **Comité de Gestión de la Seguridad de la Información:** se encarga de la seguridad en relación a las Tecnologías de la Información y la Comunicación y del cumplimiento de la normativa de protección de datos;
- ∞ **Comité de Seguridad Integral:** da cobertura a los temas específicos de Instalación Crítica.



Sistemas de gestión

La Autoridad Portuaria de Melilla tiene en consideración en su gestión diaria la calidad de los servicios prestados, el respeto al medio ambiente y la garantía de seguridad y salud de todos cuantos desempeñan su labor profesional en las instalaciones que gestiona.

Para ello, cuenta con un **Sistema Integrado de Gestión (SIG) de Calidad, Ambiental y Seguridad y Salud en el Trabajo** desde el año 2012, con el alcance **“Servicios Generales y Gestión de Infraestructuras”**.

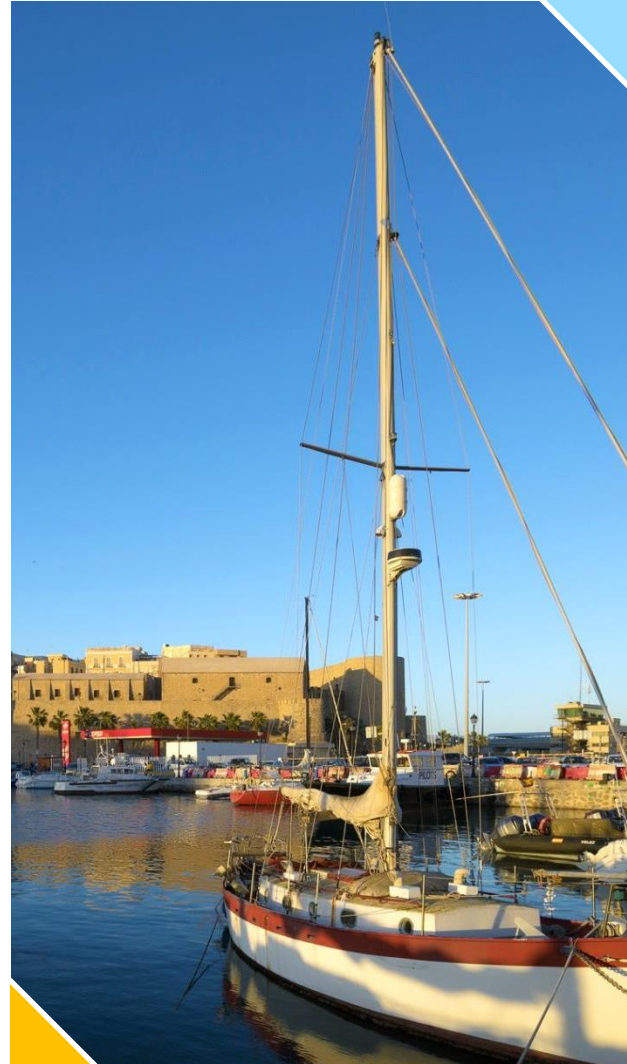
La implantación de este SIG se ha puesto sobradamente de manifiesto en las certificaciones obtenidas conforme a las normas **UNE-EN ISO 9001:2015, UNE-EN ISO 14001:2015 e ISO 45001:2018**, otorgadas por empresas acreditadas por ENAC, y la superación satisfactoria de todas las auditorías anuales (de seguimiento o certificación) pertinentes.

De este modo, este organismo garantiza el cumplimiento de la normativa aplicable en estas materias, además de unificar criterios para la mejora continua en la gestión de las mismas.



Por otra parte, el Sistema de Gestión Ambiental de la Autoridad Portuaria cuenta asimismo con el reconocimiento europeo del **“Port Environmental Review System” (PERS)**, específico para el sector portuario, conforme al modelo de la **“Fundación EcoPorts”** de la **“European Sea Ports Organization” (ESPO)**.

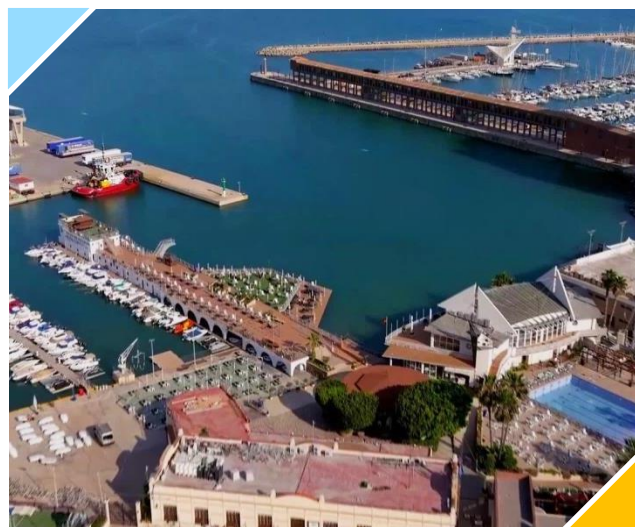
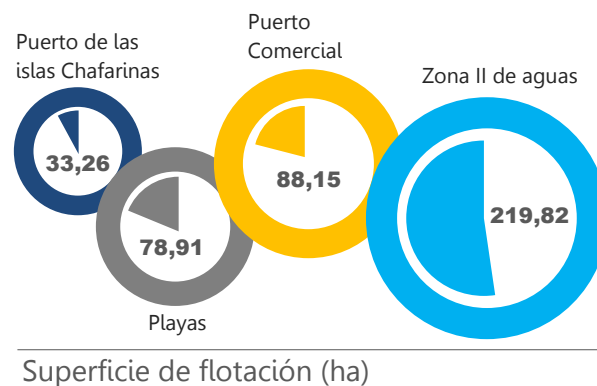
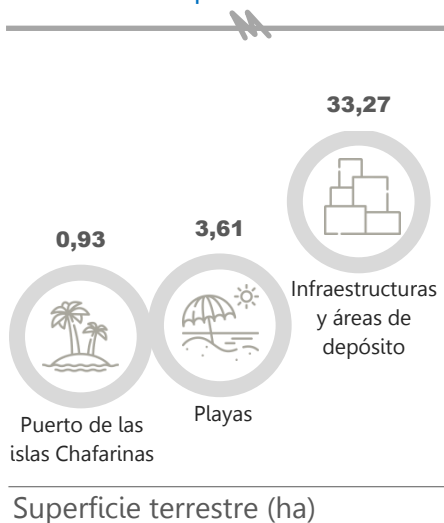
El Sistema de Gestión Ambiental de la Autoridad Portuaria de Melilla obtuvo en 2020 su tercera renovación bienal conforme al PERS



INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

La Autoridad Portuaria de Melilla gestiona las infraestructuras y espacios portuarios de conformidad con el modelo **“land lord port”**, que favorece la prestación de servicios por parte de la iniciativa tanto pública como privada. En concreto, en el Puerto de Melilla, la Estación Marítima y el tráfico de pasajeros están gestionados por entidades privadas.

El Puerto de Melilla cuenta con 77.579,55 m² de superficie terrestre en concesión, que supone el 40,07% del total de superficie concesionable



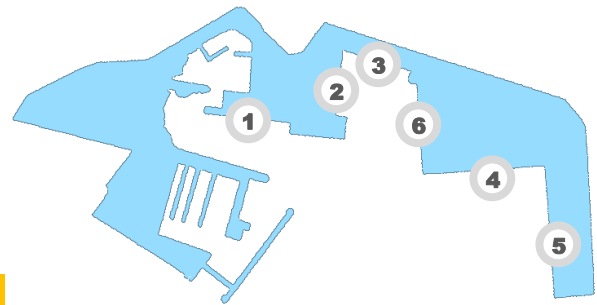


El Puerto de las islas Chafarinas cuenta con un espigón-embarcadero, rampa de varada, grúa de 5 toneladas y muelle de atraque, que se usa para el atraque de embarcaciones militares y para personal de investigación y del Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

Muelle	Uso
1 Ribera I	Pasaje, carga/descarga vehículos
2 Ribera II	Pasaje, Ro-Ro
3 Nordeste I	Pasaje, Ro-Ro (reservado para buques militares), uso complementario terciario, infraestructuras, abrigo e institucional
4 Nordeste II	Mercancías, terciario (preferencia granel sólido y contenedor)
5 Nordeste III	Mercancías, terciario (preferencia mercancías peligrosas)
6 Espigón	Pasaje, mercancías, terciario. Refugio polivalente

Por su parte, la zona de servicio del Puerto de Melilla está distribuida en:

- ∞ **Zona deportiva:** 109.900 m² de uso institucional, náutico-deportivo, pasaje, pesca, infraestructuras, complementario de equipamiento y complementario terciario, incluyendo el edificio de la Autoridad Portuaria, el cargadero de mineral y empresas de ocio y servicios;
- ∞ **Dique Sur y terrenos junto a playa de san Lorenzo:** 33.551 m² de tolerancia recreativa, infraestructuras y reserva;
- ∞ **Zona comercial:** 218.795 m² ocupados por áreas de maniobra sin edificar, la Estación Marítima y otras instalaciones. Se compone de los siguientes muelles:



INFRAESTRUCTURAS EN EJECUCIÓN

- ∞ **Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paseo del Espaldón del Dique Nordeste III:** se ha adosado una escalera metálica al Dique Nordeste III para facilitar el acceso a la caseta desde el vial interior;
- ∞ **Rehabilitación de puertas motorizadas de control de accesos de los muelles comerciales:** a seis puertas de seguridad se les han sustituido los motores e instalado refuerzo antivuelco;
- ∞ **Mejora del drenaje de la cubierta de la nave de bivalvos:** se ha mejorado el drenaje de la cubierta de la nave de bivalvos mediante impermeabilización y la sustitución de las canaletas laterales;
- ∞ **Ampliación de la red contra incendios y mejora de la pavimentación del contradique del Puerto Deportivo:** se ha sustituido y prolongado el trazado de PVC de la red de hidrantes, se ha mejorado la pavimentación peatonal y se ha aumentado la dotación y capacidad de la red de electricidad, agua, comunicaciones y cámaras de seguridad;
- ∞ **Rehabilitación y mejora del drenaje de las cubiertas del cargadero de mineral:** se ha rehabilitado la cornisa y se ha instalado un nuevo sistema de drenaje perimetral con un canalón de mortero de cemento impermeabilizado con lámina asfáltica.

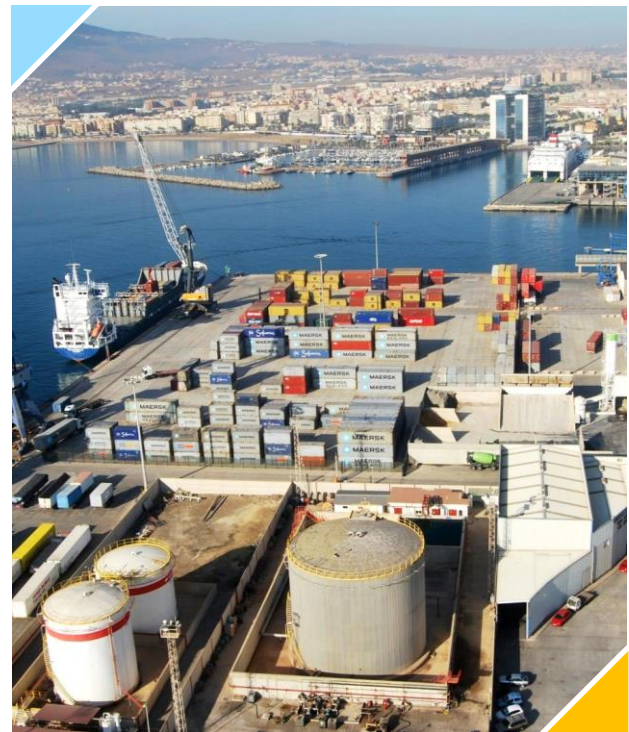
Actuación	Fin	Inversión 2021
∞ Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paseo del Espaldón del Dique Nordeste III	04/2021	43.866,76 €
∞ Rehabilitación de puertas motorizadas de control de accesos de los muelles comerciales	07/2021	32.724,22 €
∞ Rehabilitación y mejora del drenaje de las cubiertas del cargadero de mineral	12/2021	90.779,83 €
∞ Ampliación de la red contra incendios y mejora de la pavimentación del contradique del Puerto Deportivo	12/2021	265.429,51 €
∞ Mejora del drenaje de la cubierta de la nave de bivalvos	01/2022	7.103,13 €

Proyectos futuros

Durante 2021, la Autoridad Portuaria de Melilla ha modificado el documento **“Información adicional al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto constructivo de la Ampliación Exterior del Puerto de Melilla”** y lo ha sometido nuevamente al procedimiento de consulta a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, habiendo remitido los resultados del mismo y su análisis a la Dirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, estándose aún pendiente de su respuesta en relación a la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental.

Esta actuación pierde fuerza a favor del **“Proyecto de Ampliación de la Ciudad”**, un barrio marítimo a construir en terreno ganado al mar que se enmarca en el **“Plan Estratégico de la Ciudad”** y en el que la Autoridad Portuaria ha tenido cierta influencia, especialmente en relación a los estudios de desarrollo marítimo-terrestre. Este proyecto contempla la ampliación de suelo industrial, el establecimiento de instalaciones para usos del municipio y de desarrollo náutico-deportivo, e incluso un aeropuerto internacional, permitiendo dinamizar la economía y el comercio y favoreciendo el tejido empresarial de la Ciudad.

La Autoridad Portuaria está trabajando, tras el interés mostrado por la iniciativa privada, en la construcción de una Estación Marítima adicional en el Puerto de Melilla



ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO

Tráfico de mercancías

El número total de buques entrados en el Puerto de Melilla a lo largo del año 2021 ha sido de 948. Esta cifra supone un repunte de alrededor del 5% respecto al ejercicio anterior, si bien se encuentra aún alejado de los obtenidos en años precedentes.

A pesar de este pequeño incremento, el total de mercancías manipuladas este año ha descendido de forma leve respecto a los valores alcanzados en 2020, como daño colateral al cierre de la frontera.

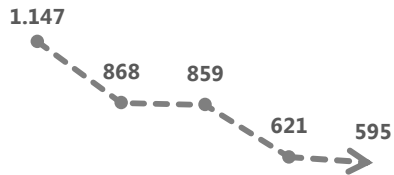
A este respecto, cabe mencionar la ausencia de tráfico de contenedores Lo-Lo, la disminución de contenedores Ro-Ro y el mantenimiento de los graneles líquidos y sólidos en valores similares a los de 2020.

Así, el total de mercancías manipuladas a lo largo del año ha sido de 595.000 toneladas.

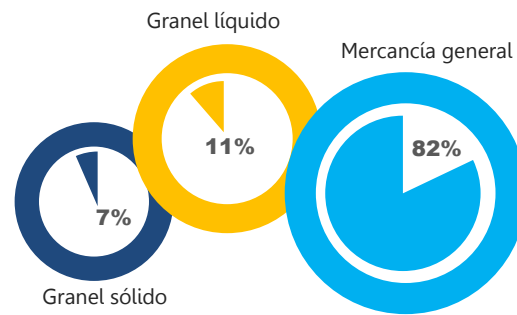
Las operaciones de avituallamiento han resultado en un total de 6.000 toneladas de combustible suministrado, un valor un 5% superior al obtenido en el año 2020



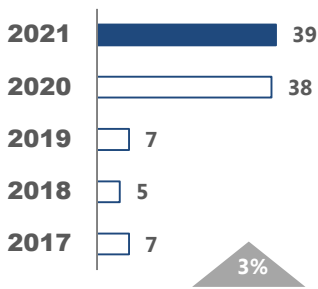
Total de mercancías (t·10³)



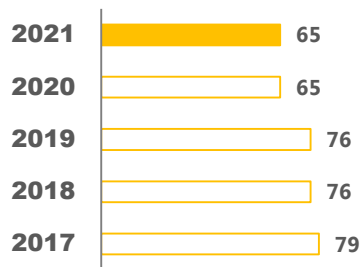
2017 2018 2019 2020 2021



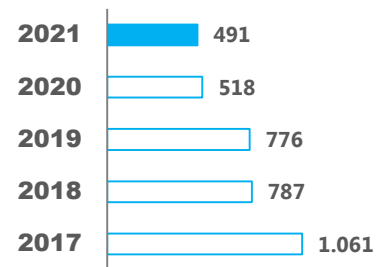
Distribución de mercancías (%)



Granel sólido (t·10³)



Granel líquido (t·10³)



Mercancía general (t·10³)

Tráfico de pasajeros

Desde la declaración de la pandemia en marzo de 2020 hasta noviembre de 2021, ningún crucero hizo escala en el Puerto de Melilla, por lo que los datos de tráfico de pasajeros de crucero se han encontrado en 2021 aún alejados de las cifras de años anteriores.

Para revertir esta situación y mejorar los resultados de cara al próximo ejercicio, la Autoridad Portuaria trabaja incansablemente, estableciendo contactos con las navieras, que le han permitido cerrar un buen número de escalas para el año 2022.



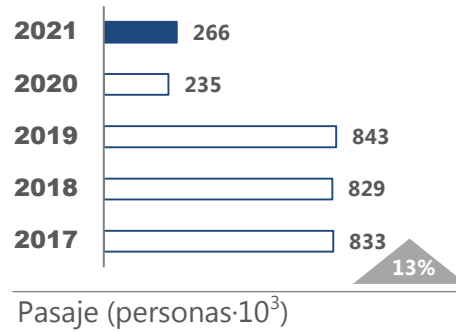
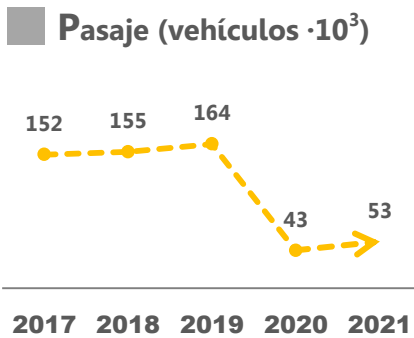
En cuanto al tráfico Ro-Pax, durante el año 2020 estuvo en vigor un contrato marítimo de emergencia, adaptado a las circunstancias por COVID-19, que contemplaba un número de rotaciones mínimo.

En 2021, la Autoridad Portuaria intercedió para retomar un número de rotaciones similar al de 2019, y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, adjudicó un nuevo contrato, que incluía 6 rotaciones (ida y vuelta) semanales con Málaga, 3 con Almería y, por primera vez, 3 con Motril.

Así, durante 2021 se han estado realizando estas 12 rotaciones semanales y 3 adicionales, estando previsto incrementarse en 2022 hasta 18-22 entre los tres destinos.

El tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje de línea regular, por lo tanto, ha reflejado una leve recuperación respecto a 2020, si bien supone en torno al 30% de los datos de 2019, antes de que la pandemia por COVID-19 propiciara el cierre de la frontera con Marruecos y la cancelación de la **“Operación Paso del Estrecho”**.

No obstante, en 2022 se prevé llegar a alcanzar valores pre-pandemia, en el caso de que se reabriese la frontera con el país vecino.



El número total de pasajeros (línea regular y crucero) ha crecido respecto al año anterior

PROMOCIÓN COMERCIAL

La Autoridad Portuaria de Melilla dirige sus actuaciones comerciales principalmente a dos sectores objetivo, los cruceros y la náutica recreativa, con el objeto de consolidar estas líneas de negocio en el Puerto de Melilla y establecerse como destino habitual de pasajeros de cruceros y de embarcaciones y buques de recreo.

A continuación se desarrollan con más detalle las labores específicas realizadas en 2021 en relación con el fomento de estos tráficos.



Cruceros

La dedicación desde la Autoridad Portuaria de Melilla a este sector ha sido completa desde hace varios años.

Aunque la coyuntura por la pandemia ha impedido, un año más, la celebración de ferias con participación habitual de la Autoridad Portuaria, este organismo ha continuado trabajando, estableciendo relaciones con las navieras, manteniendo reuniones con la **“Oficina de Turismo”** de la Ciudad Autónoma y elaborando documentos promocionales.

La eficacia de estas actuaciones, amparada en la recuperación de la normalidad tras la pandemia, se ha puesto notablemente de manifiesto a lo largo del ejercicio 2021, durante el cual se han cerrado 14 escalas para 2022 e incluso alguna para 2023, que suponen la consolidación de las relaciones de esta Autoridad Portuaria con hasta nueve nuevas navieras.

La Autoridad Portuaria potencia su labor comercial en el sector crucerístico mediante su pertenencia a la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA por sus siglas en inglés)

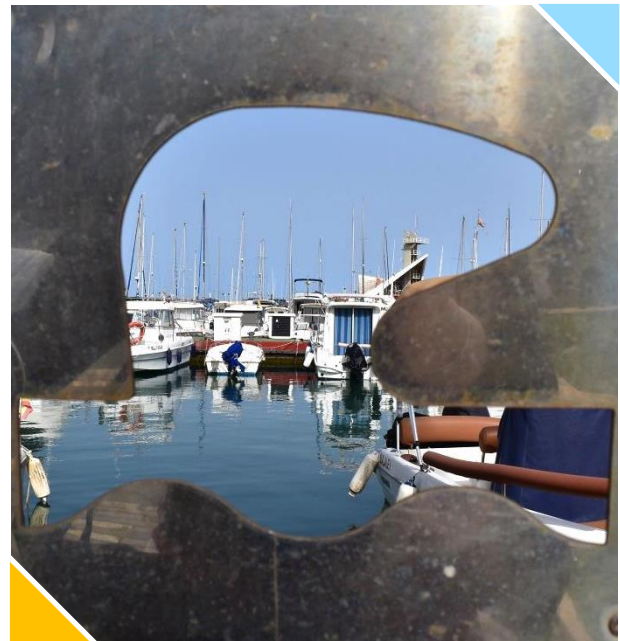
Náutica recreativa

Desde el año 2019, y especialmente desde el cierre de la frontera con Marruecos, la Autoridad Portuaria viene estudiando la viabilidad de implantar el tráfico de embarcaciones y buques de recreo en el Puerto de Melilla, con base en las ventajas fiscales de las que se benefician en la Ciudad (que favorecen el alquiler, la compra-venta y la importación de yates) y que le permitirían ser competitivo en este sector.

Las actuaciones llevadas a cabo en 2021 para potenciar la náutica recreativa en el Puerto de Melilla han consistido en publicitar los servicios mencionados, además de la participación de la Autoridad Portuaria en importantes ferias del sector, como las que se indican a continuación:

- ∞ **Palma International Boat Show 2021 (06/2021):** el Puerto de Melilla compartió un stand en la primera feria náutica presencial tras la pandemia;
- ∞ **Monaco Yacht Show 2021 (09/2021):** el Puerto de Melilla asistió a esta exhibición con un stand compartido con el Clúster Marítimo Balear.

En noviembre de 2021 se celebró el “**I Foro de Turismo Ciudad de Melilla**”, en el que el puerto estuvo a cargo de una ponencia sobre embarcaciones de recreo



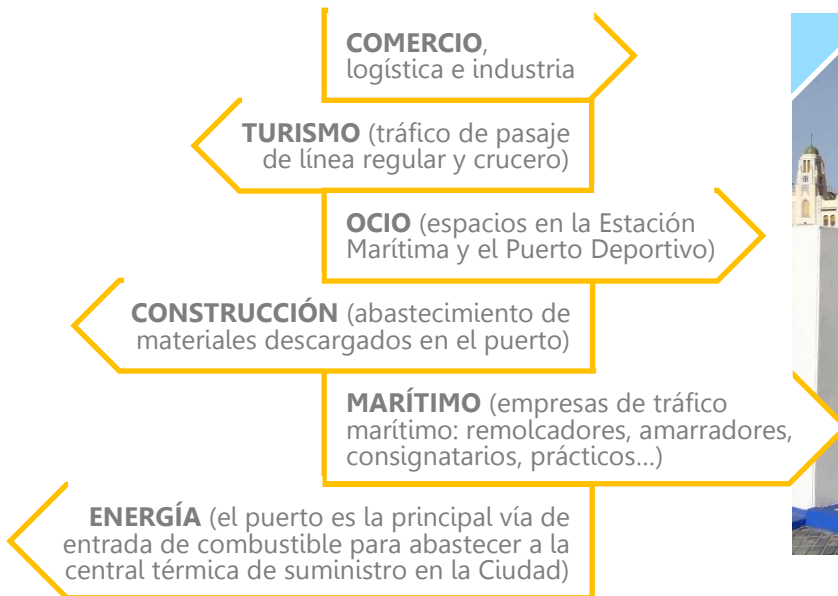
HINTERLAND Y FORELAND

Hinterland

Durante 2021 se ha mantenido cerrada la frontera terrestre con Marruecos, tanto para el tránsito de mercancías como de personas, por lo que se puede considerar que la totalidad de mercancías llegadas al Puerto de Melilla durante

este año se corresponde con el consumo local de la Ciudad, y que los pasajeros contados desde el fin de las restricciones a la movilidad son también de la localidad.

Sectores económicos locales más beneficiados por el puerto

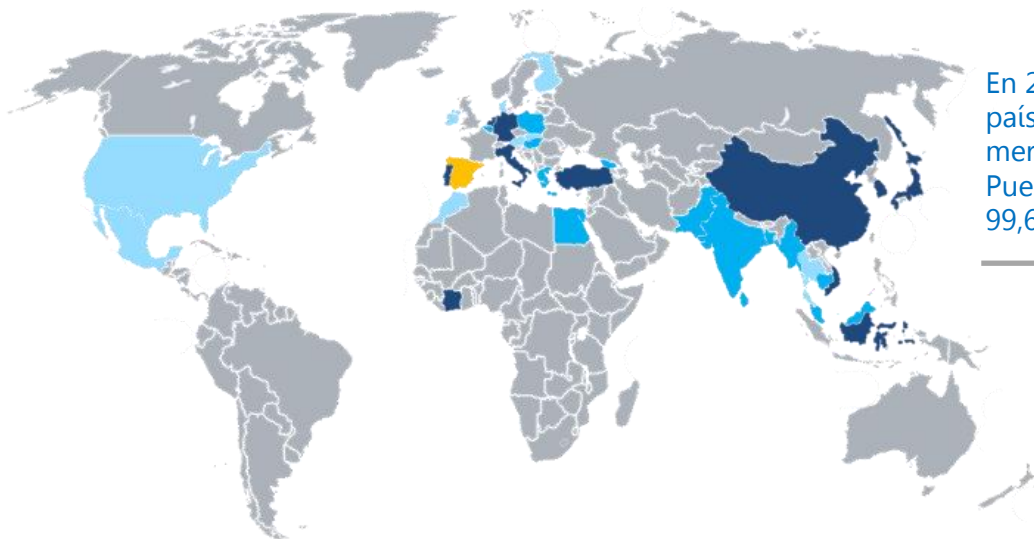


Foreland

La disminución de tráficos y la hegemonía actual del tráfico Ro-Ro, principalmente en buques de tipo Ro-Pax, ha supuesto una disminución del número de líneas regulares que operan en el Puerto de Melilla, esencialmente relacionadas con la mercancía general.

Así, en 2021 han operado las siguientes líneas:

Línea	Tipo	Ruta
∞ Cía. Trasmediterránea	Regular	Málaga y Almería
∞ FRS	Regular	Motril
∞ Marítima Peregarr S.A.	Regular	Málaga
∞ Balearia/Marítima Alborán	Regular	Málaga-Almería-Motril
∞ CEMEX	No regular	C.E.
∞ Endesa (fueloil)	No regular	Ceuta
∞ Atlas	No regular	Ceuta
∞ Privados (arenas y gravas)	No regular	Málaga y Almería



En 2021, España ha sido el único país de destino de las mercancías embarcadas en el Puerto de Melilla, y el origen del 99,6% de las desembarcadas

- Embarque y desembarque
- ≥ 50 t desembarcadas
- 10-50 t desembarcadas
- ≤ 10 t desembarcadas

SERVICIOS PRESTADOS

Servicios generales

Son servicios que la Autoridad Portuaria (o terceros) presta para cumplir con sus funciones, de los que los usuarios se benefician sin necesidad de solicitud.

La actividad portuaria se desarrolla por iniciativa pública y privada conforme al modelo “**landlord port**”, en un marco de libre competencia entre operadores

Servicios generales

POLICÍA en zonas comunes

ALUMBRADO de zonas comunes

LIMPIEZA habitual de las zonas comunes de tierra y de agua

ORDENACIÓN, coordinación y control del tráfico portuario marítimo y terrestre

COORDINACIÓN y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades

SEÑALIZACIÓN, balizamiento y otras ayudas a la navegación de aproximación y acceso del buque al puerto, y balizamiento interior

PREVENCIÓN y control de emergencias en colaboración con Administraciones competentes de protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación

Servicio de señalización marítima

Consiste en la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

Las funciones de la Autoridad Portuaria en relación a la señalización marítima son:

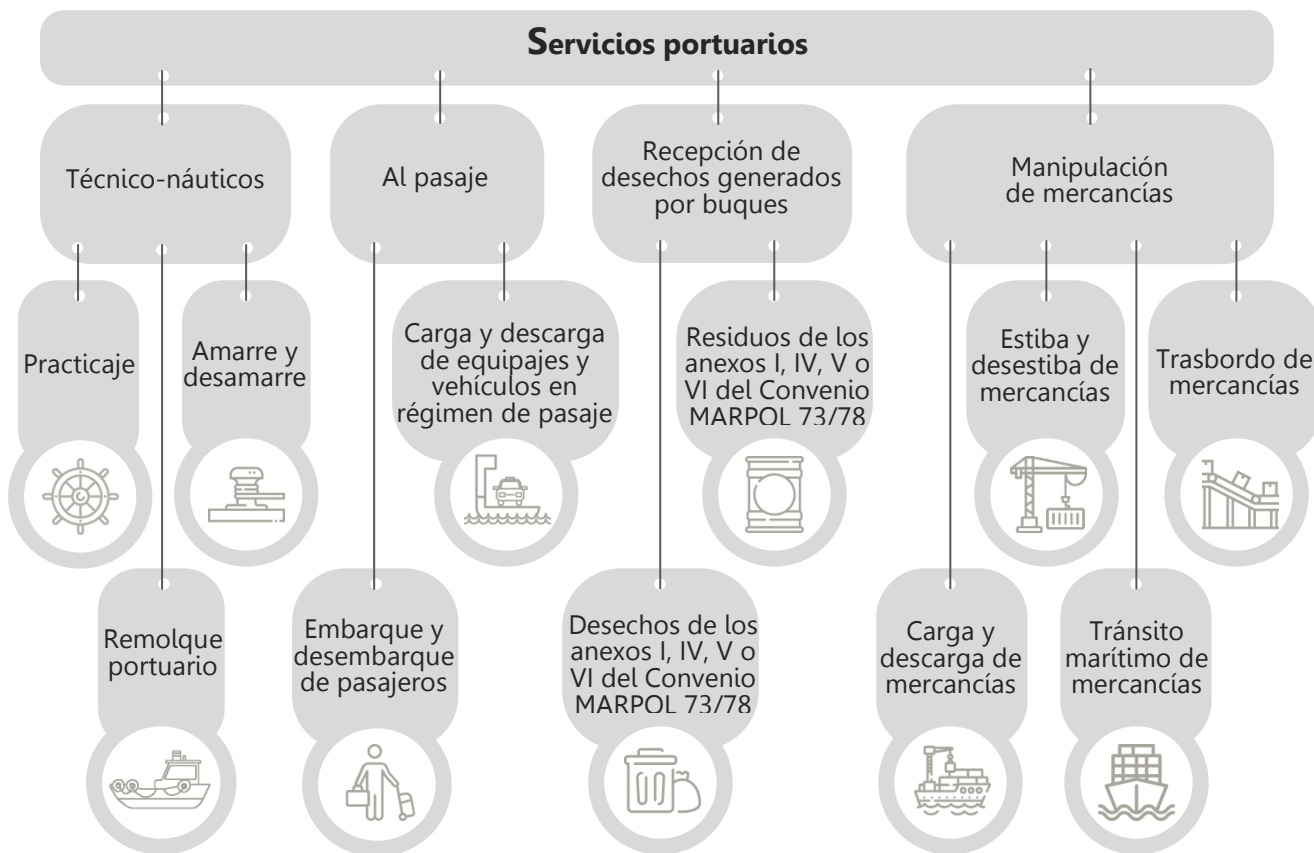
- ∞ Garantizar el **efectivo cumplimiento de los balizamientos**;
- ∞ Aprobar los proyectos de ejecución o modificación de los **dispositivos de señalización marítima**;
- ∞ Informar de los **proyectos de ejecución o modificación cuya instalación y mantenimiento corresponda a terceros**;
- ∞ **Inspeccionar las ayudas a la navegación de terceros** y, en su caso, adoptar medidas que restablezcan el servicio.



Servicios portuarios

Corresponden a las actividades necesarias para la explotación de los puertos y la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, que se llevan a cabo por la iniciativa privada mediante el otorgamiento de licencia.

En 2021 se ha trabajado en la redacción de un Pliego de Prescripciones Particulares para el otorgamiento de licencias provisionales de suministro de combustible, que va a pasar a considerarse como servicio portuario





2



Estiba

1



Practicaje

1



Remolque

1



Amarre

1



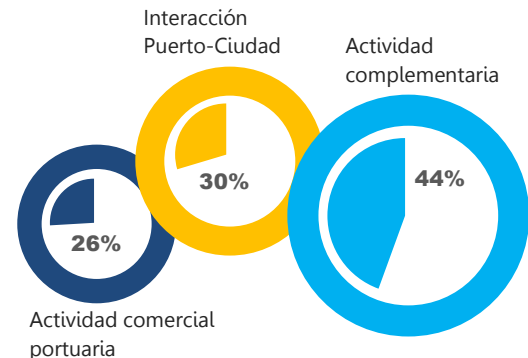
Pasaje

Empresas prestadoras de servicios portuarios

Servicios comerciales

Son las actividades de prestación de naturaleza comercial vinculadas a la actividad portuaria que no tienen el carácter de servicios portuarios. Son prestados por terceros mediante el otorgamiento de autorización.

Ocupación del dominio público portuario



Actividad de empresas concesionarias

En el Puerto de Melilla prestan servicio 81 empresas concesionarias y 8 empresas autorizadas. De estas últimas, el 100% se dedica a actividades complementarias

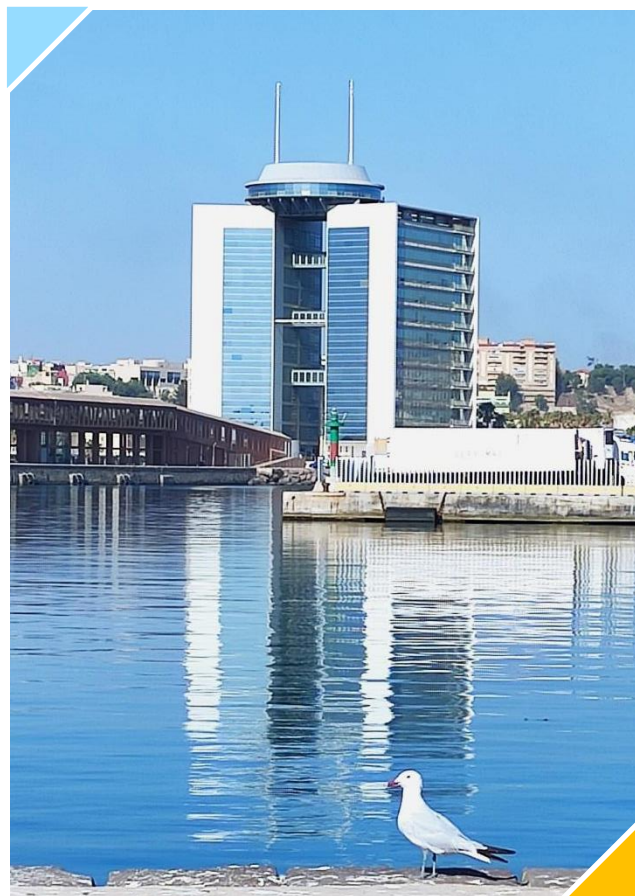
CALIDAD DE LOS SERVICIOS

Transparencia

La Autoridad Portuaria de Melilla se rige por un principio de transparencia que garantiza la libre concurrencia en el acceso a la prestación de los servicios, la calidad de los mismos y la confianza de todas las personas con las que se encuentra vinculada su actividad.

Así, el público tiene a su disposición en la página web de este organismo información relativa a los pliegos reguladores de los servicios portuarios, las condiciones de otorgamiento de concesiones y autorizaciones de ocupación del dominio público portuario, los trámites necesarios para operar en el puerto, el directorio de empresas, información legal, diversas publicaciones, tasas, presentación de quejas, sugerencias y felicitaciones, entre otras.

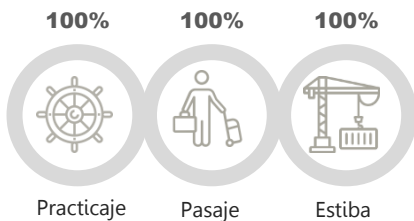
Además, la Autoridad Portuaria utiliza el sistema de facturación electrónica del Estado, y los contratos se publican en la plataforma de contratación estatal.



Eficiencia

En el marco de su “**Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud en el Trabajo**”, la Autoridad Portuaria promueve la mejora continua en el rendimiento de los servicios prestados. Para ello, entre otras medidas, premia a las empresas que operan en el puerto bajo principios de competitividad y sostenibilidad económica y ambiental, tal como contempla el *Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*.

Las empresas que se han beneficiado de este tipo de bonificaciones a lo largo de 2021 son las indicadas en el siguiente gráfico.



Empresas prestadoras de servicios portuarios beneficiadas de bonificación en 2021



Satisfacción de usuarios

Con periodicidad bienal, la Autoridad Portuaria de Melilla realiza encuestas a distintos miembros de su Comunidad Portuaria para conocer su opinión sobre los servicios y las instalaciones del puerto.

En la última encuesta, realizada en 2020, el aspecto de la actividad portuaria mejor valorado en las entrevistas fue la relación con el personal de la Autoridad Portuaria, mientras que la inseguridad por la entrada irregular de personas fue el que recibió peor valoración.

Otro mecanismo con el que cuenta la Autoridad Portuaria para conocer la opinión de sus partes interesadas es el procedimiento para la gestión de quejas y sugerencias, a través del cual el Departamento de Asuntos Generales y Jurídicos recibe, investiga y da respuesta a todas las quejas recibidas, que sirven asimismo como punto de partida para posibles mejoras en la gestión portuaria.

En 2021 se ha recibido un total de 5 quejas, todas resueltas dentro de los plazos establecidos a tal efecto, de cuya resolución se ha informado a las personas interesadas



Recursos TIC

En su ámbito de **“Puerto Inteligente”**, el Puerto de Melilla utiliza recursos TIC, como la plataforma de gestión portuaria (INTEGRA2), la Ventanilla Única Marítimo-Portuaria (DUEPORT), la plataforma de Administración Electrónica, Google Cloud, fibra óptica, sistema de control de accesos y sistema de videovigilancia por circuito cerrado de televisión.

En cuanto a la ciberseguridad, tiene implantadas las siguientes medidas:

- ∞ **Monitorización del tráfico de internet** en busca de patrones de ataque por la Sonda de Alerta Temprana del CCN-CERT;
- ∞ **Monitorización externa de vulnerabilidades** por el INCIBE-CERT del CNPIC;
- ∞ **Firewall perimetral** (IDS/IPS/Proxy/VPN) de bloqueo de conexiones no permitidas;
- ∞ **Sistema antimalware** en los equipos, que bloquea softwares maliciosos;
- ∞ **Gestión de eventos e Información de Seguridad** para analizar actividades;
- ∞ **Formación y concienciación** a la plantilla sobre ciberseguridad y protección de datos para evitar actuaciones irresponsables.



También dispone de herramientas para garantizar la calidad de los servicios TIC, entre los que destaca el sistema CAU-DSIC (Centro de Atención al Usuario de la División de Sistemas de Información y Comunicaciones) para la notificación de incidencias y peticiones informáticas.

Por último, y como ya se ha comentado, la página web de este organismo de gestión, en la que se encuentra disponible información diversa, constituye otro mecanismo TIC que garantiza la transparencia y calidad del servicio.

En 2021 se ha actualizado la Sede Electrónica del puerto y se ha creado un nuevo sitio para los Fondos FEDER 14/20. También se ha efectuado el contrato de migración de Navision

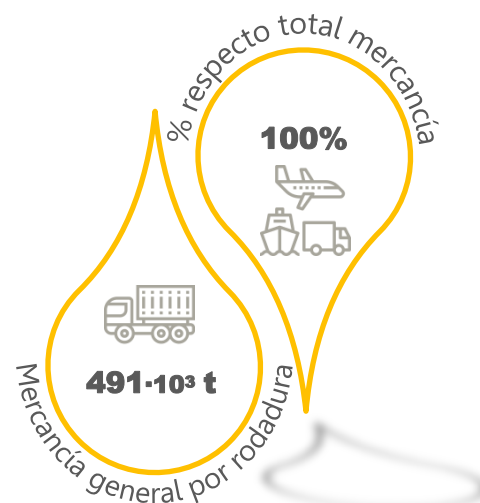
MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Puerto de Melilla cuenta con conexión terrestre con la Ciudad mediante los accesos por carretera que se encuentran en la avenida General Macías y en el Paseo Marítimo.

Dada la inviabilidad actual de la conexión por ferrocarril, el enfoque adoptado por la Autoridad Portuaria para fomentar la intermodalidad en el transporte es el de mejorar la calidad de los servicios prestados al transporte por carretera, ejecutando actuaciones año tras año.

A pesar del descenso de tráficos por el cierre fronterizo y, en el caso de contenedores, por el auge del palé, el tráfico Ro-Ro continúa siendo el más frecuente en el puerto, por su versatilidad y su menor pago de tasas al puerto.

Desde la Autoridad Portuaria de Melilla se trabaja para impulsar este tráfico, como el aumento de rotaciones Ro-Pax y el estudio de una triangulación Melilla-Almería-Argelia.





La Autoridad Portuaria avanza en importantes proyectos de descarbonización del transporte, como la implantación de un sistema de *cold ironig* u *Onshore Power Supply* (OPS) en los muelles de Ribera I y Ribera II, por el que, mediante su conexión eléctrica a los muelles, los buques puedan apagar sus motores, reduciendo así sus emisiones atmosféricas y sonoras.

Este organismo también planea rehabilitar el sistema OPS implantado en el Muelle Espigón, así como los grupos electrógenos existentes para la conexión de buques deportivos.

En cuanto a la implantación del gas natural licuado (GNL), un combustible que no emite SO_x ni partículas y que reduce las emisiones de NO_x respecto a los combustibles tradicionales, el Proyecto "CORE LNGas hive", finalizado en 2021, ha concluido la inoperatividad actual de prestar este servicio en el Puerto de Melilla.

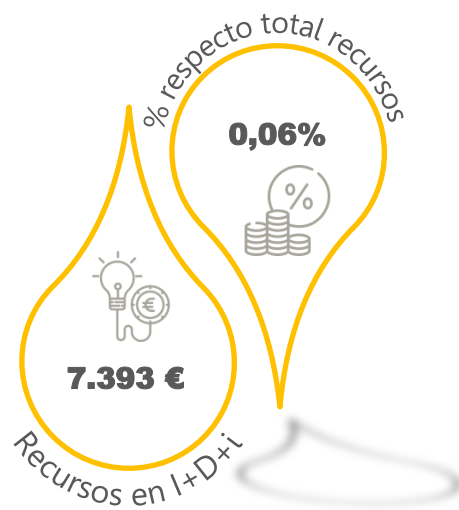
La Autoridad Portuaria ha bonificado a la empresa Balearia por contar con un ferri alimentado por gas natural licuado

PROYECTOS DE I+D+i

Los proyectos de I+D+i en los que ha trabajado la Autoridad Portuaria durante 2021 han sido:

- ∞ **ANCHOR LIFE:** se han realizado en 2021 actuaciones contenidas en el “Plan de Acción” establecido en el Mapa de Ruido del Puerto de Melilla;
- ∞ **CORE LNGas hive:** en 2021 se han finalizado los estudios técnicos sobre la factibilidad de introducción de mediante una instalación “LNG Small Scale” en Melilla, con lo que se ha dado por terminado el proyecto;
- ∞ **LIFE REMoPaF:** el proyecto ha finalizado en 2021, tras la celebración de la reunión final del proyecto y la realización de una jornada divulgativa;
- ∞ **Puertalmar:** en el marco de este proyecto, también finalizado en 2021, se ha realizado una jornada divulgativa sobre Crecimiento Azul.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria presentó en 2021 dos candidaturas al “Fondo 4.0” que, aunque fueron muy bien valoradas, no lograron obtener financiación.



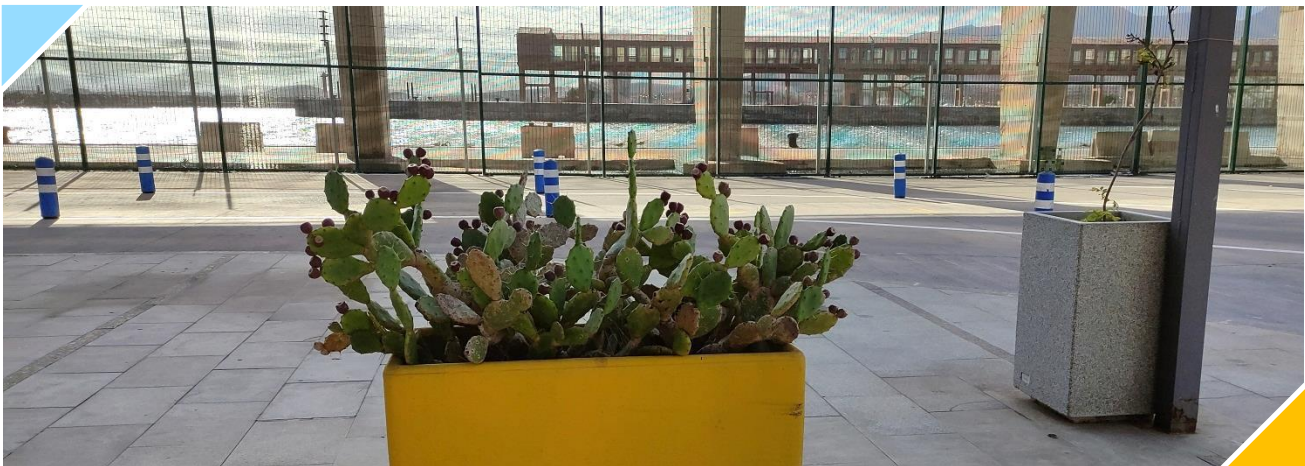
COMPROMISO INSTITUCIONAL

Los efectos de la pandemia continúan siendo visibles en cuanto a la realización de iniciativas destinadas a la participación ciudadana en el tejido portuario.

Las únicas actividades que han podido llevarse a cabo en 2021 para involucrar a la población en la realidad del puerto han sido las jornadas divulgativas en colegios y relacionadas con los proyectos **“LIFE REMoPaF”** y **“Puertalmar”**, la digitalización de su archivo histórico en el marco del **“Plan de Empleo”** y la realización de prácticas fruto de los convenios existentes con el INEM y centros universitarios y de formación profesional.

En cuanto a los proyectos que esta Autoridad Portuaria ha promovido que repercuten en una mejora de la interfase **“Puerto-Ciudad”** destacan los presentados en la siguiente tabla.

	Actuación	Fin	Inversión 2021
∞	Montaje de instalaciones de navidad en el Puerto Deportivo	12/2022	1.361,36 €
∞	Jardinería (2020-2021)	11/2021	24.427,96 €
∞	Jardinería (2021-2022)	12/2022	2.272,37 €



COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

Grupos de interés

La Autoridad Portuaria tiene implantados los siguientes canales de comunicación con sus partes interesadas o grupos de interés; es decir, con aquellas personas que pueden afectar a la actividad portuaria o bien verse afectadas por ésta y que forman parte de la gestión del puerto.



Los principales grupos de interés de la Autoridad Portuaria de Melilla son:

- ∞ Dirección de la organización;
- ∞ Plantilla y sus representantes (Comité de Empresa y Comité de Seguridad y Salud);
- ∞ Servicio de prevención ajeno y Mutua de accidentes;
- ∞ Concesiones;
- ∞ Navieras y embarcaciones;
- ∞ Empresas operadoras;
- ∞ Usuarios;
- ∞ Ciudadanía;
- ∞ Cámara de Comercio;
- ∞ PPEE y otras administraciones públicas.

Las principales inquietudes de estos grupos de interés llegan a conocimiento de la Autoridad Portuaria a través de los canales de comunicación mencionados. En 2021, las principales cuestiones que han preocupado a las partes interesadas de la Autoridad Portuaria de Melilla han sido las siguientes:

Inquietudes de los grupos de interés



Colaboración con otras administraciones

En el desempeño de su actividad, la Autoridad Portuaria de Melilla colabora de forma habitual con los siguientes organismos:

- ∞ Dirección General de la Marina Mercante;
- ∞ Puertos del Estado;
- ∞ SASEMAR;
- ∞ Comandancia Militar de Marina;
- ∞ Comandancia de la Guardia Civil;
- ∞ Abogacía General del Estado;
- ∞ Agencia Tributaria;
- ∞ Sanidad Exterior;
- ∞ Gerencia Territorial de Justicia;
- ∞ Parques Nacionales;
- ∞ Gobierno de Melilla;
- ∞ Jefatura Superior de Policía de Melilla;
- ∞ Fundación Melilla Ciudad Monumental;
- ∞ Patronato de Turismo de Melilla;
- ∞ Universidades.

La Autoridad Portuaria de Melilla y el Gobierno de la Ciudad Autónoma comparten una estrecha relación institucional, en virtud de la cual colaboran en la promoción del turismo y en los trabajos del convenio para el dragado anexo al Puerto Deportivo para la rehabilitación de playas que pierden arena por efecto del viento y la construcción de pantalanés de grandes esloras.

Una evidencia de esta excelente relación en 2021 ha sido el otorgamiento de la Ciudad al Puerto de Melilla de una subvención de 1,4 millones de euros para la realización de estudios y la activación de intereses comunes en la fachada marítima en el marco del **“Proyecto de Ampliación de la Ciudad”**.

También en 2021, la Autoridad Portuaria ha renovado el **“Protocolo de colaboración con la Comandancia de la Guardia Civil en Melilla”** y ha participado en las **“Jornadas para el Tercer Ciclo de Planificación Hidrológica”**.

Adicionalmente, ha continuado colaborando con distintas universidades para la realización de prácticas curriculares y extracurriculares de alumnos de grado y máster, así como con centros de formación profesional y el INEM.

Asociaciones a las que pertenece la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria de Melilla forma parte de las asociaciones que se muestran en el siguiente diagrama.

Asociaciones

Asociación Técnica de Puertos y Costas por el progreso tecnológico en los campos de puertos y costas



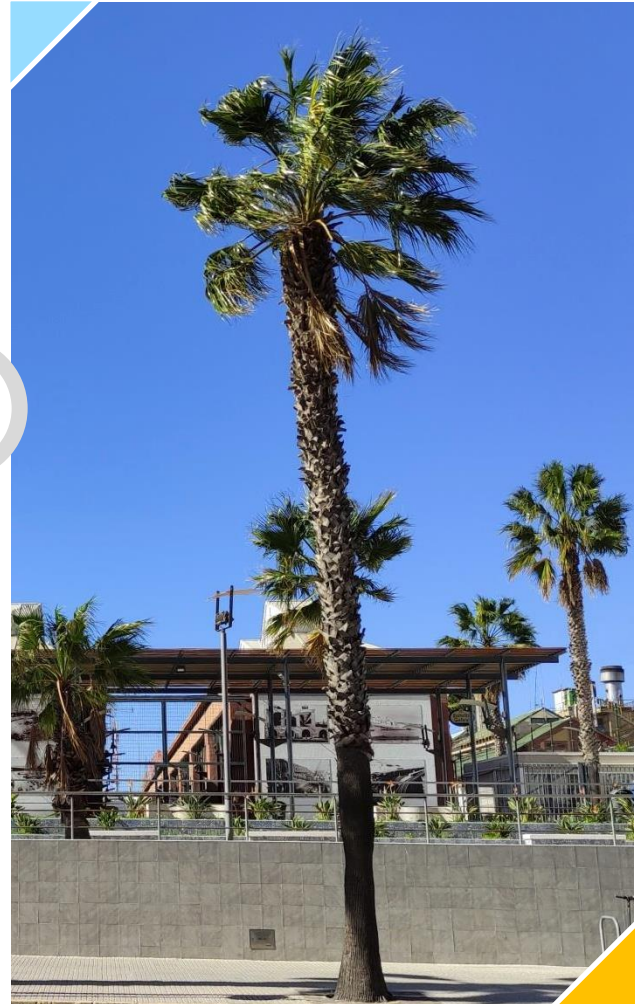
Asociación Internacional de Derecho Portuario por el intercambio de formación y conocimientos en derecho portuario

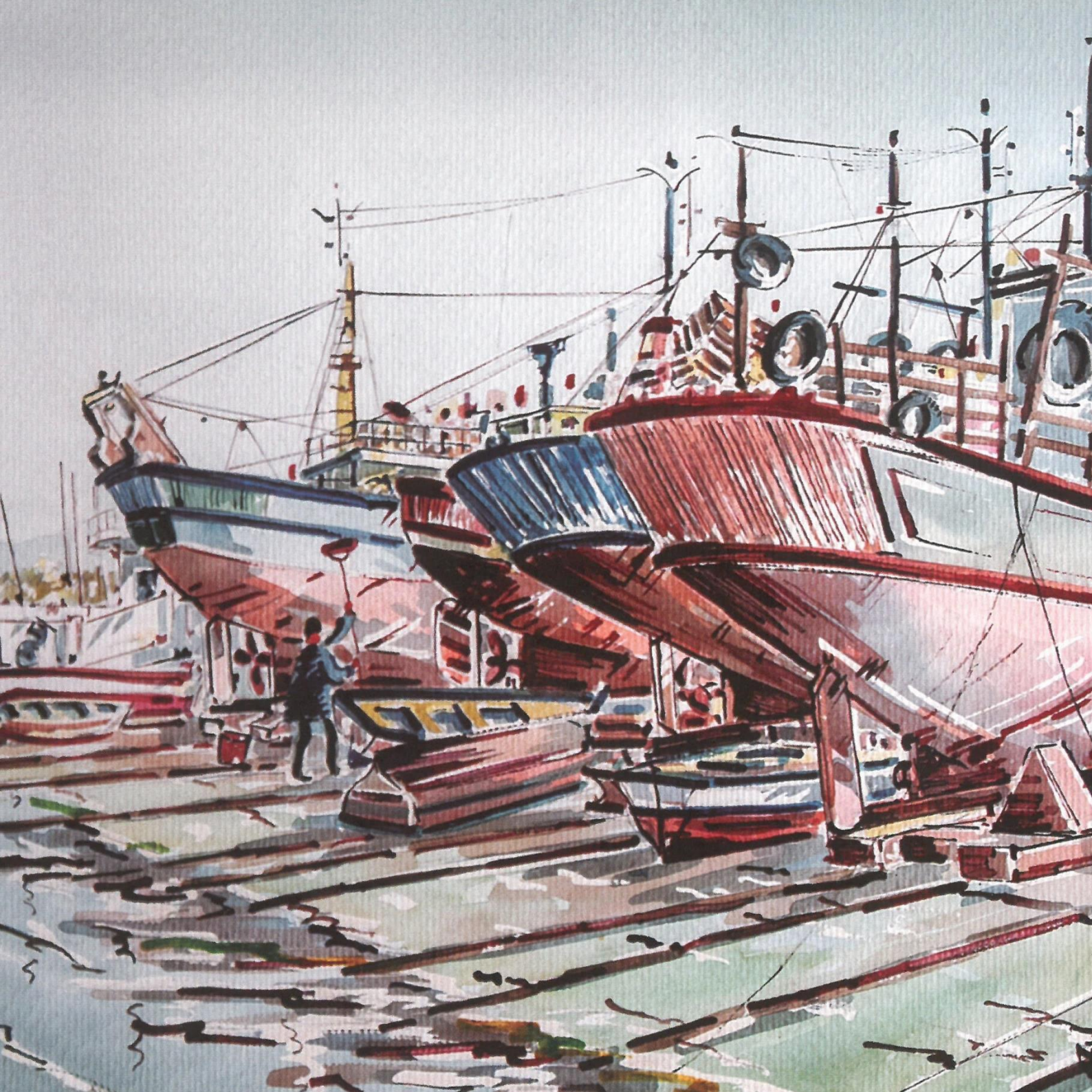


Asociación Internacional de Líneas de Cruceros por la inclusión de Melilla como destino habitual de cruceros



El Director de la Autoridad Portuaria es consejero del Patronato de turismo de Melilla por el desarrollo comercial tanto del puerto como de la Ciudad







DIMENSIÓN — — ECONÓMICA

- Política económica
- Desempeño económico
 - Hitos y retos
- Estado económico-financiero
 - Negocio y servicios
- Estructura de inversiones
- Valor generado y productividad



POLÍTICA ECONÓMICA

El resultado del ejercicio ha vuelto a situarse por debajo de cero en 2021, alejándose del objetivo de crecimiento y superación de las pérdidas de los últimos años.

A pesar del incremento de la financiación percibida por la Autoridad Portuaria a cargo del **“Fondo de Compensación Interportuario”** en 2021, ésta aún no se ha recuperado totalmente de las dos crisis (la del coronavirus y la particular por el cierre de la frontera con Marruecos) en las que se encuentra inmersa.

Entre los principales problemas derivados de la situación geográfica del puerto se incluye la entrada irregular de personas, que acarrea tal desembolso económico que ha motivado un aumento de la inversión y los gastos de explotación como “gastos extraordinarios de seguridad”.

Aunque se ha conseguido mejorar la adecuación del Fondo de Compensación Interportuario a las necesidades reales de la Autoridad Portuaria de cara a 2022, sin obligación de realizar obras o inversiones y con una mayor aportación, de $8.784 \cdot 10^3$ €, es clara la necesidad de adoptar otras medidas y de buscar nuevas líneas de negocio que permitan reflotar la economía del puerto y de la Ciudad.

En este sentido, se pretende diversificar la actividad portuaria potenciando el tráfico de cruceros y megayates, otorgando concesiones en el Puerto Deportivo y en el cargadero de mineral y, por supuesto, recuperando el tráfico de pasaje de línea regular y de mercancías, en función de la posible reapertura de la frontera con Marruecos.

Por otra parte, el régimen fiscal del Puerto de Melilla es muy ventajoso para la matriculación y el abanderamiento de barcos y embarcaciones deportivas, actividad que va a verse impulsada cuando se haga oficial la futura modificación de la Ley de Puertos, cuyo anteproyecto recoge la inclusión de un registro especial de buques y embarcaciones deportivas en Melilla y Ceuta.

Así pues, la Autoridad Portuaria de Melilla continuará trabajando para mejorar los resultados del puerto, apostando por la transformación y dinamización económica de la mano de las nuevas tecnologías, mediante las cuales se está trabajando ya en un sistema de control de la información financiera integrado con el resto de herramientas disponibles, en diversos procesos de agilización de trámites recaudatorios.

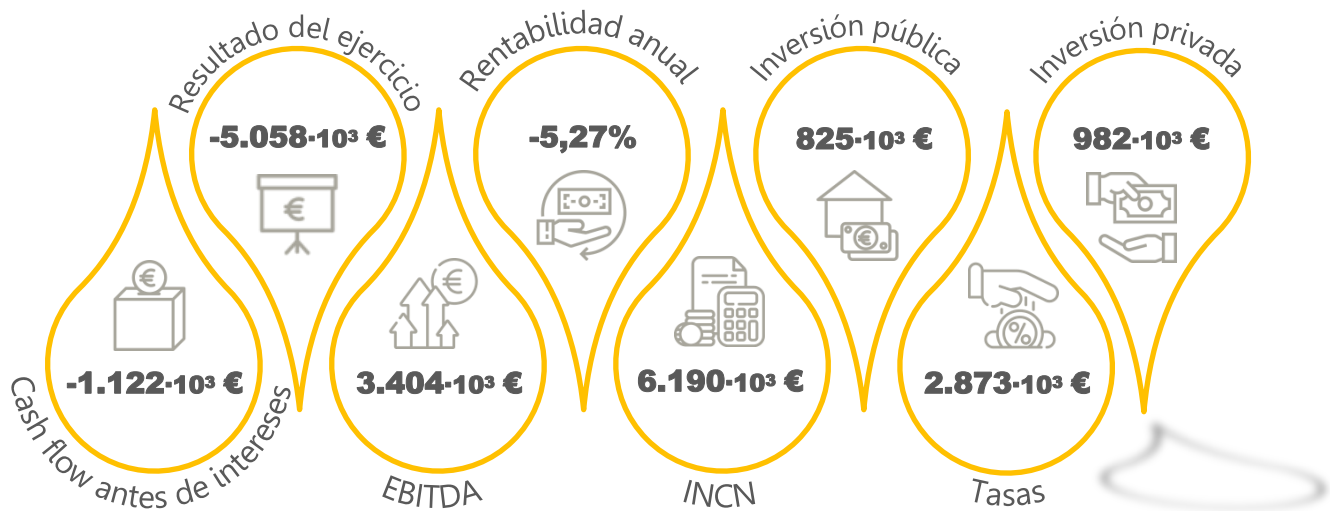
DESEMPEÑO ECONÓMICO

El desempeño económico del ejercicio 2021 se ha caracterizado, de una parte, por la leve recuperación de algunos parámetros y, de otra, por el mantenimiento en valores más bajos de lo habitual, e incluso por debajo de cero.

Entre los indicadores económicos que persisten arrojando cifras negativas se encuentran el resultado del ejercicio, la rentabilidad y el cash flow, si bien este último ha crecido ligeramente respecto a 2020.

A pesar del descenso del tráfico de mercancías sufrido nuevamente en el Puerto de Melilla en 2021, parámetros como la tasa de actividad, la tasa de ocupación, el importe neto de la cifra de negocio y el EBITDA se han incrementado respecto al año anterior. Asimismo, se ha conseguido dar cumplimiento al objetivo de reducción de gastos.

Cabe destacar el repunte de la inversión privada, 25 puntos por encima de la del ejercicio precedente.



HITOS Y RETOS

Hitos conseguidos en 2021

En materia económica, durante el ejercicio 2021 se han alcanzado los hitos presentados a continuación.

Hitos económicos

Mejora de la adecuación del mecanismo FCI a necesidades reales de la Autoridad Portuaria



Obtención de ayudas (FEDER, MRR)



Inclusión en el anteproyecto de la nueva Ley de Puertos de la propuesta de la Autoridad Portuaria de Melilla de un registro especial de buques y embarcaciones deportivas



Licitación, contratación e inicio de la implantación de SCIIF





Retos futuros

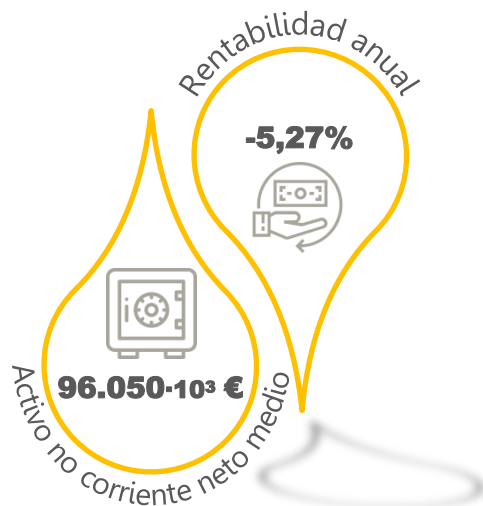
De cara a seguir mejorando su gestión en el ámbito económico de la sostenibilidad, la Autoridad Portuaria establece los siguientes retos futuros:

- ∞ Implantación de un **“Programa de Sostenibilidad Financiera”** en todos los departamentos para aumentar los ingresos y disminuir los gastos;
- ∞ Finalización de la implantación de un **“Sistema de Control Interno sobre la Información Financiera”** que permita controlar de forma global la información financiera y reducir errores, en compatibilidad con el resto de herramientas ya implantadas en el seno de la Autoridad Portuaria;
- ∞ **Mejora de la capacidad** de maniobra respecto **de la generación de ingresos;**
- ∞ **Aumento de recursos económicos y humanos** para hacer frente a los requerimientos burocráticos;
- ∞ **Búsqueda de nuevas líneas de negocio.**

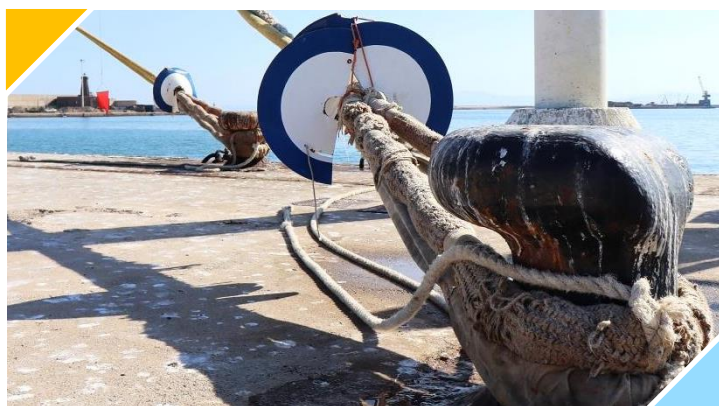
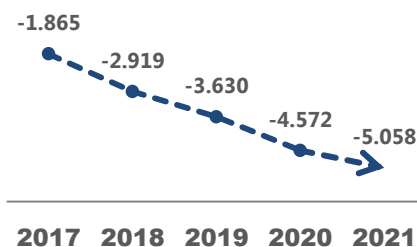
ESTADO ECONÓMICO-FINANCIERO

Rentabilidad anual

Las consecuencias de la pandemia continúan haciéndose patentes en la cuenta de resultados del puerto, por debajo de cero un año más, que arrojan una rentabilidad (calculada como el resultado del ejercicio después de impuestos ⁽¹⁾ entre el activo no corriente neto medio ⁽²⁾) asimismo negativa.



Resultado del ejercicio (€·10³)



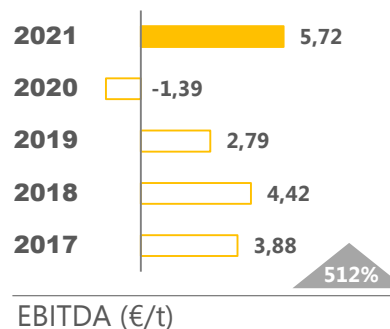
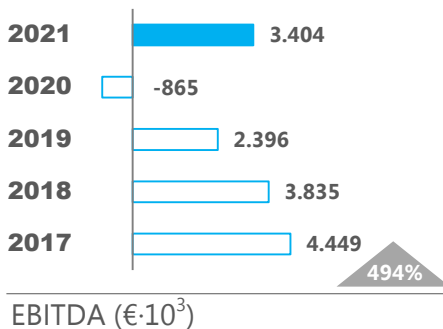
⁽¹⁾ Excluye: deterioro y resultado por enajenaciones de inmovilizado, resultados extraordinarios, ingresos financieros correspondientes a la incorporación al activo de gastos financieros, saldo del Fondo de Compensación Interportuario aportado o recibido.

⁽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

El **EBITDA**, calculado como el resultado de explotación menos las amortizaciones, el saldo del deterioro y resultado por enajenación de inmovilizado y otras enajenaciones y los resultados excepcionales, **ha experimentado un notable incremento durante 2021**.

Esto se ha debido principalmente al aumento de la aportación del **"Fondo de Compensación Interportuario"**, sumado al bajo montante destinado a inversiones y a la contracción de los gastos, así como a la finalización de distintas bonificaciones otorgadas a la Comunidad Portuaria en el marco de la pandemia, que repercutieron muy negativamente en la propia Autoridad Portuaria.

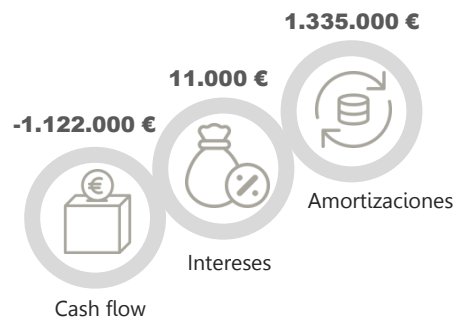
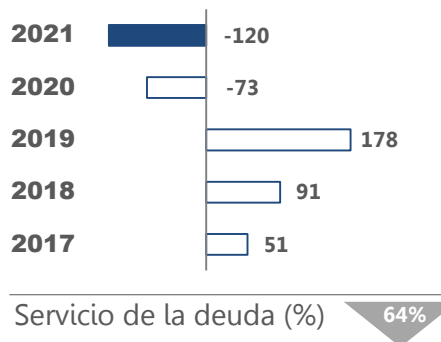


Los beneficios se han elevado en torno al 500% en relación al ejercicio anterior

Servicio de la deuda

El servicio de la deuda, calculado la suma de amortizaciones ⁽¹⁾ e intereses ⁽²⁾ dividida entre el cash flow ⁽³⁾, vuelve a tomar un valor negativo, como consecuencia de este último parámetro.

En cuanto a las amortizaciones y los intereses, ambos se han reducido respecto al ejercicio anterior, por la bajada de la carga financiera y el tipo de interés por la liquidación de deudas.



Factores para el cálculo del servicio de la deuda

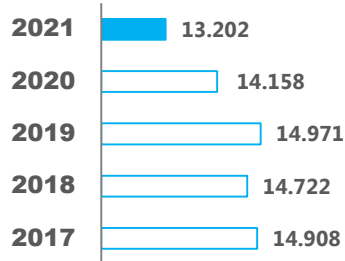
⁽¹⁾ Incluye: anualidad correspondiente a préstamos a largo plazo con entidades de crédito que se devuelven a la entidad financiera en el ejercicio económico, cancelación anticipada no programada en el calendario de amortizaciones de los principales de deudas a largo plazo con entidades de crédito, variación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

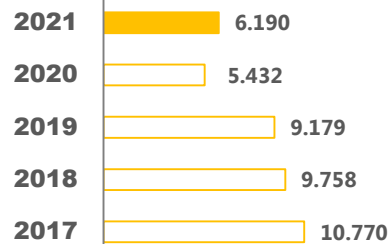
Equilibrio presupuestario

En 2021, los gastos de explotación continúan superando a los ingresos, si bien la disminución de los primeros, por restricciones de contratos, y la elevación de los segundos, por aumento de tasas y tarifas, han posibilitado el acercamiento al equilibrio presupuestario (calculado como la relación entre dichos gastos ⁽¹⁾ e ingresos ⁽²⁾).



Gastos de explotación (€·10³)

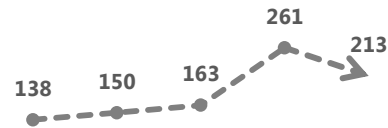
7%



14%

Ingresos de explotación (€·10³)

Equilibrio presupuestario (%)



2017 2018 2019 2020 2021

El aumento de los ingresos y el descenso de los gastos han permitido reducir el desequilibrio presupuestario en 2021



⁽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

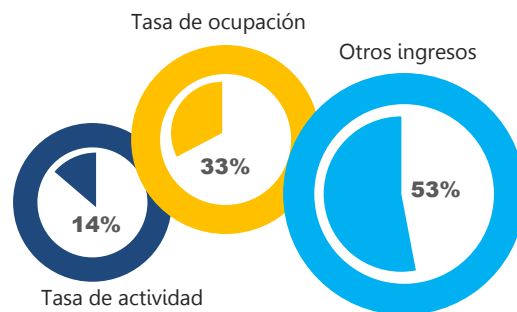
⁽²⁾ Importe neto de la cifra de negocio.

NEGOCIO Y SERVICIOS

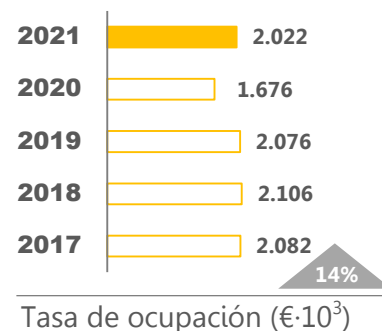
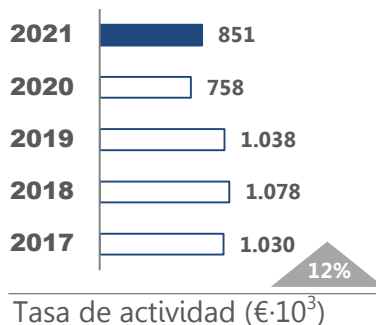
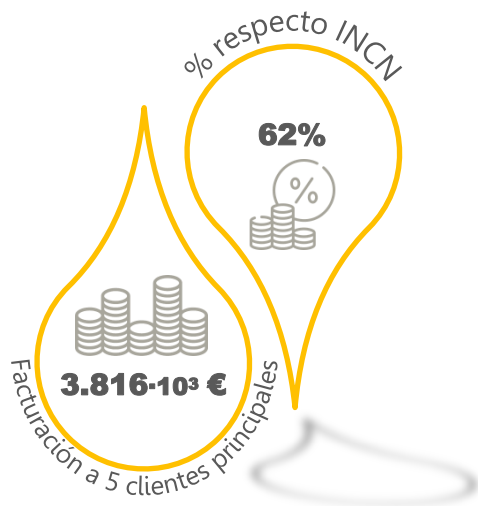
Ingresos

El importe neto de la cifra de negocio (INCN), que corresponde al valor de los ingresos de explotación, ha crecido un 14% en relación al ejercicio anterior, una recuperación en el negativo marco económico del puerto.

Este incremento corresponde en parte al que han experimentado también las tasas de ocupación ⁽¹⁾ y actividad ⁽²⁾ facturadas por la Autoridad Portuaria de Melilla.



Distribución de ingresos (%)



⁽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.

Tráficos

En términos de tráfico de mercancías en función de la superficie de la zona de servicio terrestre caracterizada como de uso comercial y de la longitud lineal de los muelles en activo, éste disminuye, si bien lo hace de forma poco significativa, análogamente a como lo ha hecho el propio tráfico de mercancías.

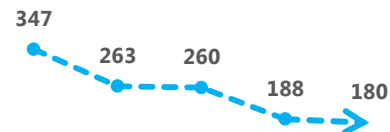


■ Mercancías movidas (t/m²)



2017 2018 2019 2020 2021

■ Mercancías movidas (t/m)



2017 2018 2019 2020 2021

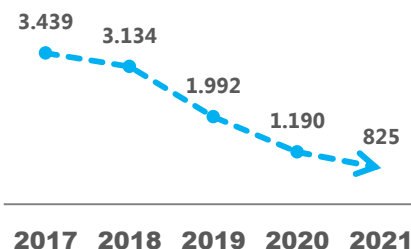
El valor de las mercancías movidas respecto de la superficie concesionable y de la longitud de muelles activos se mantiene en niveles similares a los del ejercicio precedente

ESTRUCTURA DE INVERSIONES

En 2021 se han realizado las siguientes actuaciones con **inversión pública**:

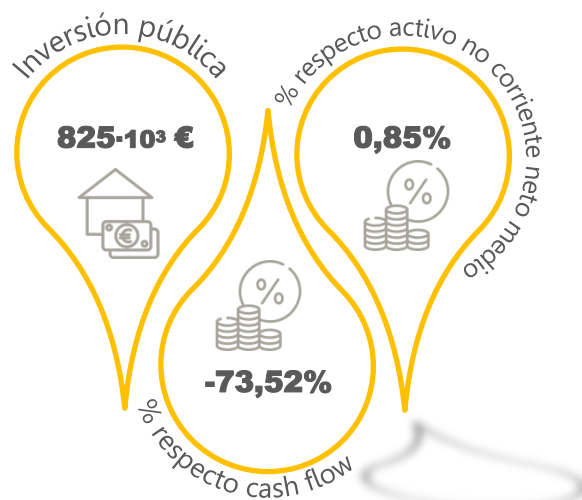
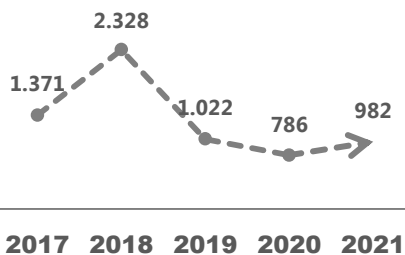
Actuación	Inversión
∞ Pavimentación dársena embarcaciones menores	265.000 €
∞ Habilitación y mejora instalaciones náutico-deportivas	91.000 €
∞ Mejora señales marítimas	6.000 €
∞ Implantación de instalaciones de protección	77.000 €
∞ Inversiones genéricas y menores	165.000 €
∞ Aplicaciones informáticas	221.000 €

Inversión pública (€·10³)



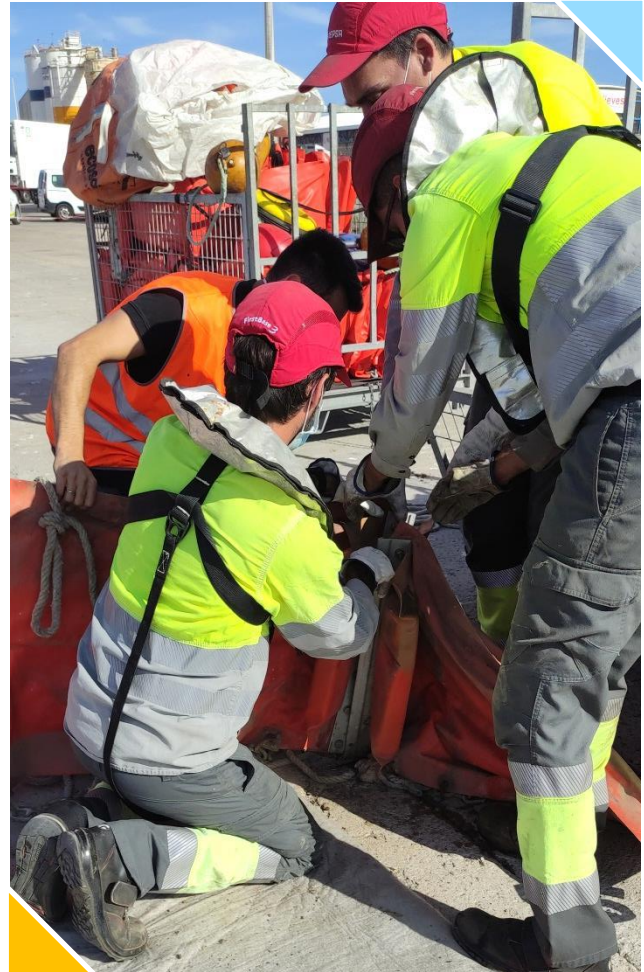
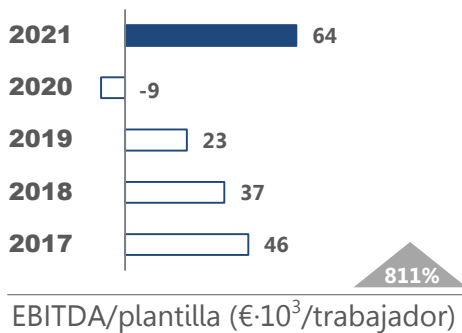
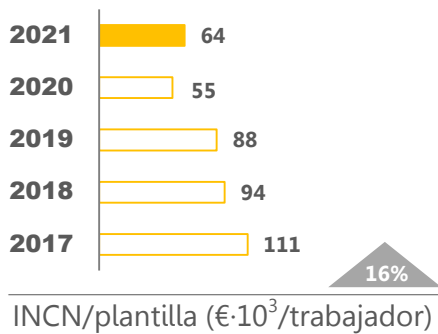
En cuanto a la **inversión privada**, ésta se ha destinado a actuaciones en el Club Marítimo (75.000 €), la Estación Marítima (902.000 €) y locales del Puerto Deportivo (5.000 €).

Inversión privada (€·10³)



VALOR GENERADO Y PRODUCTIVIDAD

Conforme con la leve tendencia ascendente del INCN y el EBITDA, se ha incrementado ligeramente la expresión de estos parámetros respecto del total de empleados de la Autoridad Portuaria de Melilla.







DIMENSIÓN SOCIAL

- Política social
- Desempeño social
- Hitos y retos
- Datos de plantilla
- Participación de trabajadores
- Seguridad
- Comunidad Portuaria
- Recursos económicos



POLÍTICA SOCIAL

Las consecuencias de la pandemia por el virus SARS-CoV-2 continúan haciéndose patentes en los resultados de empleabilidad en el seno de la Autoridad Portuaria de Melilla. Así, el número de trabajadores de este organismo desciende por segundo año consecutivo; no obstante, se mantiene el número de empleados con contratación indefinida y de mujeres.

A este respecto, durante 2021 se ha continuado trabajando para implantar el **“I Plan de Igualdad de la Autoridad Portuaria de Melilla”**, con el que se pretende imponer la intervención sobre las desigualdades por razón de género como un eje vertebrador de la gestión del puerto, constituyendo un ejemplo para el resto de la sociedad.

Respecto a la generación de empleo, la Autoridad Portuaria, como parte de su línea de Responsabilidad Social Corporativa, y consciente de la importante repercusión del puerto en el tejido económico de la Ciudad, presta apoyo institucional para la realización de prácticas de estudiantes y jóvenes titulados desempleados, como pone de manifiesto el **“Convenio de colaboración”** establecido con el Ministerio de Política Territorial y Función Pública en relación con el **“Plan de Empleo 2020-2021”** de la Delegación del Gobierno en

Melilla, y sus convenios con universidades y centros de formación profesional.

Otra vertiente prioritaria de actuación la constituye la protección frente al acceso ilegal a las instalaciones portuarias y, recientemente, frente a la transmisión del coronavirus, además de otros riesgos presentes en el puerto.

De este modo, la actuación frente al coronavirus ha incluido el aumento de las labores de limpieza y desinfección y el establecimiento de protocolos específicos en cruceros, además de labores de conciliación familiar y de protección de las personas más vulnerables.

En cuanto a la actuación frente a la entrada irregular de personas en el puerto, entre las actuaciones llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria destaca la renovación del **“Protocolo de colaboración con la Comandancia de la Guardia Civil en Melilla”**, cuyo objetivo último es garantizar la seguridad para las personas en las instalaciones portuarias.

En definitiva, desde esta Autoridad Portuaria se va a continuar trabajando para mejorar las condiciones sociales de sus empleados y para recuperar la relación con la Ciudad tras el receso sufrido por la pandemia por COVID-19.

DESEMPEÑO SOCIAL

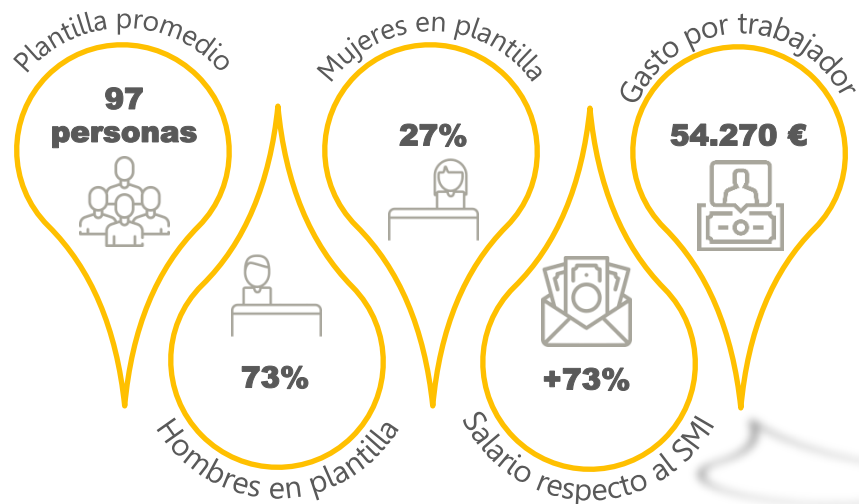
Entrando en el análisis de los datos del desempeño social en 2021, el número de trabajadores de la Autoridad Portuaria de Melilla ha experimentado un decrecimiento por segundo año consecutivo, coincidiendo con la aparición del virus SARS-CoV-2, si bien éste es poco significativo, en concreto, un 2%.

En cuanto a la representación femenina en la plantilla, como ya se ha adelantado, ésta se mantiene en los mismos valores del ejercicio anterior, en un 27%.

Por otra parte, el gasto medio por empleado ha tomado en 2021 el valor de 54.270 €, de los

cuales 41.940 € equivalen a sueldos y salarios, situados en promedio un 73% por encima del Salario Mínimo Interprofesional (SMI). El resto de gastos de los trabajadores corresponden a gastos de seguridad social, provisión de indemnizaciones y otras cargas sociales.

En cuanto a la formación del personal de la Autoridad Portuaria, durante 2021 no ha podido realizarse ninguna acción formativa, como consecuencia del cierre provisional de la plataforma de formación online y la imposibilidad de celebración de acciones presenciales por las restricciones por COVID-19.



HITOS Y RETOS

Hitos conseguidos en 2021

En materia social, durante el ejercicio 2021 se han alcanzado los hitos presentados a continuación.

Hitos sociales

Reanudación de prácticas externas y no laborales tras la pandemia



Habilitación de mecanismos de protección de colectivos vulnerables frente a la pandemia y conciliación de la vida laboral y familiar



Incremento de la masa salarial del personal de dentro y fuera de Convenio en un 0,9%



Auditorías y aprobaciones pertinentes de planes de protección y realización de ejercicios prácticos y simulacros



Activación satisfactoria del protocolo de alerta por fuertes vientos





Retos futuros

De cara a seguir mejorando su gestión en el ámbito social de la sostenibilidad, la Autoridad Portuaria establece los siguientes retos futuros:

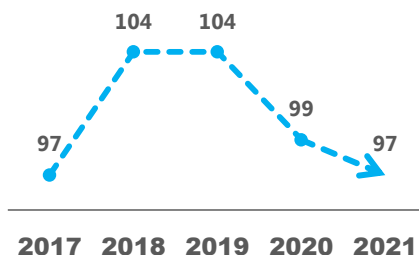
- ∞ Implantación del “**I Plan de Igualdad de la Autoridad Portuaria de Melilla**”;
- ∞ Fin de procesos de **consolidación de empleo temporal en fijo**;
- ∞ Dotaciones del 1,64% destinadas al **incremento de la masa salarial** de productividad y desarrollo profesional;
- ∞ **Optimización de la plantilla** en función de la cualificación y las necesidades;
- ∞ Redacción de pliegos del “**Plan de Accesibilidad Universal**”;
- ∞ **Implantación de las medidas emanadas del PSO y el PPE**;
- ∞ **Reconversión de la entrada a la zona restringida** y su división en zona comercial y zona aduanera;
- ∞ **Actualización del sistema de seguridad informatizado** (barreras, cámaras, etc.).

DATOS DE PLANTILLA

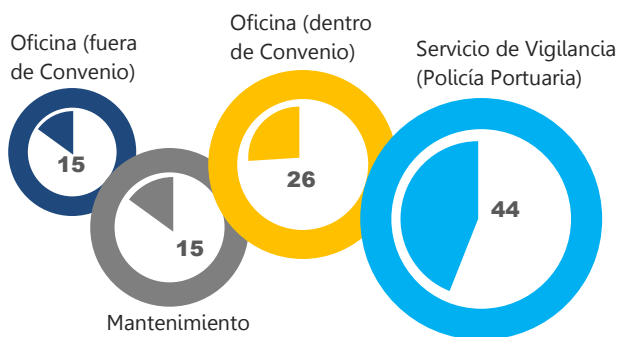
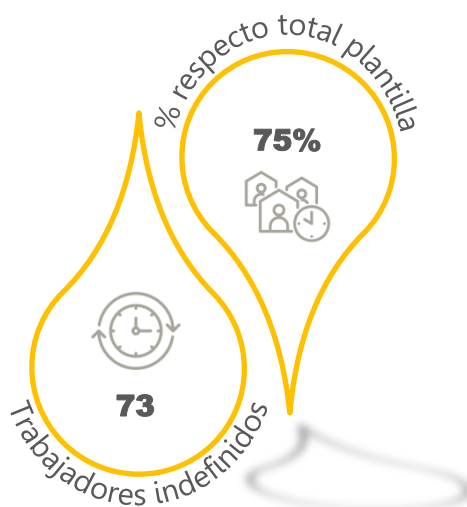
Como ya se ha comentado antes, la plantilla media anual de la Autoridad Portuaria de Melilla desciende por segundo año consecutivo, desde el estallido de la pandemia por COVID-19.

Como es habitual, el grueso del personal disfruta de contrato indefinido y se encuentra cubierto 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*. Asimismo, el grupo profesional dedicado al Servicio de Vigilancia sigue siendo el de mayor representación dentro de la organización.

Plantilla media anual



El 82% del personal de la Autoridad Portuaria cuenta con más de 10 años de antigüedad en la organización

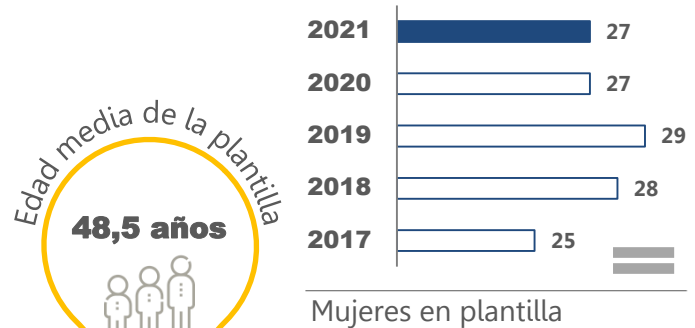


Distribución de la plantilla por áreas de actividad (%)

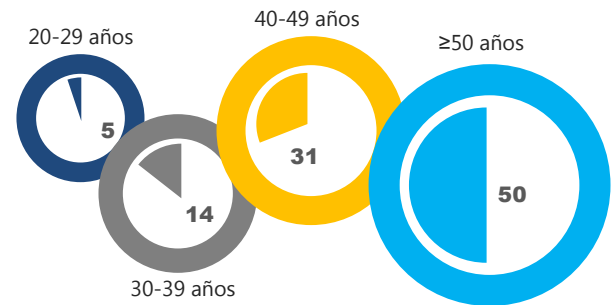
Equidad

En aras de continuar ofreciendo igualdad de oportunidades en sus gestiones administrativas, la Autoridad Portuaria ha realizado en 2021 el diagnóstico de su **"I Plan de Igualdad"**, que se prevé implantar a lo largo de 2022.

Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Melilla fomenta el desarrollo profesional de su personal, que ha propiciado que en 2021 se hayan cubierto dos puestos por promoción interna.



Las mujeres representan el 13% del personal directivo y de mandos intermedios (fuera de Convenio)



Distribución de la plantilla por edad (%)

PARTICIPACIÓN DE TRABAJADORES

Mecanismos de representación

Los trabajadores de la Autoridad Portuaria disponen de distintos mecanismos de representación y comunicación con la Dirección de la entidad. En el siguiente gráfico se presentan los miembros de algunos de éstos.



Miembros en representación del personal

El personal también cuenta con representación en el Consejo de Administración, las comisiones de Interpretación del Acuerdo de Empresa y del Plan de Igualdad, y los comités de: Seguridad y Salud, Préstamos y Anticipos, Vestuario y del Sistema Integrado de Gestión.



Mecanismos de participación

La participación en la toma de decisiones de iniciativas y en los procesos productivos por parte de la plantilla es fomentada en el seno de la Autoridad Portuaria mediante los medios de comunicación presentados en el diagrama.

■ Mecanismos de participación



SEGURIDAD

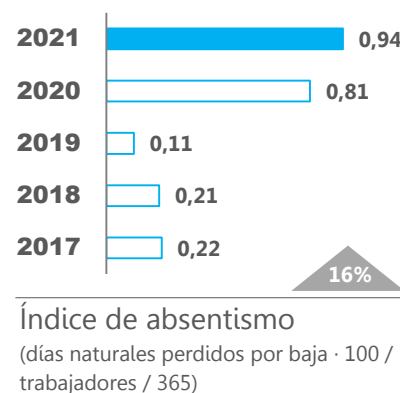
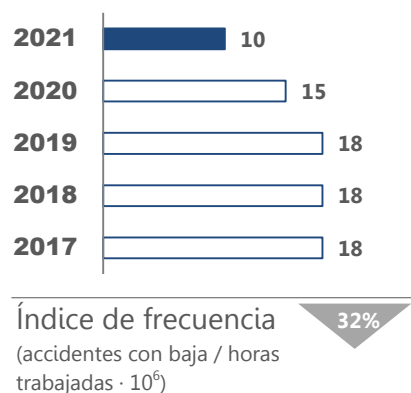
Seguridad y salud

En 2021 se han producido 8 accidentes entre la plantilla de la Autoridad Portuaria de Melilla, de los cuales 2 han supuesto un total de 182 días de baja.

Las causas de los dos accidentes con baja han sido un golpe con un objeto inmóvil y una colisión con vehículo durante el desempeño de la labor profesional, con afección a la rodilla y las costillas, respectivamente.

En cuanto a los accidentes sin baja, éstos han consistido en cortes, golpes con objetos o contactos con sustancias peligrosas.

Para prevenir la transmisión de SARS-CoV-2 en los cruceros, la Autoridad Portuaria y demás entidades implicadas en este tráfico han seguido medidas de reducción del contacto físico y refuerzo de la desinfección. Asimismo, se ha habilitado un espacio para aislar cualquier caso sospechoso de contagio



Protección portuaria

La protección del Puerto de Melilla sigue siendo un objetivo prioritario. Es por ello que en 2021 se han realizado los habituales ejercicios prácticos y simulacros en materia de protección y seguridad, en la medida en que las restricciones por COVID-19 lo han permitido, con la colaboración de empresas concesionarias y organismos públicos, que permiten comprobar la adecuación y la eficacia de las actuaciones a desempeñar por cada uno en el ámbito de sus competencias.

En concreto, se han realizado **5** ejercicios para trabajar la **protección**, habiéndose puesto en práctica también en **2** de ellos actuaciones de **seguridad**, como es el caso del ejercicio **“Posible sabotaje en vertido de gasoil por manipulación de manguera en la descarga de buque”**, en el que también se simuló la activación del Plan Interior Marítimo.

Adicionalmente, dos personas de la plantilla están realizando el **“Curso de Director de Seguridad”**, reconocido por el Ministerio del Interior mediante habilitación por la Policía Nacional, que forma en las funciones de responsabilidad en seguridad ante emergencias, prevención de riesgos laborales y protección frente a actos antisociales.

Además de las medidas de seguridad ya afianzadas en el puerto, como los vallados (perimetral y concéntrico en la zona restringida), las barreras, los controles de acceso, el sistema de vigilancia, etc., que permiten abordar los incidentes que se derivan de la entrada irregular de personas en el puerto, durante 2021 se han acometido las siguientes medidas adicionales: el estudio de división de la zona restringida (que generaría otro círculo concéntrico de vallado), el cambio de contraseñas de alarma en oficinas, y la renovación del **“Protocolo de colaboración con la Comandancia de la Guardia Civil en Melilla”**, que incluye, entre otras medidas, la presencia permanente de un guardia civil en el Centro de Control de la Autoridad Portuaria, estando prevista la firma de un protocolo análogo con la Policía Nacional para 2022.



COMUNIDAD PORTUARIA

Generación de empleo

Los datos de generación de empleo, tal como los reportan las propias empresas prestadoras de servicios en el puerto, y conforme se presentan en la siguiente figura, muestran un total de 34 nuevos empleos directos, lo que supone un crecimiento inferior al de los años precedentes, teniendo en cuenta que el descenso de la actividad portuaria ha supuesto una menor demanda de empleo.

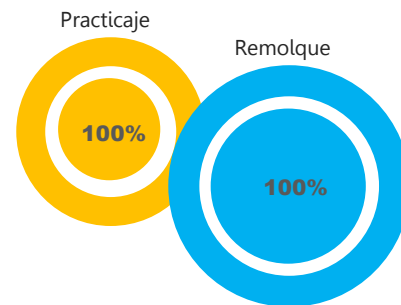
En 2021, la Autoridad Portuaria de Melilla ha suscrito un **“Convenio de colaboración”** con el Ministerio de Política Territorial y Función Pública para el desarrollo común de proyectos incluidos en el **“Plan de Empleo 2020-2021”** de la Delegación del Gobierno en Melilla

Estimación de empleos directos generados

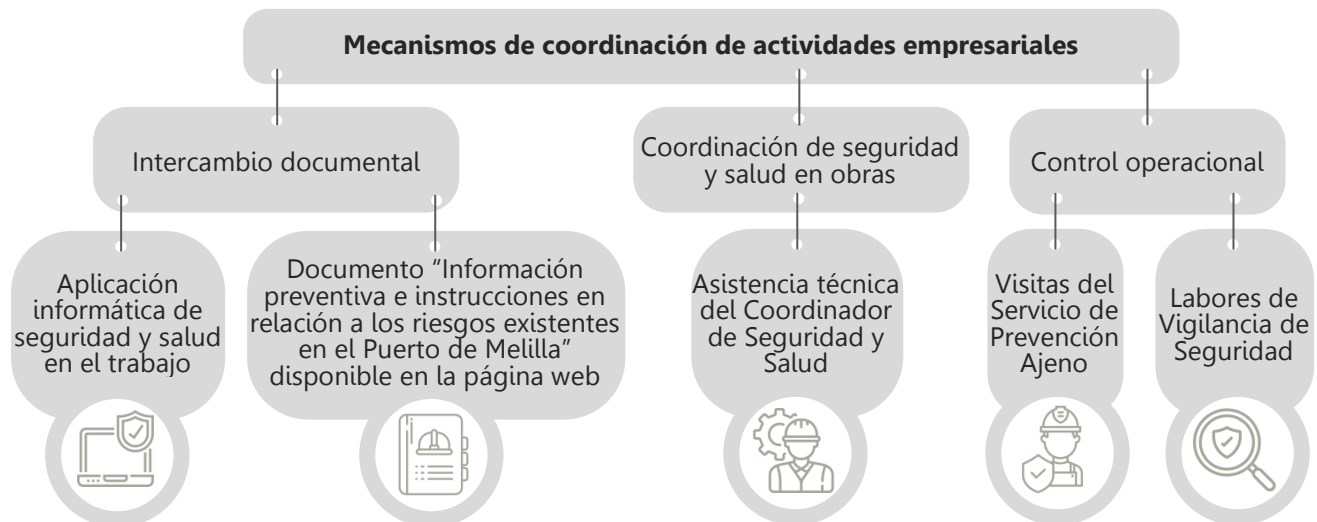


Mecanismos de coordinación

La Autoridad Portuaria, como titular del centro de trabajo que constituye el Puerto de Melilla, asume la Coordinación de Actividades Empresariales mediante los mecanismos indicados a continuación. Asimismo, incluye cláusulas específicas de seguridad laboral en los pliegos de prescripciones particulares (disponibles en su web), y fomenta que las concesiones cuenten con un Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), realizando, en el ámbito de sus competencias, el control de las mismas.

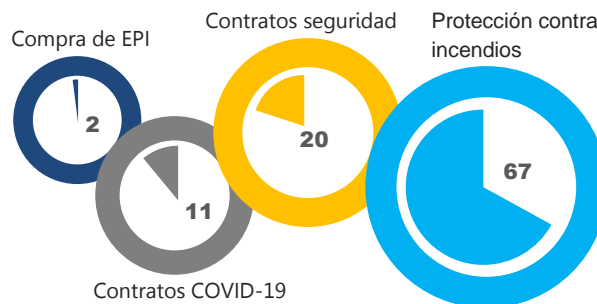


Servicios portuarios con SGSST (%)



RECURSOS ECONÓMICOS

En total, en 2021 se han abonado 465.364,31 € en materia de protección y seguridad, destinados principalmente a la compra de equipos de protección individual (EPI), las actuaciones de protección contra incendios, los contratos de seguridad del puerto y los contratos para prevenir la propagación del coronavirus. El desglose económico de estas cantidades se presenta en la siguiente página.



Distribución de recursos en protección y seguridad (%)





Actuación

Actuación	Cantidad (€)
∞ Suministro de EPI para los trabajadores de la Autoridad Portuaria	7.000,00
∞ Suministro de cartelería y señalización de riesgos	3.000,00
∞ Mantenimiento de medios de protección contra incendios del Puerto de Melilla	48.537,43
∞ Ampliación de la red contra incendios y mejora de la pavimentación del contradique del Puerto de Melilla	265.429,51
∞ Mantenimiento de las instalaciones de protección del Puerto de Melilla y de control de acceso al Puerto Deportivo	47.750,73
∞ Habilitación de acceso a la caseta de vigilancia en el Paseo del Espaldón del Dique Noreste III del Puerto de Melilla	43.866,76
∞ Servicio de tratamiento y desinfección de COVID-19	49.779,88



Monika P. - 93
Heinz

DIMENSIÓN --- AMBIENTAL



- Política ambiental
- Desempeño ambiental
 - Hitos y retos
 - Ecoeficiencia
- Gestión de residuos
- Calidad del aire
- Contaminación acústica
- Calidad del agua
- Biodiversidad
- Comunidad Portuaria
- Recursos en materia ambiental

POLÍTICA AMBIENTAL

Las medidas de ecoeficiencia adoptadas por la Autoridad Portuaria, como la adquisición de luminarias de tecnología led, se han hecho patentes aun en un año en el que la coyuntura dominante ha sido la de la recuperación tras la pandemia por SARS-CoV-2, con una generalizada reducción de consumos respecto a 2019 (último año representativo de la actividad del puerto).

En esta línea, la Autoridad Portuaria de Melilla está trabajando en un **“Plan de Sostenibilidad Ambiental”** que potencia el uso de energía fotovoltaica, para autoconsumo e incluso para autosuficiencia energética, y que establece medidas de control de consumos, como la implantación de contadores inteligentes.

En cuanto a la transición hacia una movilidad más limpia y la reducción de la huella de carbono, el **“Plan de Acción”** del Mapa de Ruido elaborado en el marco del Proyecto **“ANCHOR LIFE”** contempla instalar un sistema OPS para la conexión de buques en los muelles de Ribera I y Ribera II, con la consecuente reducción de emisiones acústicas y atmosféricas. Asimismo, la Autoridad Portuaria planea renovar el sistema análogo implantado en el Muelle Espigón y los grupos electrógenos con los que cuenta para la conexión de embarcaciones deportivas.

Además, esta entidad continúa colaborando con otros importantes proyectos ambientales, como son los ya finalizados **“LIFE REMoPaF”** y **“Puertalmar”** por la preservación de especies y ecosistemas, en relación con los cuales en 2021 se han realizado actividades de divulgación dirigidas a la población.

En el marco de la prevención de la contaminación de las aguas portuarias y la expectativa de vertidos 0, la Autoridad Portuaria ha realizado un simulacro de activación del **“Plan Interior Marítimo”** del puerto, asegurando así la actuación rápida y adecuada ante situaciones de contaminación marina.

Todas las anteriores actuaciones se enmarcan en el Sistema de Gestión Ambiental de la Autoridad Portuaria, certificado conforme a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 y al modelo PERS de EcoPorts.

Este compromiso por el medio ambiente se transmite a las empresas que conforman la Comunidad Portuaria y ha permitido un año más la obtención de la **“Bandera Azul”** por parte del Puerto Noray.

DESEMPEÑO AMBIENTAL

A continuación se presentan algunas pinceladas que dejan ver el desempeño ambiental en 2021.

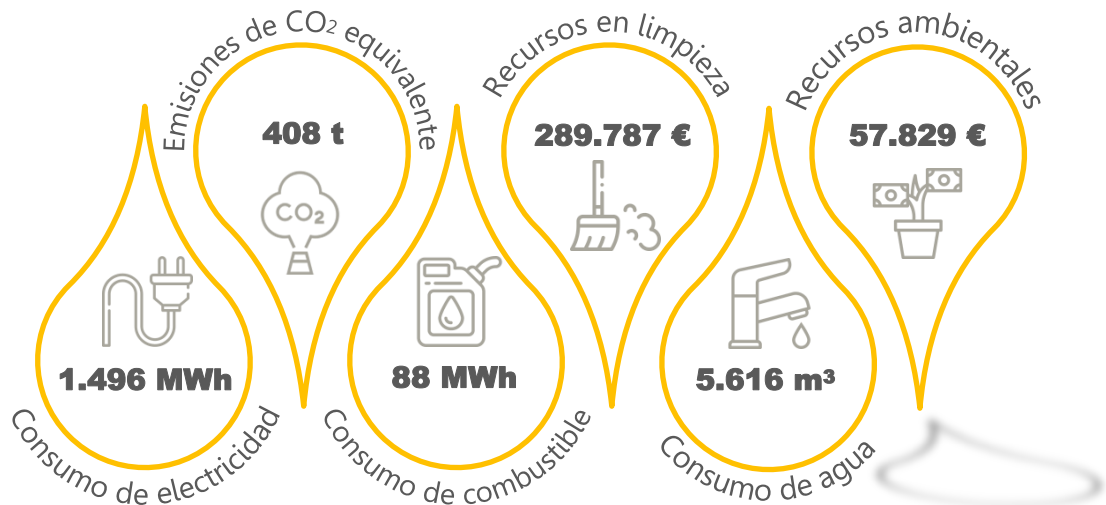
Como consecuencia de la normalización de la actividad portuaria tras las restricciones aplicadas para hacer frente a la pandemia, el consumo de electricidad se ha incrementado.

Ello justifica el aumento sufrido por las emisiones de CO₂ equivalente, menos pronunciado por la bajada de consumo de combustible de la grúa principal de la Autoridad Portuaria y demás maquinaria portuaria, resultado a su vez de la bajada de tráficos que viene sufriendo el puerto.

Sí se ha mantenido la reducción del consumo de agua, que ha alcanzado el valor más bajo de los últimos años.

Los recursos destinados a la limpieza de la zona de servicio de tierra y agua se mantienen en valores similares a los de años anteriores, pues corresponden al precio habitual del contrato.

En cuanto a los recursos empleados en materia ambiental, tanto gastos como inversiones, han supuesto un total de 57.829 €, un 41% inferior a la del año precedente, en concordancia con la política aplicada de reducción de gastos.








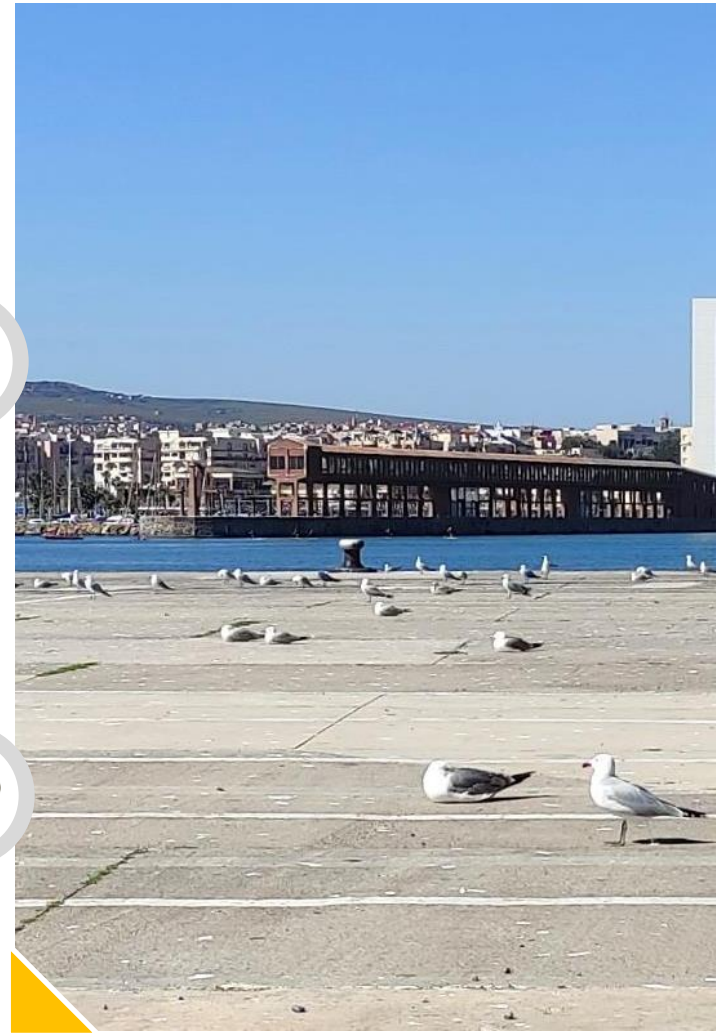
HITOS Y RETOS

Hitos conseguidos en 2021

En materia ambiental, durante el ejercicio 2021 se han alcanzado los hitos presentados a continuación.

Hitos ambientales

- Aumento del control de las fuentes de consumo 
- Reducción del consumo de agua 
- Redacción de pliegos para la contratación de un "Estudio de Optimización Energética" 
- Tramitación de la aprobación por el Consejo de Administración del PRMD actualizado 
- Tramitación de la aprobación por la Dirección General de la Marina Mercante del PIM actualizado 





Retos futuros

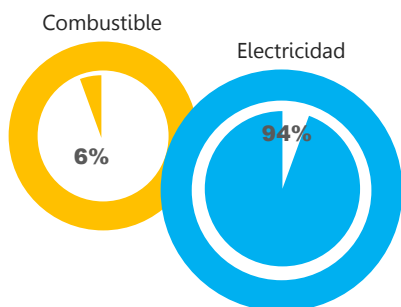
De cara a seguir mejorando su gestión en el ámbito ambiental de la sostenibilidad, la Autoridad Portuaria ha establecido los siguientes retos futuros:

- ∞ Redacción del “**Plan de Sostenibilidad Ambiental**”;
- ∞ **Reducción del consumo de energía y la huella de carbono** de la organización;
- ∞ Instalación de un sistema de ***cold ironing*** en los muelles de Ribera I y Ribera II;
- ∞ **Mejora de la gestión y segregación de residuos**;
- ∞ Tramitación ambiental del “**Proyecto de Ampliación Exterior del Puerto de Melilla**”.

ECOEFICIENCIA

Consumo de energía

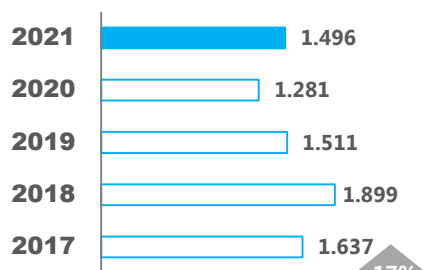
En el Puerto de Melilla, la energía consumida se distribuye conforme muestra el siguiente gráfico.



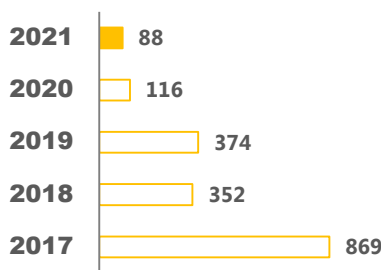
Distribución de consumo de energía (%)

A partir de estos consumos es posible calcular la huella de carbono con alcance 1+2, haciendo uso de la **“Calculadora de huella de carbono de una organización (alcance 1+2)”** disponible en la página web del **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**.

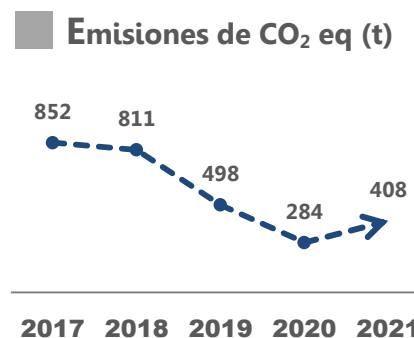
Las emisiones de CO₂ equivalente han aumentado respecto a 2020, si bien este año fue poco significativo por la reducción de actividad consecuencia de la pandemia. No obstante, su reducción respecto a 2019 pone de manifiesto la eficacia de las medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para reducir el consumo de energía, como la colocación de luminarias de tecnología led.



Consumo de electricidad (MWh)



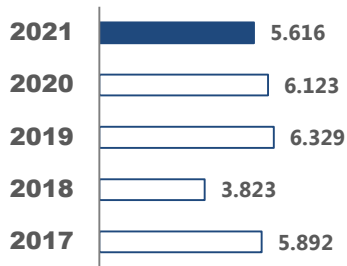
Consumo de combustible (MWh)



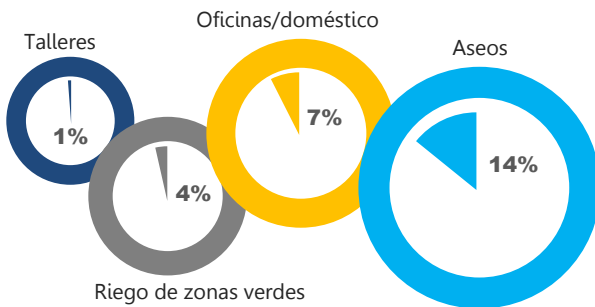
Emisiones de CO₂ eq (t)

Consumo de agua

El consumo de agua se controla al 100% y se mantiene en el orden de los ejercicios previos, mostrando un ligero decremento respecto a 2020.



Consumo de agua (m³) 8%



Distribución de consumo de agua (%)

Medidas de reducción del consumo de energía y agua

Instalación de tecnología led en torres de iluminación viaria y en luminarias de oficinas



Sensibilización y formación al personal



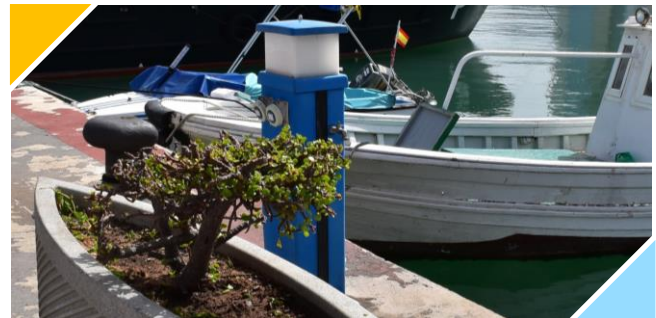
Checklists de revisión de consumos



Exhaustivo programa de mantenimiento de las redes de abastecimiento de agua



Lectura diaria de contadores de agua

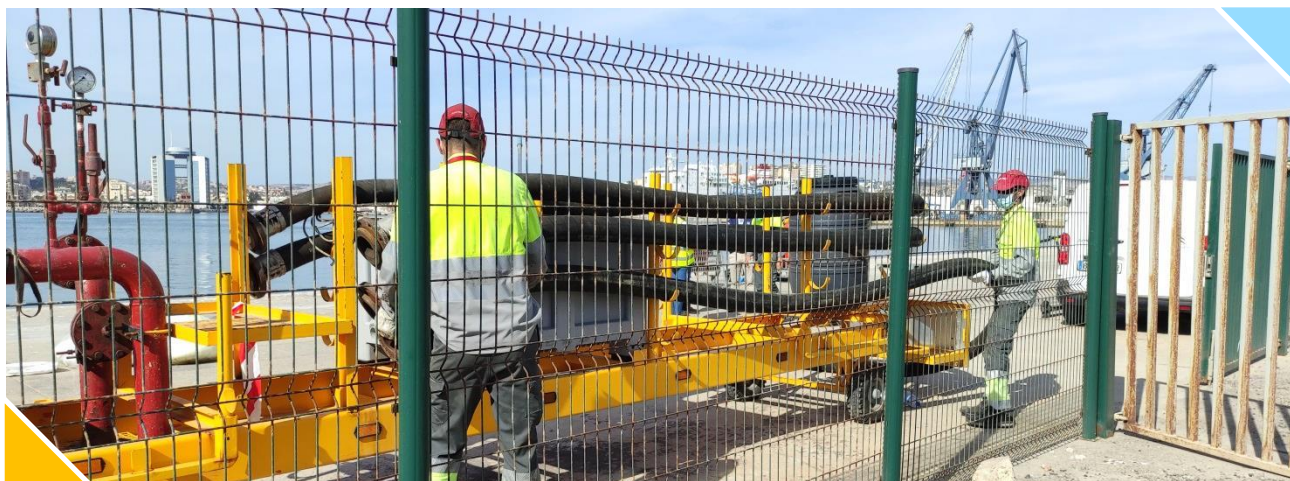
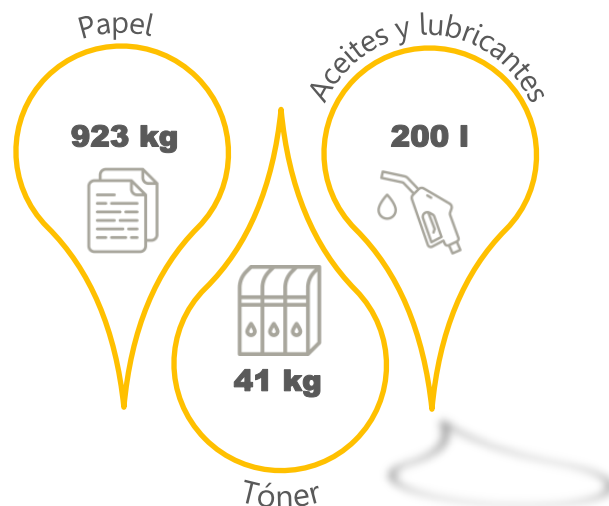


Consumo de materiales

Los materiales adquiridos por la Autoridad Portuaria se consumen principalmente en las oficinas (papel y tóner), además de durante la realización de las tareas de mantenimiento y conservación (aceites y lubricantes).

El consumo de aceites y lubricantes ha bajado respecto a 2020, al igual que el consumo de papel, resultado que pone de manifiesto la eficacia de las medidas de digitalización implantadas en la Autoridad Portuaria, como la implantación de notificaciones electrónicas, y una mayor sensibilización ambiental del personal.

Por su parte, el consumo de tóner ha aumentado ligeramente en comparación con el ejercicio anterior.

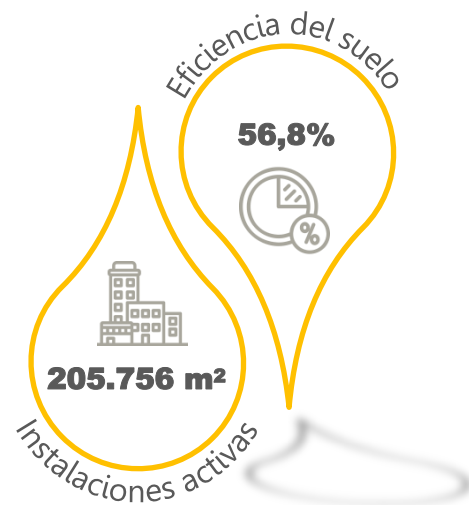




Eficiencia en el uso del suelo

La eficiencia en el uso del suelo portuario se calcula como el cociente entre la superficie ocupada por instalaciones activas (bien propias de la Autoridad Portuaria, bien en régimen de concesión o autorización) y la superficie de la zona de servicio terrestre.

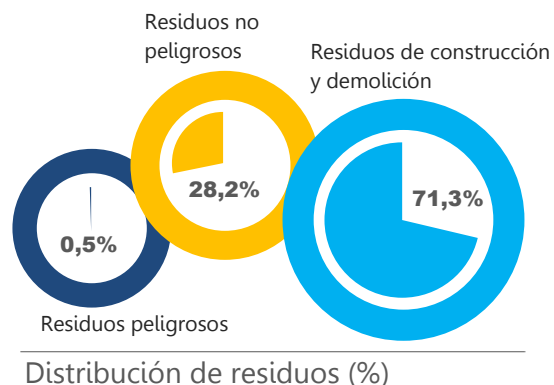
En 2021, las instalaciones activas han tomado el valor del 56,8% respecto a la superficie terrestre total.



GESTIÓN DE RESIDUOS

Las actividades desarrolladas en el puerto pueden generar **residuos peligrosos** (talleres y actividades de conservación de instalaciones), **no peligrosos** (oficinas y actividades de restauración, comercio y ocio de la zona de servicio, así como labores de limpieza de muelles, viales y zonas comunes) e **inertes** (residuos de construcción y demolición producidos en las obras).

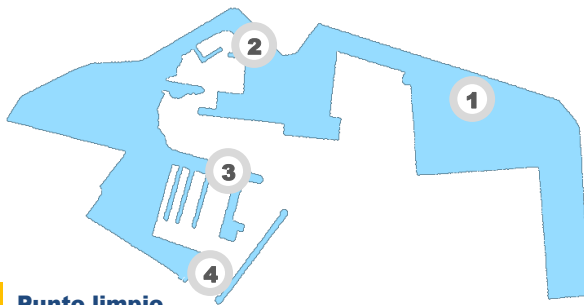
La Autoridad Portuaria de Melilla asume la gestión de todos estos residuos, incluidos aquéllos no generados por su propia actividad, como los residuos de limpieza o residuos abandonados. Esta gestión se lleva a cabo por una empresa contratada, con base en el principio de segregación en origen.



Residuos peligrosos

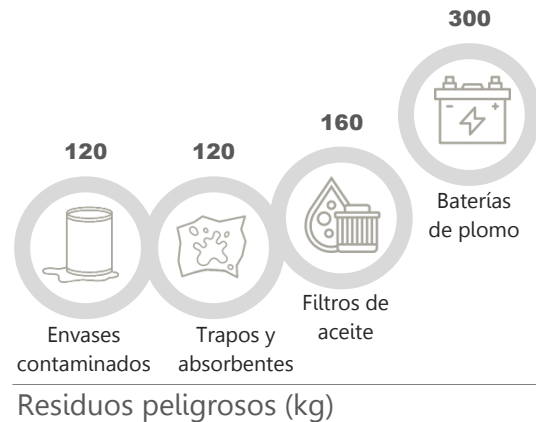
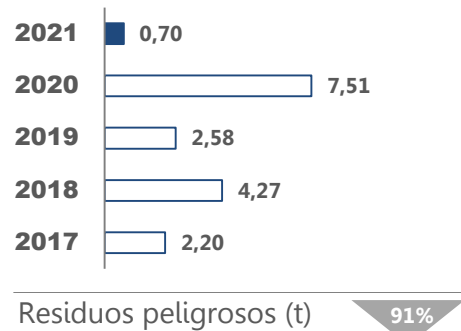
La cantidad total de residuos peligrosos generados en las instalaciones portuarias en 2021 ha alcanzado la menor cifra de los últimos años, suponiendo una reducción del 91% respecto a 2020.

Estos residuos han consistido en baterías de plomo, filtros de aceite, envases contaminados y trapos y absorbentes, que han sido depositados en los puntos limpios establecidos en la zona portuaria a tal efecto, ubicados conforme se indica en la figura.



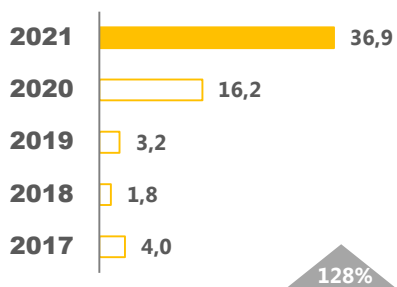
Punto limpio

- 1 Talleres
- 2 Dársena Pesquera
- 3 Cargadero
- 4 Marina Seca (Puerto Deportivo)



Residuos no peligrosos

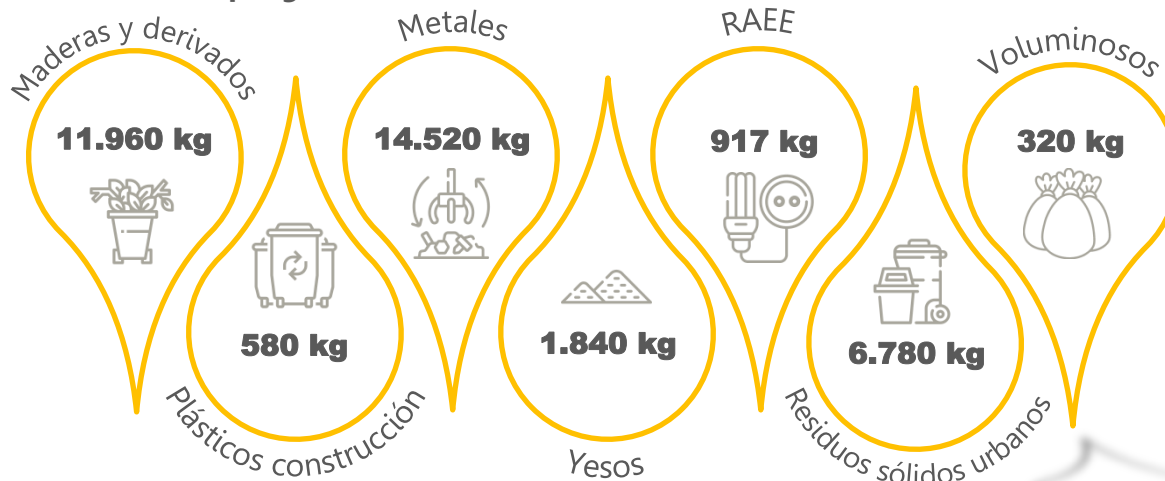
Constituyen residuos no peligrosos los sólidos urbanos, aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), plásticos, maderas, metales, etc.



Residuos no peligrosos (t)

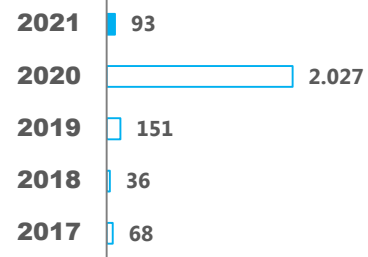


Residuos no peligrosos



Residuos de construcción y demolición

Los residuos producidos durante las operaciones de construcción o demolición en el Puerto de Melilla durante 2021 han comportado una disminución significativa respecto a 2020.



Residuos de construcción y demolición Cantidad 2021

∞ Limpios	72,28 t
∞ Sucios	9,02 t
∞ Mixtos	11,9 t

Residuos de construcción y demolición (t) 95%



CALIDAD DEL AIRE

Focos de emisión atmosférica

En 2021, algunos operadores han continuado con la actividad de manipulación de graneles sólidos de construcción, que constituyen una fuente de emisión de partículas. A continuación se indican los principales focos de emisión atmosférica en el puerto en 2021 por orden de relevancia.

Focos de emisión

ACTIVIDADES industriales en concesiones

ALMACENAMIENTO de graneles sólidos a la intemperie

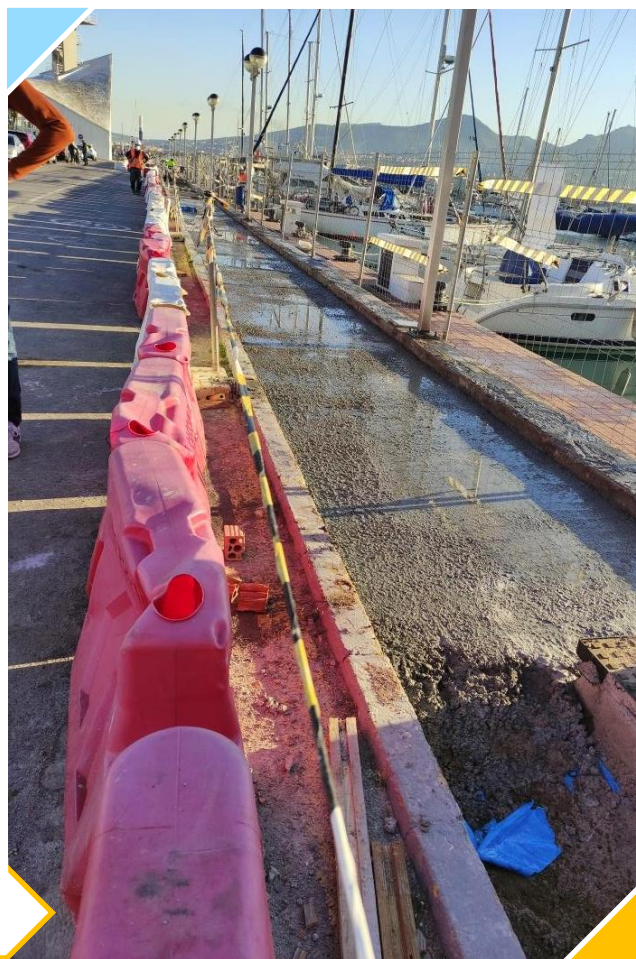
EMISIONES procedentes de cajas de camiones sin toldar

EMISIONES procedentes de motores de vehículos

EMISIONES procedentes de buques y cruceros atracados

MANIPULACIÓN de graneles mediante sistemas especiales no cubiertos

OBRAS



Medidas de control

Medidas de reducción de emisiones

Criterios ambientales en la ordenación y asignación de atraques



Reordenación del tráfico a la entrada y salida del puerto



Normas de obligado cumplimiento, expedientes sancionadores e instrucciones específicas



Inspección diaria de emisiones por la Policía Portuaria y videovigilancia



Participación en el Proyecto "CORE LNGas hive"



Supervisión de medidas de control en planta de machaqueo de áridos



Sistemas de alerta e información ligados a la velocidad del viento, y parada si ésta es adversa



CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Focos de emisión de ruido

Los principales focos de emisión acústica en el Puerto de Melilla en el año 2021 son los que aparecen, ordenados por relevancia, en la siguiente figura.

Focos de emisión



En el marco del Proyecto **“ANCHOR LIFE”** se ha realizado el mapa de ruido de la terminal de contenedores y la terminal HUB de la posible expansión del Puerto de Melilla, con el objeto de evaluar su impacto sonoro e incluir su gestión en el Sistema de Gestión Ambiental del puerto



Medidas de control

Medidas de reducción de emisiones sonoras

Inspección diaria por
la Policía Portuaria



Realización de campañas de
medición de la calidad acústica



Limitación de velocidad
en viales del puerto



Reducción de niveles acústicos de los equipos
de sonido en los locales del Puerto Deportivo



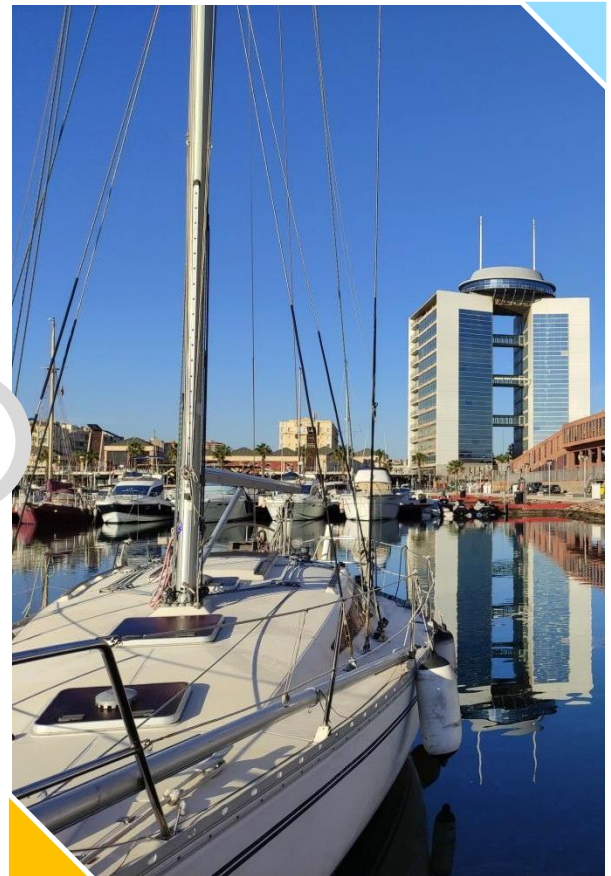
Creación del Mapa de
Ruido y el "Plan de Acción"



Sistema OPS en
Muelle Espigón



El **"Plan de Acción"** incluye la
implantación de un sistema OPS en
los muelles de Ribera I y Ribera II



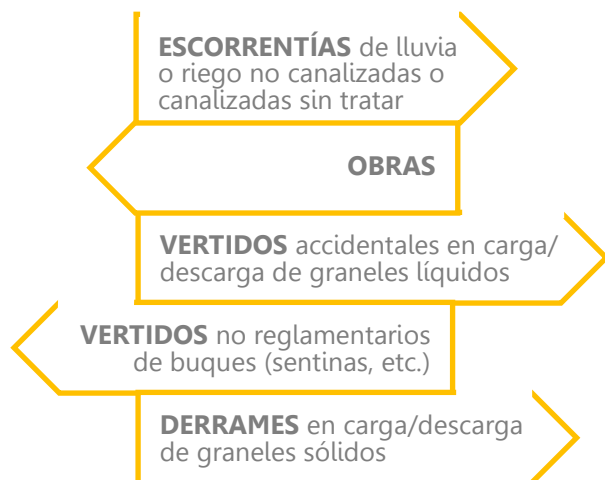
CALIDAD DEL AGUA

Focos de vertido

Los vertidos accidentales son el principal responsable del deterioro de la calidad de las aguas portuarias. Para evitar, en la medida de lo posible, que éstos se produzcan, el 85% de la zona de servicio del Puerto de Melilla cuenta con red de saneamiento conectada al colector municipal o a una EDAR, y el 59% dispone asimismo de recogida de escorrentías.

Los principales focos de vertido en 2021, ordenados por relevancia, han sido:

Focos de vertido



La Autoridad Portuaria está trabajando en un **“Convenio de colaboración”** con la Ciudad Autónoma de Melilla con objeto de optimizar la limpieza de la lámina de agua



Medidas de control

Además de la anterior caracterización de las fuentes de vertido en las dársenas portuarias, la Autoridad Portuaria lleva a cabo las siguientes medidas para controlar los posibles vertidos:

Medidas de reducción de vertidos

Habilitación de zonas para limpieza y mantenimiento de equipos



Mantenimiento adecuado de la red de saneamiento y pluviales, comprobando los colectores tras episodios de lluvias



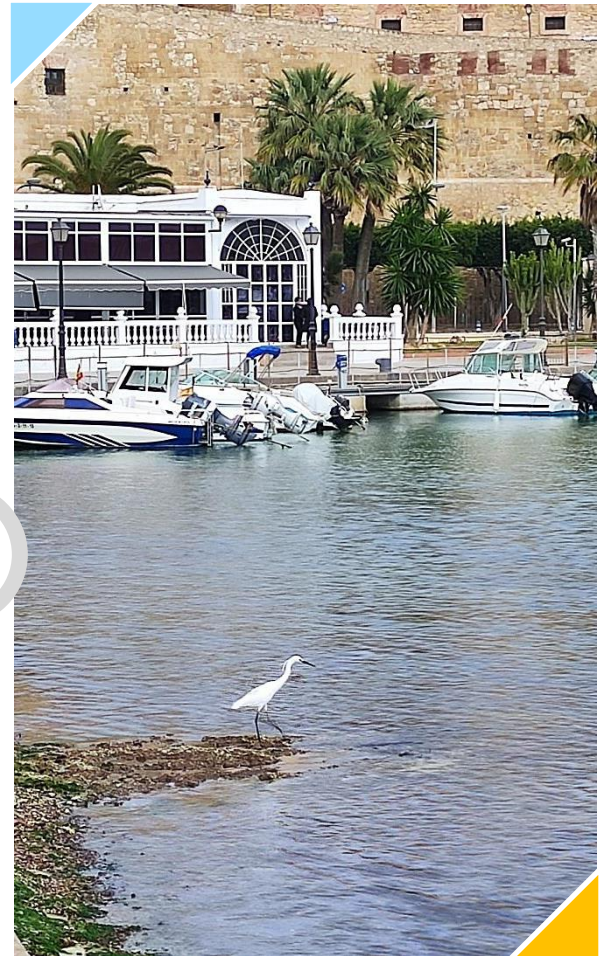
Inspección semanal de cantiles para detectar vertidos y flotantes por la Policía Portuaria



Normas de obligado cumplimiento, régimen sancionador y seguimiento de permisos de vertidos de las concesiones



Otras medidas son la realización del seguimiento de la calidad de las aguas portuarias y la implantación del **"Plan Interior Marítimo"**, que se desarrollan con más detalle en los siguientes apartados.



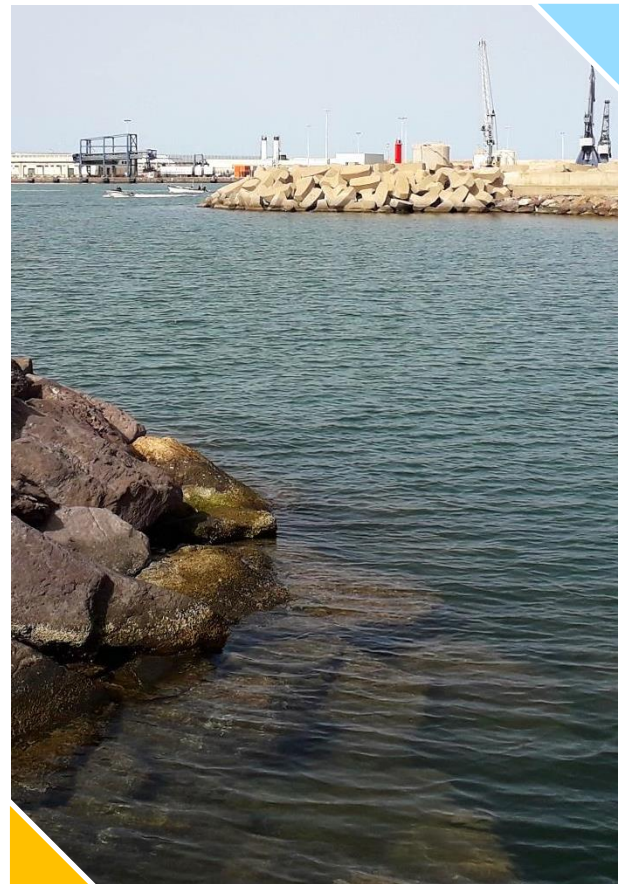
Campañas de seguimiento

Como cada año, la Autoridad Portuaria de Melilla ha realizado en 2021 cuatro campañas de muestreo para el seguimiento de la calidad de las aguas portuarias, mediante la medición de diversos parámetros representativos de las mismas en muestras recogidas a 5 metros de profundidad en distintos puntos de la zona de agua del puerto (bocana, zona II, dársenas, escolleras y playa de san Lorenzo), haciendo uso para ello de una sonda multiparámetrica.

La localización aproximada de los puntos de toma de muestra son los indicados en la siguiente figura.



Los resultados de las mediciones efectuadas no han reflejado ninguna anomalía en los parámetros medidos





Plan Interior Marítimo

El documento que establece la respuesta ante emergencias y los procedimientos de actuación de los grupos de respuesta para garantizar la disponibilidad de medios suficientes para actuar ante un caso de contaminación marina en el Puerto de Melilla es el **“Plan Interior Marítimo”** (PIM), cuya última actualización se encuentra pendiente de aprobación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante.

En 2021 se ha realizado un simulacro de un derrame de gasoil al mar provocado por la rotura de una manguera por sabotaje durante la maniobra de descarga de un buque atracado en el Muelle Nordeste III, que ha permitido poner en práctica la operativa en estas situaciones y establecer mejoras.

En 2021 se han producido 4 incidentes de contaminación marina que se han resuelto sin necesidad de activar el PIM



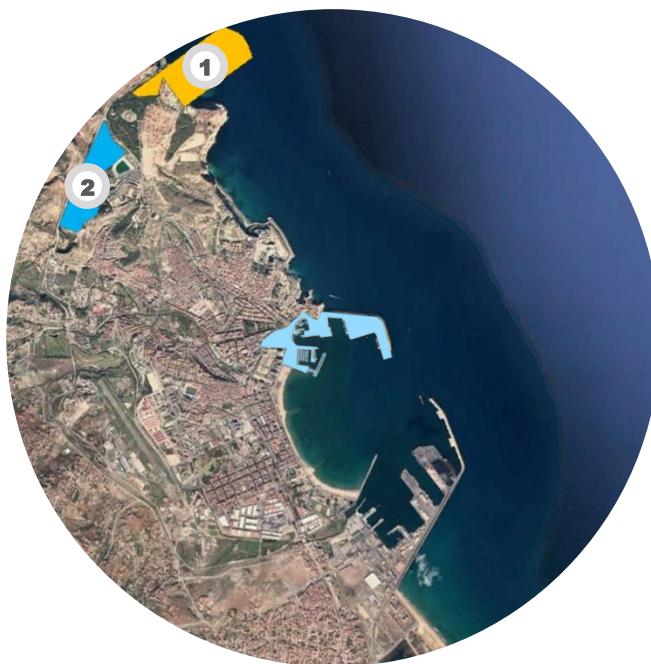
BIODIVERSIDAD

Espacios protegidos

El Puerto de las Islas Chafarinas se encuentra ubicado dentro del espacio “**Islas Chafarinas**”, que cuenta con las figuras de protección de “**Lugar de Importancia Comunitaria**” (LIC), “**Zona de Especial Conservación**” (ZEC) y “**Zona de Especial Protección para las Aves**” (ZEPA).

Por su parte, en el radio de 4 km desde el Puerto de Melilla se encuentran los espacios mostrados en la figura.

En el marco del Proyecto “**Puertalmar**”, las Autoridades Portuarias de Melilla y Vigo han celebrado en institutos de ambas ciudades una jornada divulgativa sobre “**Crecimiento Azul**”, la restauración de ecosistemas y la biodiversidad y el valor ecológico de ambos puertos del Mediterráneo y el Atlántico



	Espacio	Nivel de protección	Figura de protección
1	Acantilados de Aguadú	Comunitario (<i>Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres</i>)	LIC y ZEC
2	Barranco del Nano	Comunitario (<i>Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, y Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009</i>)	LIC y ZEC

Especies protegidas

La Autoridad Portuaria de Melilla dispone de un inventario del medio natural del puerto y sus zonas adyacentes, en las que se encuentran especies con diversas figuras de protección, conforme se muestra en la siguiente tabla.

Especie	Figura de protección
∞ <i>Patella ferruginea</i>	Peligro crítico/extinción
∞ <i>Dendropoma petraeum</i>	Vulnerable
∞ <i>Astroides calycularis</i>	Vulnerable
∞ <i>Patella nigra/Cymbula safiana</i>	Vulnerable
∞ <i>Lithophyllum lichenoides</i>	Amenazada/en peligro
∞ <i>Cystoseira tamariscifolia</i>	Protección especial
∞ <i>Paracentrotus lividus</i>	Explotación regulada



En relación con la *Patella ferruginea*, la Autoridad Portuaria ha continuado trabajando, hasta su finalización en mayo de 2021, en el Proyecto “**LIFE REMoPaF**” por la recuperación de la población de esta lapa, con una inversión total (entre 2017 y 2021) de 231.090,07 €.

El proyecto ha constado de tres traslados de ejemplares (octubre 2018, octubre 2019 y septiembre 2020) desde el Puerto de Melilla al Puerto de La Línea de la Concepción, que han mostrado una tasa de supervivencia (en mayo de 2021) del 32%, 64% y 55%, respectivamente, con una tasa de supervivencia ligeramente superior para ejemplares juveniles y reclutas que para adultos y una mayor densidad de ejemplares sobre sustrato artificial (AIMS).

En el marco del proyecto, en 2021 se celebró la reunión final y una jornada divulgativa, en colaboración con la Ciudad e INBIOMAR, y se prevé continuar el seguimiento de ejemplares.

Otras medidas adoptadas en 2021 en pos de la conservación de especies han incluido jornadas de educación ambiental en centros educativos y la segunda entrega de informes de información pública del Estudio de Impacto Ambiental.

COMUNIDAD PORTUARIA

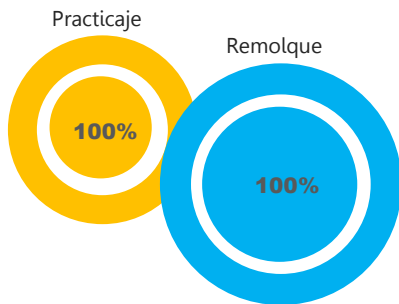
Los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios y condiciones técnicas de las concesiones y las autorizaciones incluyen exigencias ambientales al respecto de:

- ∞ **Orden y limpieza** en las instalaciones;
- ∞ **Gestión de residuos**;
- ∞ **Mantenimiento** en zonas habilitadas;
- ∞ **Control documentado de los procesos contaminantes**;
- ∞ **Implantación de un SGA**;
- ∞ **Prácticas operativas** para el control de aspectos ambientales;
- ∞ **Medidas técnicas específicas** para prevenir la contaminación;
- ∞ **Planes de contingencias** y medios;
- ∞ **Responsable de operaciones** en muelle;
- ∞ **Seguro de responsabilidad ambiental**;
- ∞ **Extinción de la licencia** de prestación por sanciones por infracciones ambientales.

Además, conforme con lo establecido en su SGA, la Autoridad Portuaria efectúa un control de terceros sobre las empresas que prestan servicio en el Puerto de Melilla, al efecto de garantizar que se cumple con los anteriores condicionados.

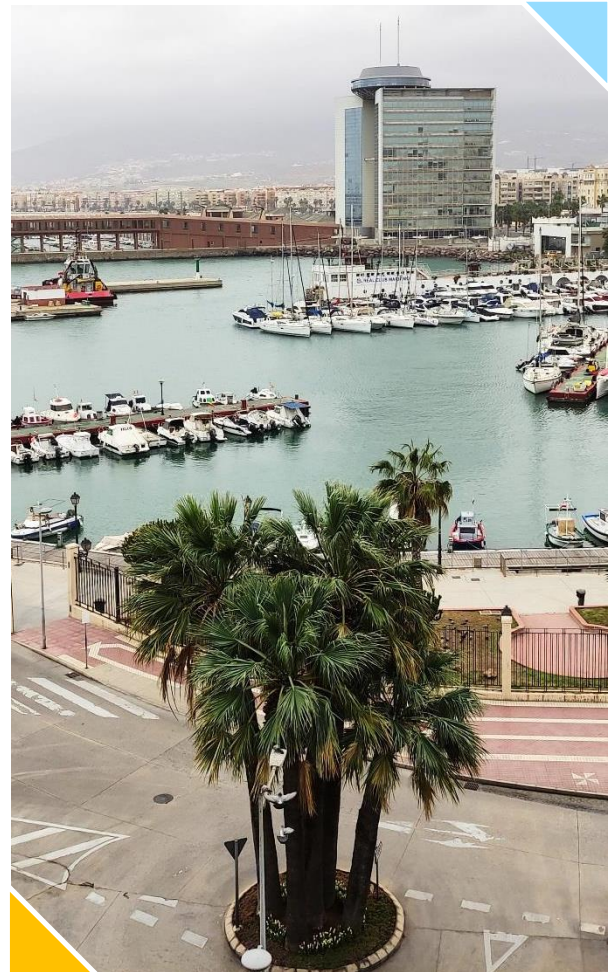


Como se ha mencionado, entre las medidas llevadas a cabo por la Autoridad Portuaria para propiciar la asunción de buenas prácticas ambientales por parte de las empresas concesionarias se incluye el fomento de la implantación de los Sistemas de Gestión Ambiental por parte de las empresas prestadoras de los servicios portuarios.



Servicios portuarios con SGA (%)

El 33% de los operadores portuarios tiene implantado un Sistema de Gestión Ambiental



RECURSOS EN MATERIA AMBIENTAL

Como cada año, la Autoridad Portuaria ha destinado en 2021 un importante montante económico a actuaciones de carácter ambiental.

En concreto, ha realizado gastos e inversiones por un valor total de **57.829 €**, habiendo supuesto las partidas ambientales el 0,33% y el 0,53% de los gastos y las inversiones totales del puerto, respectivamente.

Los gastos se han destinado a:

- ∞ **Gestión de residuos;**
- ∞ **Control de plagas;**
- ∞ **Servicio de jardinería;**
- ∞ **Mantenimiento de AIMS;**
- ∞ **Mantenimiento del SGA;**
- ∞ **Servicios de asistencia para la elaboración de la Memoria de Sostenibilidad.**

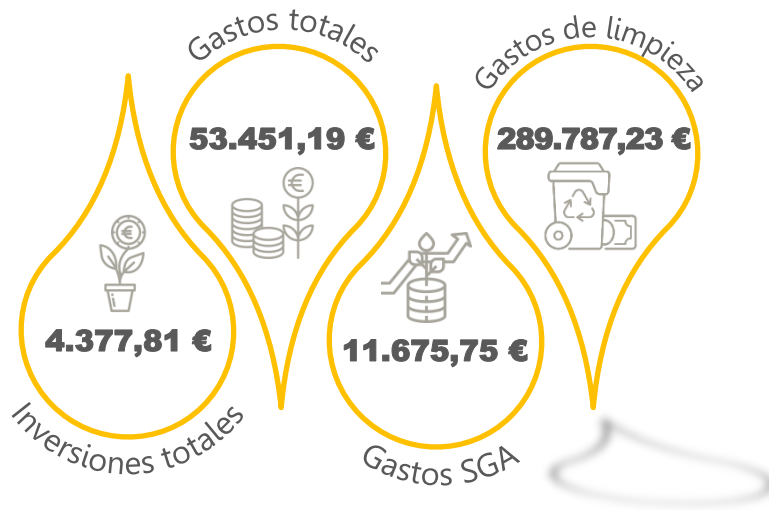
Las inversiones ambientales de la Autoridad Portuaria de Melilla en 2021 han tenido como objeto la adquisición de luminarias con tecnología led

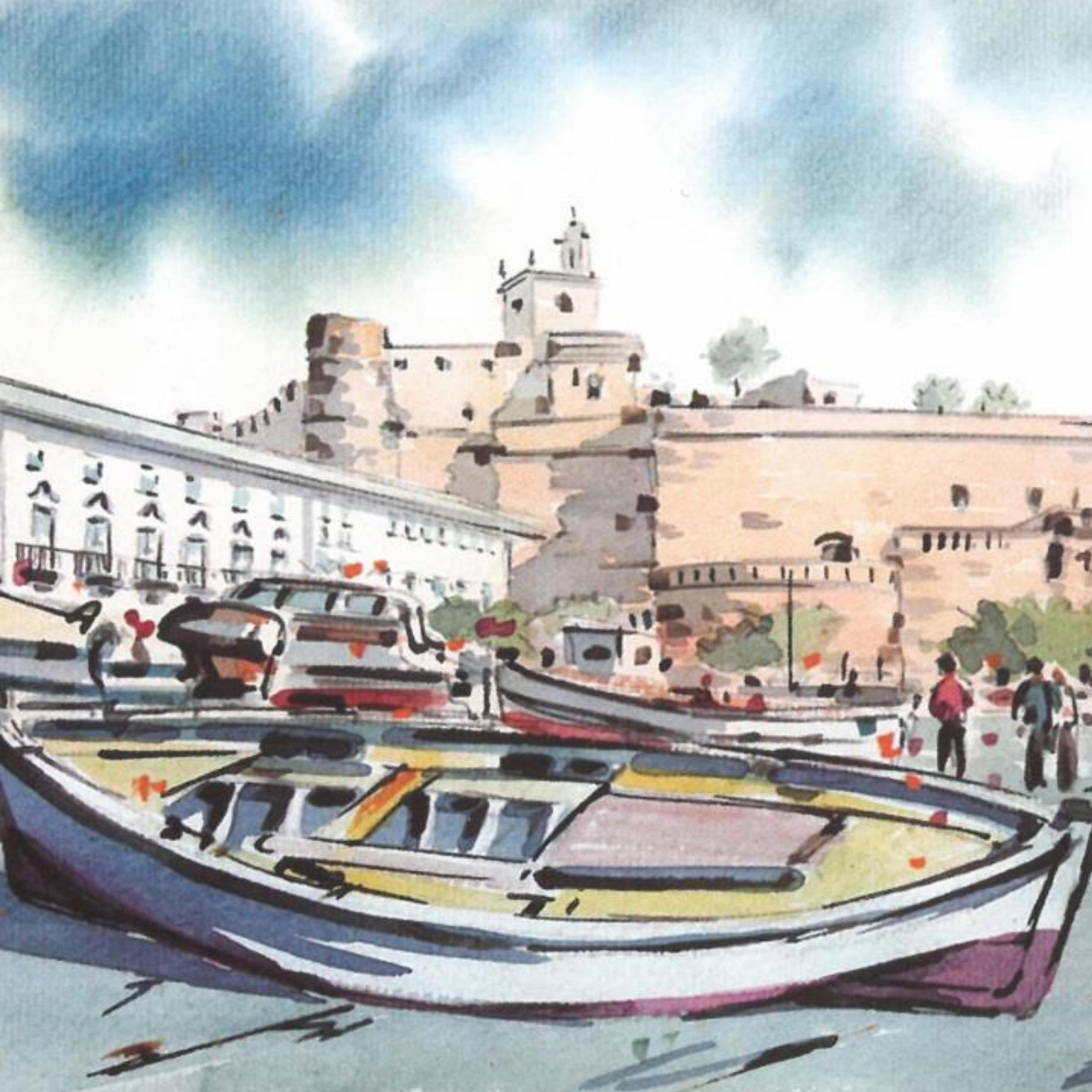


En cuanto a los gastos destinados a la limpieza de la zona de servicio, éste es similar al del pasado ejercicio, destinado al coste que supone el contrato anual y, por otra parte, a las limpiezas de choque llevadas a cabo puntualmente en determinadas épocas del año.

Durante 2021 se han efectuado dos limpiezas de la lámina de agua en zona I a consecuencia de temporales


Recursos en actuaciones ambientales





ÍNDICE DE _____ INDICADORES

 Presentación

 Dimensión institucional

 Dimensión económica

 Dimensión social

 Dimensión ambiental



Presentación

GRI	Página	GRI	Página	GRI	Página
G4-1	8-9	G4-28	8-9	G4-56	13

Dimensión institucional

GRI	Página	GRI	Página	GRI	Página
I_01	G4-3, G4-5, G4-7	I_14	G4-4	I_27	G4-27
I_02	G4-40	I_15		I_28	
I_03	G4-34	I_16		I_29	G4-16
I_04		I_18		I_30	
I_05	G4-38	I_19		I_31	
I_06	G4-38	I_20		I_32	
I_07		I_21	G4-SO11, G4-PR5	I_33	
I_08	G4-13	I_22		I_34	
I_10	G4-4, G4-8	I_24		I_35	
I_11	G4-6	I_25	G4-24, G4-25	I_36	
I_12		I_26	G4-26, G4-37	I_37	
I_13					
	20-21		40-43		53
	22, 24		43		54
	23		28		55
	26-27		44		36-37
	24		45		18
	25		45		47
	28-29		46		50
	30-31		48		51
	32-33		48		51
	38-39		52		84-85
	66		52		112-113
	38				

Dimensión económica

GRI	Página	GRI	Página	GRI	Página
E_01		E_07		E_11	
E_02		E_08		E_12	
E_03		E_09		E_13	
E_05	G4-EC1	E_10			
E_06					
	62		68		67
	63		68		69
	64		66		69
	65		67		
	68				

Dimensión social

GRI	Página	GRI	Página	GRI	Página
S_01	76	S_11	77	S_19	82
S_02 G4-10, G4-LA1	76	S_12 G4-LA12	77	S_20	83
S_03	76	S_13 G4-LA12	77	S_21	83
S_04 G4-11	76	S_14 G4-LA6	80	S_22	83
S_05 G4-LA5	78	S_15 G4-LA6	80	S_23	81
S_06	79	S_16 G4-LA6	80	S_24	30
S_10 G4-10, G4-LA12	77	S_18	81		

Dimensión ambiental

GRI	Página	GRI	Página	GRI	Página
A_01 G4-EN31	113	A_14	104	A_27	109
A_03 G4-EN31	113	A_16 G4-EN24	107	A_28	109
A_04	107	A_18	102	A_29	95
A_05	100	A_20	103	A_30	93
A_07	101	A_21	103	A_32 G4-EN3	92
A_10	104	A_22 G4-EN23	96	A_33	92
A_11	105	A_23	96	A_34	110
A_12 G4-EN26	106	A_24	96	A_35	111
A_13	104	A_26 G4-EN11	108		94

Autoridad Portuaria de Melilla

Dirección: avenida de la Marina Española, 4, 52001, Melilla (España)



Teléfono: 952.64.36.00



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 Portuarios.

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 2022 o 2023?	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	18-05-22	NO	SI	18-02-27	3 meses antes de expirar plazo de 5 años para aprobar nueva revisión	h) N/A		No incidencia	
MELILLA	PPP	22-05-19	NO	SI	18/03/2023 Presentada el 14/03/2023		h) N/A	N/A	No incidencia	Subida al SECUREPORT toda la documentación de la NUEVA REVISIÓN DEL PPP el 08/03/2023 y Solicitada Aprobación a OPPE el 14/03/2023

(*) Salvo otra especificación, se considera necesario presentar ante MIR la documentación 3 meses antes de que expire el plazo de actualización del documento. En cuanto a los PPP, deberá presentarse uno nuevo en un plazo de 10 meses desde la aprobación de la EPP

(**) 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 (PPIP) 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			SI	SI

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	13-01-2023 (PROV-Director)	16-01-23	SI	16-01-23	NO	Enviado ya el 16/01/2023	Pendiente de aprobación en Consejo de Administración

(*) 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)

Envío del informe de la Dirección General de Protección Civil es de fecha 14/06/2021, por lo que debe proceder a aprobación por el consejo.

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

DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (I)

	Indicador	2021	2026			
	CAPITAL HUMANO	IGUALDAD	Plantilla media Total:	96,94	95,00	
Hombres (%)			72,28%	60%		
Mujeres (%)			27,72%	40%		
Personal fuera convenio:			14,93	16,00		
Hombres (%)			86,60%	60%		
Mujeres (%)			13,40%	40%		
Retribución media fuera de convenio:			73.668	85.000		
Hombres (€/año)			76.323	80.000		
Mujeres (€/año)			56.004	65.000		
Personal dentro de convenio			82,01	79,00		
Hombres (%)			69,67%	60%		
Mujeres (%)			30,33%	40%		
Retribución media dentro de convenio:			34.461	41.000		
Hombres (€/año)			34.671	41.000		
Mujeres (€/año)			26.844	41.000		
<u>PLAN DE IGUALDAD:</u>						
	¿Tiene aprobado un Plan de Igualdad?	NO	Fecha prevista de aprobación: 30-09-22			
CAPITAL HUMANO	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	Plantilla media Total:	2021	2026		
		Empleados con discapacidad (%)	12,4%	8,0%		
		Personal con discapacidad				
		Dentro de convenio (%)	13,4%	10,0%		
		Fuera de convenio (%)	6,7%	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?	SI		
		CAPITAL HUMANO	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?	NO					
CÓDIGO ÉTICO	<u>CÓDIGO ÉTICO:</u>					
		¿Tiene aprobado un Código de Conducta Ético?	NO	Fecha prevista de aprobación: 01-10-22		
		¿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:		

DIMENSIÓN SOCIAL - INDICADORES (II)

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN	Indicador	Año 2021	Año 2026			
	% Faros con usos complementarios (incluido hotelero)	33%	33%			
	% Faros con usos hoteleros	0%	0%			
PLAN INTEGRAL DE RENOVACIÓN, MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO Y CONTROL:						
¿Hay aprobado un Plan integral?	NO	Fecha prevista de aprobación de un plan integral:	30-06-23			
¿Existe plan de otro tipo aprobado?	SI	Especificar tipo de plan	De renovación y modernización			
Indicador	Año 2021	Año 2026				
% Equipos renovados	33%	66%				
% Equipos cubiertos por control remoto	0%	0%				
Gasto personal en AToN (€)	6.000	6.000				
Otros gastos explotación en AToN (€)	7.800	7.800				
INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD	¿Existe un Foro permanente Puerto-Ciudad?	NO	Fecha prevista de aprobación:	02-07-21		
	Valoración media del puerto/s por parte de los ciudadanos	MEDIA	¿Existe un estudio de impacto socioeconómico del puerto?	NO	Año de realización	2.023
	¿Existe un mecanismo reglado de ayudas puerto-ciudad?	NO				

ANEXO X. OBJETIVOS OPERATIVOS.

- ✓ Cumplimiento de los objetivos de gestión 2021.
- ✓ Actualización del plan de objetivos de gestión 2022.
- ✓ Plan de objetivos de gestión 2023.

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021-2022-2023

Objetivos 2021	Avance	% Ejecución	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	80%	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Amarre y desamarre
Practicaje	En Curso	85%	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Practicaje
Remolque	En Curso	75%	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Remolque
Suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	En Curso	90%	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	80%	Entrega de Pliegos
Contratación	En Curso	70%	Contrato
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación			Objetivo con perspectiva hasta 2023
Adaptación 50% del Proyecto a la DIA	En Curso	100%	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 2022
Implantación Medidas seguridad	Terminado	100%	Informe FASE 2021
PIM Zona I y Zona II Puerto de Melilla + PRMD			Perspectiva 2021
Aprobación del PRMD por C. Administración	En Curso	60%	Aprobación del PRMD por C. Administración
Redacción e implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental.			Perspectiva 2023
Redacción del Plan.	En Curso	100%	Finalmente realizado con medios propios
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras			Objetivo con perspectiva 2023
Identificación de elementos a mantener/inspeccionar	En Curso	80%	Listado
Elaboración del Plan	En Curso	40%	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	95%	Realización Contrato
CIBERSEGURIDAD. Mantenimiento y actualización de procedimientos y mecanismos de protección.	En Curso	100%	Informe
CPD - Renovación servidores	En Curso	95%	Realización Contrato
CPD - Actualización software virtualización	En Curso	95%	Realización Contrato
CPD - Actualización software backup	En Curso	95%	Realización Contrato
CPD EN CLOUD	En Curso	95%	Disponibilidad de un CPD secundario Plan de contingencia TIC
INTEGRA2/DUEPORT - Mejoras del sistema 2021	En Curso	100%	Emisión Informe
Implementación de SCIF			Objetivo con perspectiva 2023
Licitación de contrato	No Iniciado	100%	Licitación
Contratación	No Iniciado	100%	Contratación

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2022	Avance	Observaciones
Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales. (Pliegos de los servicios portuarios)		Objetivo con perspectiva hasta 2024
Recepción de desechos. MARPOL V	En Curso	Envío Comité de Servicios Portuarios del Pliego de Recepción de desechos. MARPOL V
Suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	En Curso	Envío Comité de Servicios Portuarios del Pliego de Suministro de Combustible
Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20	En Curso	Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20. Perspectiva 2023
Proyecto Rehabilitación Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías	En Curso	Contrato
Proyecto Ordenación zonas seguridad del Puerto	En Curso	Contrato
Plan de accesibilidad universal		Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. Perspectiva 2023
Redacción de Pliegos	En Curso	Pliegos
Contratación	En Curso	Contrato
Ejecución de 30% actuaciones de accesibilidad	En Curso	Informe actuaciones 2023
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	Contrato + Borrador
Incremento Numero de Locales Concesionados	En curso	Estudio + Plan Comercial + 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
Nueva estrategia enajenación activos. Permuta Casa del Farero.	En curso	Tasación
Identificación, depuración y gestión contable de activos	En curso	Propuesta
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación	En Curso	Objetivo con perspectiva hasta 2023
Adaptación 50% del Proyecto a la DIA	En curso	Modificación del Proyecto
Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad	En Curso	Adaptación de mejora de la Protección tras las revisiones de los planes de seguridad: PPP, PSO y PPE. Perspectiva 2023
Habilitación nuevo recinto aduanero	En curso	Proyecto
Redacción e implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental		Perspectiva 2023
Estudio de capacidad de generación fotovoltaica.	En curso	Contrato + Estudio
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras		Objetivo con perspectiva 2025
Definición del Alcance del Plan de Mantenimiento	En curso	Documento de Alcance
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 2023
ACTUALIZACIÓN DEL CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS	En curso	Informe
OPTIMIZACIÓN Y MEJORAS DEL GESTOR DOCUMENTAL	En curso	Informe
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
IMPLANTACION PBS	En Curso	Informe
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

CUMPLIMIENTO OBJETIVOS OPERATIVOS NIVEL 1 - 2021 -2022 -2023

Objetivos 2023	Observaciones
Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales. (Pliegos de los servicios portuarios)	Objetivo con perspectiva hasta 2024
Recepción de desechos. MARPOL V	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Recepción de desechos. MARPOL V
Suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	Envío a Puertos del Estado del Pliego de Suministro de Combustible
Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20	Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20. Perspectiva 2023
Proyecto Rehabilitación Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías	Certificación final 30 junio 2023
Proyecto Ordenación zonas seguridad del Puerto	Certificación final 30 junio 2023
Plan de accesibilidad universal	Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. Perspectiva 2023
Ejecución de actuaciones de accesibilidad	Informe actuaciones 2023
Programa de Sostenibilidad Financiera	Objetivo con perspectiva hasta 2026
Concesión Cargadero de Mineral	Licitación
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla	Plan aprobado Presidente
Incremento Numero de Locales Concesionados	Campaña 2 + Convocatoria Locales
Plan de Gestión y Contención de gasto corriente	Estudio
Mejora en la eficiencia en la gestión del demanio portuario	Inicio Tramitación + Licitación valoración terrenos
Nueva estrategia enajenación activos. Permuta Casa del Farero.	Acuerdo inscrito.
Identificación, depuración y gestión contable de activos	Contrato
Revisión Integral de Tarifas.	Contrato y Estudio
Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación	Objetivo con perspectiva hasta 2023
Elaboración de documentación para tramitar Informe preceptivo Puertos del Estado	Remisión del expediente a Puertos del Estado
Reestructuraciones e infraestructuras de seguridad.	Adaptación de mejora de la Protección tras las revisiones de los planes de seguridad: PPP, PSO y PPE. Perspectiva 2023
Rehabilitación del edificio de Control Acceso Alfa1	Proyecto
Redacción e implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental.	Perspectiva 2023
Estudio de Optimización Energética	Estudio
Actuaciones 2023	Informe
Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras	Objetivo con perspectiva 2025
Presupuesto para implantación del Plan	Presupuesto Plan de Empresa
Borrador del plan de mantenimiento	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
Licenciamiento Sistema Panda Cloud	Contrato
Renovación Cortafuegos Perimetral	Contrato
Licenciamiento Software Autodesk	Contrato
MANT. Y ACT. PROCEDIMIENTOS Y MECANISMOS DE PROTECCIÓN CIBERSEGURIDAD	Informe
MEJORAS DEL SISTEMA INTEGRA2	Informe
Implementación de SCIIF	Objetivo con perspectiva 2023
SCIIF Implantado	Acta puesta en marcha
Compliance Penal Implantado	Acta puesta en marcha

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-2024	
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	0,00%	Comentario	
----------------------	-------	-------------------	--

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	0,00%	Segundo	0,00%	Tercero	0,00%	Cuarto	0,00%
-------------------------------------------	----------------	-------	----------------	-------	----------------	-------	---------------	-------

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	Convocar CSP	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Recepción de desechos. MARPOL V	Convocar CSP	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Comentario (Primer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Segundo Trimestre)	
---------------------------------------	--

Comentario (Tercer Trimestre)	
--------------------------------------	--

Comentario (Cuarto Trimestre)	
--------------------------------------	--

Objetivo Operativo	C5 -000009 - Finalizacion Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20			
Descripción	Finalizacion operaciones "Rehabilitacion Tinglado n°5" e "Implantacion Instalaciones Protección" a tiempo de incluir en declaracion de cierre PO FEDER 14-20 Melilla.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2022	Fecha Final	30-jun-2023	
Dptos. Implicados				
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 1.319.381,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C5	-Tener precios competitivos y adecuados al Nivel de Servicios			Primario

Meta Final	Certificacion final 30 junio 2023			
Meta Actual	Inicio obras			
% Consecución	70,00%	Comentario		
% Ejecución Ponderada (Trimestres)				
	Primero	20,00%	Segundo	35,00%
			Tercero	50,00%
				Cuarto 65,00%

Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Proyecto Rehabilitacion Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías.	Proyecto aprobado PdE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022	40,00%	60,00%	80,00%	100,00%
Contrato Rehabilitacion Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías.	Contrato	0%	NO	NO	NO	30-jun-2022	30-oct-2022	20,00%	40,00%	60,00%	80,00%
Proyecto Ordenacion zonas seguridad del Puerto	Proyecto aprobado PdE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-oct-2022	20,00%	40,00%	60,00%	80,00%
Contrato Ordenacion zonas seguridad del Puerto	Contrato	0%	NO	NO	NO	30-oct-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	En el caso del proyecto de Rehabilitación de Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías, el proyecto está terminado y el pliego de contratación está pendiente de su licitación. Por otra parte, el proyecto de Ordenación de la Zona de Seguridad del Puerto, el proyecto se encuentra acabado en fase de su aprobación por PdE y faltaría el

Objetivo Operativo	C7 -000004 - Plan de accesibilidad universal.										
Descripción	Garantizar la plena accesibilidad a las instalaciones portuarias. FEDER										
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			225.000,00 €		
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	60,00%	Comentario									
% Ejecución Ponderada (Trimestres)											
	Primero	10,00%	Segundo	23,33%	Tercero	36,67%	Cuarto	58,33%			
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-2022	30-jun-2022	20,00%	40,00%	70,00%	95,00%
Contratacion	Contrato	0%	NO	NO	NO	30-jun-2022	30-oct-2022	10,00%	30,00%	40,00%	80,00%
Ejecución de actuaciones de accesibilidad	Certificacion 30% presupuesto.	0%	NO	NO	NO	30-oct-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)	Proyecto acabado, aprobado por PdE y pendiente de su publicación										

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	8,18%	Segundo	8,18%	Tercero	8,18%	Cuarto	8,18%
-------------------------------------------	----------------	-------	----------------	-------	----------------	-------	---------------	-------

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.	Borrador Plan	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla. Proceso de estabilización de empleo temporal	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	90,00%	90,00%	90,00%	90,00%
Nueva estrategia enajenación activos. Nueva Tasacion.4	Tasacion	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				
Identificación, depuración y gestión contable de activos.	Propuesta	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022				

Comentario (Primer Trimestre) En diciembre 2021 ya se encontraba adjudicado en contrato de redacción de la modificación de la DEUP. Tras recurso contractual, no es hasta octubre 2022 cuando se resuelve y se puede proceder. SE adjudica en noviembre 2022 por lo que se considera que no es imputable a la AP el retraso.

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-2024	
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	100,00%	Comentario		
% Ejecución Ponderada (Trimestres)				
	Primero	50,00%	Segundo	75,00%
	Tercero	100,00%	Cuarto	100,00%

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-2022	31-dic-2022	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)											

Objetivo Operativo	P1 -000009 - Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad		
Descripción	Adaptación de mejora de la Protección tras las revisiones de los planes de seguridad: PPP, PSO y PPE		
Responsable	Seguridad .	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2022	Fecha Final	31-dic-2023
Dptos. Implicados	Explotación y Planif Estrat, Infraestructuras		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
		Coste Presupuestario	NO
Objetivos Estratégicos Relacionados			
E3	-Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones		Secundario
C7	-Conseguir equilibrio entre los intereses económicos y sociales de la Ciudad Autónoma y del Puerto para aportar valor al ciudadano.		Secundario
P1	-Gestionar protección y seguridad		Primario

Meta Final	Rehabilitación del edificio de Control Acceso Alfa1		
Meta Actual	Inicio nuevo recinto aduanero		
% Consecución	100,00%	Comentario	
% Ejecución Ponderada (Trimestres)			
	Primero	0,00%	Segundo
		0,00%	Tercero
		50,00%	Cuarto
			100,00%

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Habilitación nuevo recinto aduanero	Proyecto	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	El proyecto de terminó en diciembre de 2022

Objetivo Operativo	P2 -000007 - Redacción e Implantación 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-2023					
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 capacidad de generacion fotovoltaica.											
% Consecución	50,00%	Comentario										
% Ejecución Ponderada (Trimestres)												
		Primero	0,00%	Segundo	0,00%	Tercero	0,00%	Cuarto	50,00%			
Iniciativas												
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)				
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
Estudio de capacidad de generacion fotovoltaica.	Documento	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	
Estudio de Optimización Energética	Licitacion	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	
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-2025				
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	Documento de alcance										
% Consecución	20,00%	Comentario									
% Ejecución Ponderada (Trimestres)											
	Primero	0,00%	Segundo	0,00%	Tercero	0,00%	Cuarto	20,00%			
Iniciativas											
Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Pdt. Traspasar	Prolongado	Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
								Primero	Segundo	Tercero	Cuarto
Definición del Alcance del Plan de Mantenimiento	Documento de Alcance	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-oct-2022	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%
Comentario (Primer Trimestre)											
Comentario (Segundo Trimestre)											
Comentario (Tercer Trimestre)											
Comentario (Cuarto Trimestre)	Se han sacado contratos de mantenimiento en el ámbito de climatización y media tensión y se sigue recopilando información de las infraestructuras e instalaciones del Puerto de Melilla para la elaboración de dicho Plan de Mantenimiento.										

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. FEDER		
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			791.000,00 €
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 - PBS		
% Consecución	100,00%	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	19,29%	Segundo	51,43%	Tercero	77,14%	Cuarto	100,00%
-------------------------------------------	----------------	--------	----------------	--------	----------------	--------	---------------	---------

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.	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	15,00%	40,00%	100,00%	100,00%
OPTIMIZACIÓN Y MEJORAS DEL GESTOR DOCUMENTAL	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	35,00%	55,00%	70,00%	100,00%
LICENCIAMIENTO QLIKVIEW	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	5,00%	100,00%	100,00%	100,00%
LICENCIAMIENTO MICROSOFT 365	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	5,00%	15,00%	45,00%	100,00%
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	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
MEJORAS DEL SISTEMA INTEGRA2	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
IMPLANTACIÓN PBS	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	31-dic-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%

Comentario (Primer Trimestre)	
Comentario (Segundo Trimestre)	
Comentario (Tercer Trimestre)	
Comentario (Cuarto Trimestre)	Contratos ejecutados satisfactoriamente y proyectos en marcha

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	100,00%	Comentario	

% Ejecución Ponderada (Trimestres)	Primero	25,00%	Segundo	50,00%	Tercero	75,00%	Cuarto	100,00%
-------------------------------------------	----------------	--------	----------------	--------	----------------	--------	---------------	---------

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	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
Borrador Compliance Penal presentado	Borrador	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	28-feb-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
Borrador optimización presentado	Borrador	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-may-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
Herramienta implementada	Acta puesta en marcha	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	28-feb-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
Validación Diseño SCIIF + Compliance Penal	Borrador Validado	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-may-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%
Aprobación Diseño SCIIF + Compliance Penal	Documento aprobado Presidencia	0%	NO	NO	NO	01-ene-2022	30-jun-2022	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%

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.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C5-000009 Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20	20,00%	35,00%	50,00%	65,00%	70,00%
C7-000004 Plan de accesibilidad universal.	10,00%	23,33%	36,67%	58,33%	60,00%
E2-000017 Programa de Sostenibilidad Financiera	8,18%	8,18%	8,18%	8,18%	
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%
P1-000009 Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%
P2-000007 Redacción e Implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%
P7-000003 Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%	20,00%
R2-000008 Desarrollo de nuevas tecnologías	19,29%	51,43%	77,14%	100,00%	100,00%
R2-000014 Implementación de SCIIF	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%
TOTAL Nivel 1	13,25%	24,29%	39,70%	60,15%	60,00%

TOTAL

	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL	13,25%	24,29%	39,70%	60,15%	60,00%

ECONOMICO FINANCIERO

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
E2-000017 Programa de Sostenibilidad Financiera	8,18%	8,18%	8,18%	8,18%	
R2-000014 Implementación de SCIIF	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%
TOTAL RESPONSABLE	16,59%	29,09%	41,59%	54,09%	50,00%

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.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
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	19,29%	51,43%	77,14%	100,00%	100,00%
TOTAL RESPONSABLE	19,29%	51,43%	77,14%	100,00%	100,00%

INFRAESTRUCTURAS .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5-000009 Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20	20,00%	35,00%	50,00%	65,00%	70,00%
C7-000004 Plan de accesibilidad universal.	10,00%	23,33%	36,67%	58,33%	60,00%
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%
P2-000007 Redacción e Implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%
P7-000003 Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%	20,00%
TOTAL RESPONSABLE	16,00%	26,67%	37,33%	58,67%	60,00%

SEGURIDAD .

Objetivo Operativo	% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
	Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
P1-000009 Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%
TOTAL Seguridad .	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%

TOTAL

		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL	0,132467538	24,29%	39,70%	60,15%	60,00%	

TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
C5-000008	Mejora de la competitividad de los Servicios Portuarios y Comerciales.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
C5-000009	Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20	20,00%	35,00%	50,00%	65,00%	70,00%
C7-000004	Plan de accesibilidad universal.	10,00%	23,33%	36,67%	58,33%	60,00%
E2-000017	Programa de Sostenibilidad Financiera	8,18%	8,18%	8,18%	8,18%	
E4-000006	Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%	100,00%
P1-000009	Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%
P2-000007	Redacción e Implantación de un Plan de Sostenibilidad Ambiental	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%
P7-000003	Plan de Mantenimiento preventivo de infraestructuras	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%	20,00%
R2-000008	Desarrollo de nuevas tecnologías	19,29%	51,43%	77,14%	100,00%	100,00%
R2-000014	Implementación de SCIIF	25,00%	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%
TOTAL						
		% Ejecución Ponderada (Trimestre)				% Consecución
		Primero	Segundo	Tercero	Cuarto	
TOTAL		13,25%	24,29%	39,70%	60,15%	60,00%

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-2024	
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
suministro de Combustible mediante tubería/camión cisterna/estación de servicio	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Recepción de desechos. MARPOL V	Envío Pliego a OPPE	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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

Objetivo Operativo	C5 -000009 - Finalizacion Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20			
Descripción	Finalizacion operaciones "Rehabilitacion Tinglado n°5" e "Implantacion Instalaciones Protección" a tiempo de incluir en declaracion de cierre PO FEDER 14-20 Melilla.			
Responsable	Infraestructuras .	Importancia	Nivel 1	
Fecha Inicial	01-ene-2022	Fecha Final	30-jun-2023	
Dptos. Implicados				
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO	Coste Presupuestario 1.319.381,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados				
C5 -Tener precios competitivos y adecuados al Nivel de Servicios				Primario

Meta Final	Certificacion final 30 junio 2023
Meta Actual	Certificacion final 30 junio 2023

% 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
Finalizacion Rehabilitacion Instalaciones Fronterizas de Control de Mercancías.	Certificacion Final	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-jun-2023				
Finalizacion Ordenacion zonas seguridad del Puerto	Certificacion Final	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-jun-2023				

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. FEDER											
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			225.000,00 €			
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	Instalaciones Plenamente Accesibles											
% 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	Acta recepcion	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-sep-2023					
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 2023
--------------------	------------------------------

% 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
								Iniciativas			
Concesión Cargadero de Mineral. Licitación	Acuerdo	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	21-dic-2023				
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-2023	31-dic-2023				
Estudio y Gestión de necesidades de personal y plantilla. Catalogo de medidas 2023.	Anualidad Plan Documentos: Contratos, acuerdos, convocatorias ...	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Calculadora de Tasas y tarifas.	Diseño funcional	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Convocatoria Anual 2023	Informe Convocatoria y evaluación resultados	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Incremento Numero de Locales Concesionados. Campaña anual. 3.000 € anuales	Informe campaña	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Plan de Gestión y Contención de gasto corriente. Estudio detallado de gastos por areas y funciones.	Estudio	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Plan de Gestión y Contención de gasto corriente. Objetivos por capítulo de gasto / Explicación de acciones para su consecución.	Objetivos y Catálogo de acciones + Presupuesto.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Mejora en la eficiencia en la gestión del demanio portuario. Tramitación de la modificación sustancial de la DEUP	Inicio de la tramitación.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Mejora en la eficiencia en la gestión del demanio portuario. Contratación de la valoración de terrenos, lámina de agua y edificaciones 20.000 €	Licitación	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Nueva estrategia enajenación activos. Permuta Casa del Farero con la CAM.	Acuerdo inscrito.	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Identificación, depuración y gestión contable de activos. Contrato 260.000	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Revisión Integral de Tarifas. Estudio nuevas Tarifas. 10.000	Contrato y Estudio	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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-2024	
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 a Puertos del Estado	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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

Objetivo Operativo	P1 -000009 - Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad		
Descripción	Adaptación de mejora de la Protección tras las revisiones de los planes de seguridad: PPP, PSO y PPE		
Responsable	Seguridad .	Importancia	Nivel 1
Fecha Inicial	01-ene-2022	Fecha Final	31-dic-2023
Dptos. Implicados	Explotación y Planif Estrat, Infraestructuras		
Plan Empresa	SI	Supeditado a Terceros	NO
		Coste Presupuestario	NO
Objetivos Estratégicos Relacionados			
E3	-Aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones		Secundario
C7	-Conseguir equilibrio entre los intereses económicos y sociales de la Ciudad Autónoma y del Puerto para aportar valor al ciudadano.		Secundario
P1	-Gestionar protección y seguridad		Primario

Meta Final	Rehabilitación del edificio de Control Acceso Alfa1
Meta Actual	Rehabilitación del edificio de Control Acceso Alfa1

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

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

Descripción	Evidencia	Peso	Traspasado	Iniciativas			Fecha Inicial	Fecha Final	% Ejecución Sin Ponderar (Trimestres)			
				Pdt. Traspasar	Prolongado	Primero			Segundo	Tercero	Cuarto	
Rehabilitación del edificio de Control Acceso Alfa1	Certificacion Final	0%	NO	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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

Objetivo Operativo	P2 -000007 - Redacción e Implantación 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-2023	
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
----------------------	-------------------

% 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
Actuaciones 2023	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Estudio de Optimización Energética	Documento	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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-2025	
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	Borrador del plan de mantenimiento

% 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	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-jun-2023				
Borrador del plan de mantenimiento	Documento	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-dic-2023				

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. FEDER		
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			791.000,00 €
Objetivos Estratégicos Relacionados			
P5	-Mejorar eficiencia económica	Secundario	
R2	-Desarrollar y modernizar sistemas de gestión	Primario	

Meta Final	CORTAFUEGOS PERIMETRAL-PANDA CLOUD
Meta Actual	CORTAFUEGOS PERIMETRAL-PANDA 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
Licenciamiento Sistema Panda Cloud	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Renovación Cortafuegos Perimetral	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
Licenciamiento Software Autodesk	Contrato	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS Y MECANISMOS DE PROTECCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA CIBERSEGURIDAD	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				
MEJORAS DEL SISTEMA INTEGRA2	Informe	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	31-dic-2023				

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	Implantación
% 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
SCIIF Implantado	Acta puesta en marcha	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-jun-2023				
Compliance Penal Implantado	Acta puesta en marcha	0%	NO	NO	NO	01-ene-2023	30-jun-2023				

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.					
C5-000009 Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20					
C7-000004 Plan de accesibilidad universal.					
E2-000017 Programa de Sostenibilidad Financiera					
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P1-000009 Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad					
P2-000007 Redacción e Implantación 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	
C5-000009 Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20					
C7-000004 Plan de accesibilidad universal.					
E4-000006 Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P2-000007 Redacción e Implantación 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	
P1-000009 Reestructuraciones e implantaciones de 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.					
C5-000009	Finalización Operaciones Inversiones afectas FEDER 14-20					
C7-000004	Plan de accesibilidad universal.					
E2-000017	Programa de Sostenibilidad Financiera					
E4-000006	Proyecto y Evaluación de Impacto Ambiental de la Ampliación.					
P1-000009	Reestructuraciones e implantaciones de infraestructuras de seguridad					
P2-000007	Redacción e Implantación 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 2021	Presupuesto Aprobado 2022	Previsión Cierre 2022	Presupuesto 2023	2024	2025	2026
Resultado ajustado del ejercicio	-5.580	-5.924	-7.151	-6.964	-4.743	-4.356	-4.279
Activo no corriente medio	96.049	91.355	91.651	88.260	84.846	81.441	86.062
Rentabilidad sobre activos (art. 157 RDL 2/2011)	-5,81%	-6,48%	-7,80%	-7,89%	-5,59%	-5,35%	-4,97%
EBITDA	2.886	7.071	5.540	959	1.968	2.081	2.132
% variación		145,06%	91,98%	-82,69%	105,14%	5,75%	2,48%
Toneladas movidas	601.000	768.000	606.000	639.000	680.000	720.000	805.000
EBITDA/Toneladas movidas	4,80	9,21	9,14	1,50	2,89	2,89	2,65
Amortización de deudas a largo y corto plazo	1.355	1.344	1.357	1.369	1.369	1.369	1.869
Intereses deudas	12	-	-	-	-	-	-
Servicio de la deuda	1.368	1.344	1.357	1.369	1.369	1.369	1.869
Cash Flow (antes de intereses)	1.644	1.798	3.204	3.003	943	838	785
Servicio de la deuda/Cash flow	-83,16%	-74,77%	-42,36%	-45,58%	-145,17%	-163,39%	-238,00%
Terrenos y bienes naturales sin actividad	-	-	-	-	-	-	-
Activo no corriente medio	96.049	91.355	91.651	88.260	84.846	81.441	86.062
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)	13.233	15.181	16.700	17.016	14.760	14.571	14.486
Ingresos recurrentes (2)	7.695	9.338	9.613	10.116	10.085	10.292	10.281
Gastos de explotación/Ingresos de explotación	171,97%	162,57%	173,72%	168,22%	146,36%	141,58%	140,90%
Inversión pública	825	4.640	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299
Cash flow	1.657	1.798	3.204	3.003	943	838	785
Inversión/Cash flow	-49,82%	-258,12%	-118,64%	-176,83%	-1.070,98%	-1.314,31%	-547,45%
Inversión privada	982	1.950	1.396	271	1.000	1.159	1.000
Inversión pública	825	4.640	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299
Inversión privada/Inversión pública	118,96%	42,03%	36,73%	5,10%	9,90%	10,52%	23,26%
Inversión pública	825	4.640	3.801	5.311	10.100	11.012	4.299
Activo no corriente medio	96.049	91.355	91.651	88.260	84.846	81.441	86.062
Inversión pública/Activo no corriente medio	0,86%	5,08%	4,15%	6,02%	11,90%	13,52%	5,00%
Importe neto de la cifra de negocios	5.834	7.448	6.831	7.570	8.290	8.549	8.740
Tasa de ocupación	1.978	2.077	2.065	2.114	2.613	2.613	2.613
Tasa de ocupación/INCEN	33,91%	27,88%	30,23%	27,93%	31,52%	30,57%	29,90%
Tasa de actividad	680	995	839	937	1.100	1.106	1.115
Tasa de actividad/INCEN	11,65%	13,35%	12,28%	12,38%	13,27%	12,94%	12,76%
Toneladas movidas	601.000	768.000	606.000	639.000	680.000	720.000	805.000
Superficie para concesiones (m2)	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578	193.578
Toneladas movidas/Superficie para concesiones	3	4	3	3	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	182	232	183	193	206	218	244
Importe neto de la cifra de negocios	5.834	7.448	6.831	7.570	8.290	8.549	8.740
Plantilla media anual	97	96	98	98	96	96	96
INCEN/Plantilla media anual	60	78	70	77	86	89	91
EBITDA	2.886	7.071	5.540	959	1.968	2.081	2.132
EBITDA/Plantilla media anual	30	74	57	10	20	22	22

(1) Personal, Otros (excluido FCI y Deterioro clientes) y Amortizaciones

(2) INCEN, Trabajos para el activo, Otros (excluido FCI) e Imputación subvenciones